

## Hallituksen esitys Eduskunnalle ilmailulaiksi

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi ilmailulaki, joka korvaisi vuodelta 1995 olevan ilmailulain.

Lailla säänneltäisiin ilmailua Suomessa ja ilmailua suomalaisella ilma-aluksella Suomen ulkopuolella. Laissa säädettäisiin muun muassa ilma-aluksia ja niiden henkilöstöä samoin kuin ilmailua palvelevaa maahenkilöstöä koskevien turvallisuussääntöjen perusteista, lentopaikoista ja maalaitteista, lennonvarmistuksesta, lentoasemien maahuolinnasta, siviili-ilmailun turvaamisesta sekä ilmailusta ansiotarkoituksessa. Ilmailuviranomaisella olisi edelleen laajat valtuudet ilmailun lupia ja hyväksyntöjä sekä valvontaa koskevien julkisten hallintotehtävien hoitamiseen samoin kuin valtuudet teknisten ja yksityiskohtaisten oikeussääntöjen antamiseen.

Ilmailulaki koskisi myös sotilasilmailua. Sotilasilmailun osalta laista voitaisiin kuitenkin erikseen mainituilla perusteilla säätää poikkeuksia valtioneuvoston asetuksella. Sotilasilmailuviranomaisen toimivallasta säädettäisiin lailla. Toimivalta rinnastuisi yksinomaan sotilasilmailua koskevissa asioissa ilmailuviranomaisen toimivaltaan.

Ehdotuksessa on otettu huomioon ilmailussa ja kansainvälisissä säännöksissä ja vastaa-

vissa vuoden 1995 ilmailulain säätämisen jälkeen tapahtunut voimakas kehitys ja sen asettamat vaatimukset.

Esitys liittyy valtion talousarvioesitykseen siten, että uusi Ilmailulaitoksesta irrotettava ilmailuviranomainen, Ilmailuhallinto on tarkoitus perustaa vuoden 2006 talousarviossa.

Lakiin otettaisiin voimassa olevaa lakia vastaavat säännökset lukuisien direktiivien sekä kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n, Euroopan siviili-ilmailukonferenssin ECAC:n, Euroopan lennonvarmistusjärjestön Eurocontrolin ja Euroopan maiden ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen JAA:n laatimien standardien, normien ja suositusten täytäntöönpanosta. Uusina pantaisiin täytäntöön yhteisön lentoasemia käyttävien kolmansien maiden ilma-alusten turvallisuudesta ja poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla annetut direktiivit. Lisäksi lailla säädettäisiin lukuisen yhteisöasetusten osalta viranomaisista, rangaistuksista ja muista yhteisön asetuksissa jäsenvaltion säädettäväksi jätetyistä seikoista.

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2006.

## SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
SISÄLLYSLUETTELO .....	2
YLEISPERUSTELUT.....	4
1. Johdanto.....	4
2. Nykytila.....	4
2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö.....	4
2.2. Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö .....	5
<i>Yleistä</i> .....	5
<i>ICAO</i> .....	5
<i>Euroopan yhteisön lainsäädäntö</i> .....	6
2.3. Sotilasilmailu .....	7
2.4. Nykytilan arviointi.....	7
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset .....	8
3.1. Tavoitteet ja toteuttamisvaihtoehdot.....	8
3.2. Keskeiset ehdotukset .....	8
<i>Yleistä</i> .....	8
<i>Ilmailuun liittyvien toimintojen luvanvaraisuus</i> .....	9
Henkilöitä koskevat luvat.....	9
Organisaatioita koskevat luvat ja hyväksynät.....	10
Ilma-aluksia ja lentoturvallisuuteen liittyviä rakenteita ja laitteita koskevat luvat ja hyväksynät .....	11
<i>Yksilölle myönnetyn tai elinkeinotoimintaan oikeuttavan luvan peruuttaminen</i> .....	11
<i>Oikeussääntöjen antaminen</i> .....	11
<i>Sotilasilmailu</i> .....	14
4. Esityksen vaikutukset .....	14
4.1. Taloudelliset vaikutukset .....	14
4.2. Vaikutukset viranomaisten toimintaan .....	15
4.3. Ympäristövaikutukset .....	15
4.4. Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	15
5. Asian valmistelu.....	15
5.1. Valmisteluvaiheet ja –aineisto.....	15
5.2. Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	16
6. Riippuvuus muista esityksistä.....	16
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....	17
1. Lakiehdotuksen perustelut.....	17
1 luku. Yleiset säännökset .....	17
2 luku. Ilma-aluksen rekisteröinti, kansallisuus ja merkitseminen .....	24
3 luku. Ilma-aluksen lentokelpoisuus ja päästörajoitukset.....	27
4 luku. Ilma-alusten asematasotarkastukset.....	36
5 luku. Lupakirjat ja kelpoisuusvaatimukset.....	39

6 luku.	Lupakirjarekisteri .....	44
7 luku.	Yleiset lentotoimintaa koskevat vaatimukset .....	47
8 luku.	Kaupallinen ilmakuljetus ja lupa ilmailutoimintaan eräissä tapauksissa .....	51
9 luku.	Lentopaikat ja maalaitteet .....	58
10 luku.	Maahuolinta .....	65
11 luku.	Siviili-ilmailun turvaaminen .....	68
12 luku.	Lennonvarmistus .....	75
13 luku.	Ilmailuonnettomuudet, vaaratilanteet ja poikkeamat .....	84
14 luku.	Meluun liittyvät toimintarajoitukset lentoasemilla.....	87
15 luku.	Vahingonvastuu ja vakuutukset.....	89
16 luku.	Lupia ja hyväksyntöjä koskevat hallinnolliset seuraamukset .....	91
17 luku.	Erinäiset säännökset.....	95
18 luku.	Rangaistukset .....	102
19 luku.	Muutoksenhaku .....	107
20 luku.	Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset .....	107
2.	Tarkemmat säännökset ja määräykset.....	108
3.	Voimaantulo.....	108
4.	Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	108
4.1.	Johdanto .....	108
4.2.	Valtuussäännökset .....	109
4.3.	Elinkeinovapaus .....	109
4.4.	Yhdenvertaisuus, liikkumisvapaus ja omaisuuden suoja .....	109
4.5.	Kotirauha.....	110
4.6.	Julkisen hallintotehtävän hoitaminen .....	110
4.7.	Säätämisyjärjestyksen arviointia.....	111
LAKIEHDOTUS .....		112

## YLEISPERUSTELUT

### 1. Johdanto

Voimassa olevaa 3 päivänä maaliskuuta 1995 annettua ilmailulakia (281/1995) olisi yksin ilmailualan ja sitä koskevan kansainvälisen sääntelyn nopean kehityksen johdosta uudistettava. Lain yli kymmenen vuoden voimassa olon aikana on lisäksi annettu runsaasti yhteisöainsäädäntöä, tuoreimpina yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevat neljä asetusta, vakuutusvaatimuksia koskeva asetus ja lentoliikennepalvelujen epäreilua kilpailua rajoittava asetus. Myös kansainväliset ilmailua koskevat standardit, normit ja suositukset ovat muuttuneet.

Erityinen peruste ilmailulain kokonaisuudistukselle on julkisten hallintotehtävien ja oikeussääntöjen antamisen siirtäminen Ilmailulaitoksesta erotettavalle viranomaiselle, Ilmailuhallinnolle. Ilmailuhallinnon perustamisen tarvetta käsitellään tämän esityksen kanssa samanaikaisesti Eduskunnan hyväksyttäväksi annetussa hallituksen esityksessä laeiksi Ilmailulaitoksesta, Ilmailuhallinnosta ja lentoliikenteen valvontamaksusta sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta.

Voimassa olevassa ilmailulaissa Ilmailulaitoksen valtuudet oikeussääntöjen antamiseen ja julkisten hallintotehtävien hoitamiseen on ilmaistu väljästi. Sääntely ei vastaa perustuslain vaatimuksia eikä perustuslakivaliokunnan tulkintakäytäntöä. Sääntely on siten uudistettava perustuslain periaatteiden mukaisesti.

Uusi ilmailulaki säädettäisiin voimassa olevan ilmailulain pohjalta, kuitenkin siten, että uuden ilmailuviranomaisen tehtävät ja erityisesti lupahallintoa ja oikeussääntöjen antamista koskevat valtuudet määriteltäisiin

täsmällisesti ja tarkkarajaisesti. Mainittu tekninen ja kansainvälisten standardien, normien ja suositusten sekä yhteisöainsäädännön kehitys otettaisiin huomioon.

### 2. Nykytila

#### 2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Voimassa olevassa ilmailulaissa säädetään kattavasti ilmailua koskevista seikoista, kuten:

- lentosääntöjen antamisesta,
- ilma-aluksen rekisteröinnistä, kansallisuudesta ja merkitsemisestä,
- ilma-aluksen lentokelpoisuudesta,
- henkilöstön lupakirjoista ja kelpoisuusvaatimuksista sekä niiden rekisteröinnistä,
- lentopaikoista ja maalaiteista,
- maahuolinnasta lentoasemilla,
- lennonvarmistuksesta,
- ilmailusta ansiotarkoituksessa,
- vahingonvastausta ja vakuutuksista,
- menettelystä ilmailuonnettomuuksien ja vaaratilanteiden yhteydessä sekä
- ilma-aluksen aiheuttamien ympäristövaikutusten rajoittamisesta.

Laissa annetaan lentokenttä- ja lennonvarmistuspalveluja siviili- ja sotilasilmailun tarpeita varten tuottamaan perustetulle valtion liikelaitokselle, Ilmailulaitokselle, laajat valtuudet ilmailun lupia ja hyväksyntöjä sekä valvontaa koskevien julkisten hallintotehtävien hoitamiseen samoin kuin oikeussääntöjen antamiseen.

Ilmailulaitoksesta annetun lain (1123/1990), jäljempänä ilmailulaitoslaki, 3 §:n mukaan Ilmailulaitoksessa on viranomaistehtävien hoitamista varten erillinen yksikkö (Lentoturvallisuushallinto). Sen

päällikkö tai hänen määräämänsä poiketen siitä, mitä valtion liikelaitoksista annetussa laissa säädetään liikelaitoksen hallituksen ja toimitusjohtajan toimivallasta, ratkaisee erityisesti lentoturvallisuuteen liittyvien ohjeiden ja määräysten antamista, siviili-ilmailun valvontaa, lupakirjoja, ilma-alusten lentotoimintaa, lentokelpoisuutta, rekisteröintiä ja kiinnittämistä koskevat asiat. Toimilupien ja lupakirjojen peruuttamista koskevat asiat käsittelee ja ratkaisee Ilmailulaitoksessa liikenneministeriön asettama lautakunta, jonka toimikaudesta ja kokoonpanosta säädetään asetuksella.

Ilmailulaitos on lisäksi työjärjestyksellään perustanut toisen yksikön hoitamaan julkisia hallintotehtäviä. Tuo yksikkö, Lentoliikennehallinto, osallistuu kansainvälisten lentoliikennesopimusten valmisteluun ja neuvotteluun, huolehtii sopimusten soveltamisesta ja vastaa lentoliikenteen turvaamiseen liittyvistä tehtävistä.

## 2.2. Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

### *Yleistä*

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, Euroopan 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 ICAOn 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 säätämisessä on varsin vähäinen.

### *ICAO*

Chicagon yleissopimuksen 37 artiklassa asetetaan ICAOlle tehtäväksi hyväksyä ja tarvittaessa muuttaa kansainvälisiä standardeja, suositettuja menetelmiä ja menettelytapoja ilmailun turvallisuuteen, säännöllisyyteen ja tehokkuuteen liittyen. Yleissopimuksen 54 artiklan mukaisesti ICAOn neuvoston tehtävänä on hyväksyä kansainväliset standardit ja suositetut menetelmät (järjestön toimialalla) ja *”käytännöllisistä syistä panna ne sopimuksen liitteiksi”*. ICAOn standardeja ja suosituksia kutsutaankin ilmailupiireissä yleensä ”Annexeiksi” (engl. Annex = liite). Yleissopimuksen 38 artiklasta seuraa, että valtion, joka jostain syystä näitä standardeja ja menetelmiä ei noudata, on ilmoitettava poikkeamasta ICAOlle. 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 pe-

rustuvista syistä.

ICAOssa myös seurataan, miten jäsenvaltiot standardeja noudattavat. ICAOssa käynnistettiin 1990-luvun lopulla tarkastus- tai auditointitoiminta, joka muodollisesti perustuu kunkin jäsenvaltion suostumukseen. Käytännössä yksikään jäsenvaltio ei ole kieltäytynyt ICAOn auditista. Jäsenvaltioissa tehtävien tarkastusten lisäksi ICAOlle toimitetaan myös kirjallisesti tietoja vranomaistehtävien järjestelystä ja standardien ja suositusten täytäntöönpanosta.

#### *Euroopan yhteisön lainsäädäntö*

Euroopan yhteisö ryhtyi 1980-luvun alusta säätämään omia ilmailua koskevia yhteisöasetuksia ja direktiivejä. Niillä on toisaalta muutettu sitovaksi yhteisölainsäädännöksi mainittujen kansainvälisten elinten normeja, mutta toisaalta myös kehitetty yhteisön omaa ilmailupolitiikkaa.

Ilmailua koskevia, ilmailulailla tai sen rajalla täytäntöön pantuja tai pantavia direktiivejä ovat neuvoston tai Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivit:

- 89/629/ETY siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden aiheuttaman melun rajoittamisesta 89/629/ETY,
- siviili-ilmailun tehtävien suorittamiseksi annettujen henkilöstön lupakirjojen vastaavuudesta hyväksymisestä 91/670/ETY,
- kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteessä 16, (toinen painos 1988) olevan I niteen II osan 2 lukuun kuuluvien ääntä hitaammin lentävien lentokoneiden liikennöimisen rajoittamisesta 92/14/ETY,
- siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkiminnan peruseriaatteista 94/56/EY,
- pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla 96/67/ETY, jäljempänä *maahuolintadirektiivi*,
- meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta 2002/30/EY, jäljempänä *melunhallintadirektiivi*,
- poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla 2003/42/EY, jäljempänä *poikkeamadirektiivi*, ja
- yhteisön lentoasemia käyttävien kolman-

sien maiden ilma-alusten turvallisuudesta 2004/36/EY, jäljempänä *asemasotarkastusdirektiivi*.

Ilmailua koskevia yhteisöasetuksia ovat neuvoston tai Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset:

- tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien käyttöä koskevista käyttäytymissäännöistä (ETY) N:o 2299/89,
- yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista (ETY) N:o 2407/92, jäljempänä *toimilupa-asetus*,
- yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille (ETY) N:o 2408/92, jäljempänä *markkinoillepääsyasetus*,
- lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista (ETY) N:o 2409/92,
- lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (ETY) N:o 95/93, jäljempänä *slot-asetus*,
- lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa (EY) N:o 2027/97,
- yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta (EY) N:o 1592/2002, jäljempänä *EASA-asetus*,
- yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä (EY) N:o 2320/2002, jäljempänä *turva-asetus*,
- matkustajien, rahdin ja postin lentokuljetuksia koskevista tilastotiedoista (EY) N:o 437/2003,
- matkustajille heidän lennolle pääsystä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta (EY) N:o 261/2004, jäljempänä *ylivarausasetus*,
- yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (EY) N:o 549/2004, jäljempänä *puiteasetus*,
- lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (EY) N:o 550/2004, jäljempänä *palveluntarjoonta-asetus*,
- yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoimista ja käytöstä (EY) N:o 551/2004, jäljempänä *ilmatila-asetus*,

- eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta (EY) N:o 552/2004, jäljempänä *yhteentoimivuusasetus*,
- lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista (EY) N:o 785/2004, jäljempänä *ilmailun vakuutusasetus*,

- jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (EY) N:o 847/2004, jäljempänä *ulkosuhdeasetus*, ja

- lentoliikennepalvelujen tarjoamiseen muista maista kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltioista liittyviltä yhteisön lentoliikenteen harjoittajia vahingoittavilta tulta ja epäterveiltä hinnoittelukäytännöiltä suojautumisesta (EY) N:o 868/2004.

Voimassa olevien asetusten lisäksi neuvoston ja Euroopan parlamentin käsittelyssä o vat tai komission työohjelman mukaan käsitte lyyn ovat tulossa muun muassa seuraavat asetusehdotukset:

- EASA:n toimivaltuuksien laajentaminen lupakirjoihin ja lentotoimintaan, lentoliikenteen hallintaan ja lentokenttiä koskeviin säännöksiin,

- matkustajan oikeus saada tietoa matkatoimiston käyttämästä lentoyhtiöstä,

- liikuntarajoitteisten lentomatkustajien oikeudet, ja

- lentoyhtiön velvollisuus julkaista lentojensa täsmällisyyteen liittyvää informaatiota.

Lisäksi komission tarkoituksena on ehdottaa muutoksia edellä mainittuihin slot-asetukseen, lentoliikenteen kolmanteen vapauttamispakettiin (toimilupa-asetuksen, markkinoillepääsyasetuksen sekä kuljetus- ja rahtiasetuksen tarkistaminen) ja ylivarausasetukseen.

Yllä olevista luetteloista on havaittavissa, että pääosa ilmailua koskevasta yhteisölainsäädännöstä on annettu suoraan jäsenvaltioissa sovellettavina yhteisöasetuksina. Jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu yhteisöasetusten kattamilla alueilla lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotehtävät. Myös yhteisöasetusten rikkomisen rangaistuksista ja eräistä muista jäsenvaltion harkintaan jätetyistä seikoista on säädettävä kansallisessa lainsäädännössä.

### 2.3. Sotilasilmailu

Ilmailulain 3 §:n mukaan sotilasilmailusta säädetään erikseen asetuksella. Ilmailulain 66 §:n vahingonkorvausvastuuta koskevia säännöksiä ja Ilmailulaitoksen antamia lentosääntöjä sekä Ilmailulaitoksen 52 ja 56 §:n nojalla antamia määräyksiä ilmaliikenteen turvallisuuden vaarantamisesta sekä lentoesteistä ja lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttavasta toiminnasta noudatetaan kuitenkin myös sotilasilmailussa.

Voimassa olevan lain mukaan alueellista valvontatehtävää suorittava tai muulta ilmailulta kielletyllä alueella harjoitustehtävää suorittava sotilasilma-alus voi poiketa edellä tarkoitetuista lentosäännöistä ja määräyksistä, jos tehtävän suoritus sitä edellyttää eikä lentoturvallisuutta vaaranneta.

Sotilasilmailusta säädetään yksityiskohtaisemmin sotilasilmailuasetuksessa (387/1996). Sotilasilmailuviranomaisena toimii ilmavoimien esikunta. Sen tehtävänä on huolehtia sotilasilmailun turvallisuudesta ja valvonnasta sekä muista sotilasilmailuun liittyvistä viranomaistehtävistä.

Sotilasilmailuviranomainen valvoo sotilasilma-alusten lentokelpoisuutta ja sen ylläpitoa sekä tyyppihyväksyy käytettävän lentokaluston ja myöntää lentokelpoisuustodistukset.

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 ilmailuonnettomuuksien, vaurioiden ja vaaratilanteiden tutkinnasta. Tapaukset, jotka koskevat yksinomaan sotilasilmailua, tutkii pääsääntöisesti puolustusvoimien asettama tutkintaelin.

### 2.4. Nykytilan arviointi

Ilmailun kansainvälisen sääntelyn ja sääntösten tiukan noudattamisen kautta muotoutuneen hyvän turvallisuuskulttuurin ansiosta

ilmailu Suomessa ja kansainvälinen ilmailu suomalaisilla ilma-aluksilla on onnistuttu pitämään turvallisena. Myös ilmailua palvelevat hallinnolliset rakenteet eli lentokenttä ja lennonvarmistustoimintoja ylläpitävä Ilmailulaitos ja sen osana olevat lentoturvallisuudesta ja kansainvälisistä suhteista huolehtivat elimet ovat toimineet moitteettomasti.

Tekninen ja kansainvälinen kehitys ilmailualalla on ollut nopeaa. Vaikka voimassa oleva ilmailulaki on kohtalaisen uusi, sitä olisi yksin nopean kehityksen johdosta uudistettava. Lisäksi lain yli kymmenen vuoden voimassa olon aikana on annettu runsaasti yhteisöläinsäädäntöä, joka edellyttää ilmailulain tarkistamista.

Erityinen peruste ilmailulain kokonaisuudistukselle on julkisten hallintotehtävien ja oikeussääntöjen antamisen siirtäminen Ilmailulaitoksesta erotettavalle viranomaiselle, Ilmailuhallinnolle. Tämän viranomaisen perustamisen tarvetta käsitellään tämän esityksen kanssa samanaikaisesti Eduskunnan hyväksyttäväksi annetussa hallituksen esityksessä laeiksi Ilmailulaitoksesta, Ilmailuhallinnosta ja lentoliikenteen valvontamaksusta sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta.

Voimassa olevassa ilmailulaissa Ilmailulaitoksen valtuudet oikeussääntöjen antamiseen ja julkisten hallintotehtävien hoitamiseen on ilmaistu väljästi. Sääntely ei erältä osin vastaa perustuslakivaliokunnan linjaamaa perustuslain tulkintakäytäntöä ja on siten uudistettava.

### **3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

#### **3.1. Tavoitteet ja toteuttamisvaihtoehdot**

Esityksen tavoitteena on ajanmukaistaa ilmailua koskeva sääntely vastaamaan ilmailun teknistä kehitystä ja kansainvälisten normien ja suositusten sekä yhteisöläinsäädännön lehitystä sekä saattaa sääntely vastaamaan perustuslain vakiintuneita tulkintaperiaatteita. Erityisesti otettaisiin huomioon perustuslain 80 §:n 1 momentin säännös yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteiden säätämisestä lailla ja 80 §:n 2 momentin säännös oikeussääntöjen antamisesta.

Ilmailun laajaa ja teknisiin yksityiskohtiin ulottuvaa kansainvälistä sääntelyä ei ole tarkoituksenmukaista panna kansallisesti täytäntöön lailla. Ei myöskään ole sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että sanottujen kansainvälisten normien ja suositusten täytäntöönpanosta säädettäisiin asetuksella.

Niinpä perustettava ilmailuviranomainen valtuutettaisiin antamaan tässä tarkoitettuja oikeussääntöjä. Sääntelyn kansainvälisen lehkikon johdosta tähän sääntelyyn ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä.

#### **3.2. Keskeiset ehdotukset**

##### *Yleistä*

Ehdotettavan uuden ilmailulain rakenne vastaisi voimassa olevan ilmailulain rakennetta. Uudessa laissa otettaisiin huomioon voimassa olevan lain soveltamisesta saadut kokemukset ja havaitut ongelmat. Lisäksi otettaisiin huomioon siviili-ilmailun kansainvälisissä elimissä ja niiden normeissa ja suosituksissa sekä Euroopan yhteisön lainsäädännössä tapahtunut kehitys.

Ilmailun julkiset hallintotehtävät ja oikeussääntöjen antaminen säädettäisiin uuden ilmailuviranomaisen tehtäväksi. Ilmailulaissa ei säädettäisi tehtäviä liikelaitos-Ilmailulaitokselle nimeltä mainiten, vaan tarvittaessa käytettäisiin nimikkeitä ”lentoaseman pitäjä” tai ”lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja”. Eräät näistä tehtävistä olisivat julkisia palvelutehtäviä, mutta pääosa Ilmailulaitoksen tehtävistä olisi liikelaitoksen liike-toimintaan liittyviä tehtäviä.

Voimassa olevaan ilmailulakiin sisältyvien seikkojen, joihin 2.1 kohdassa viitataan, lisäksi uudessa ilmailulaissa säädettäisiin yhteisöläinsäädännön muutosten johdosta poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla, yhteisön lentoasemia käyttävien kolmansien valtioiden ilma-alusten asematasotarkastuksista ja siviili-ilmailun turvaamisesta.

Myös voimassa olevan ilmailulain jälkeen annetut yhteisöasetukset kuten asetukset yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista ja lennonvarmis-



tuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa otettaisiin huomioon lakia uudistettaessa.

Sotilasilmailun osalta ilmailuviranomaiselle säädetty hallintotehtävät kuuluisivat yksinomaan sotilasilmailuviranomaiselle. Lisäksi sotilasilmailuviranomaiselle annettaisiin valtuuksia määrätä sotilasilmailusta lain rajoitusten mukaisesti.

#### *Ilmailuun liittyvien toimintojen luvanvaraisuus*

Ilmailu on toimintaa, johon sääntelemättömänä liittyisi muusta yhteiskunnassa harjoitetusta toiminnasta poikkeava onnettomuuden riski. Sen johdosta ilmailulle on kehitetty pitkän ajan kuluessa ja kansainvälisesti tiukka turvallisuusjärjestelmä. Tämä turvallisuusjärjestelmä, johon sisältyy sekä teknisiä että toiminnallisia vaatimuksia samoin kuin lähes kaikkien toimintojen luvanvaraisuus, rajoittaa merkittävällä tavalla eräiden perusoikeuksien toteutumista. Säännöksillä ja määräyksillä sekä lupajärjestelmällä rajoitetaan perusoikeuksista ainakin elinkeinovapautta. Säännösten, määräysten ja lupajärjestelmän voidaan katsoa joissain tapauksissa rajoittavan myös yhdenvertaisuutta, liikkumisvapautta ja omaisuuden suojaa.

Perustuslain 7 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Näin ollen turvallisuusperustetta voidaan pitää laillisena perusteena rajoittaa muita oikeuksia. Ilmailua koskevan yksityiskohtaisen sääntelyn ja toimintojen luvanvaraisuuden avulla parannetaan yksilöiden ja yhteiskunnan turvallisuutta.

Perusoikeuksien rajoitusperusteen hyväksyttävyyttä tulee arvioida perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta ottaen huomioon, että perusoikeutta voivat rajoittaa toisten ihmisten perusoikeudet tai muut painavat yhteiskunnalliset intressit. Merkittävä peruste sekä sääntelyn yksityiskohtaisuudelle että laajalle lupajärjestelmälle on lisäksi se, että sääntely perustuu ilmailun kansainvälisiin sopimuksiin ja niiden liitteisiin sekä ennen kaikkea yhteisöläinsäädäntöön.

Perustuslakivaliokunta on useissa lausunnoissaan (esimerkiksi, PeVL 24/2002 vp,

PeVL 67/2002 vp, PeVL 21/2004 vp ja PeVL 16/2003 vp) katsonut, että elinkeinoluvan myöntämisen tulee yleensä perustua oikeusharkintaan, ei tarkoituksenmukaisuusharkintaan. Valiokunta on todennut, että harkintavallan käyttö on poikkeus ja pääsääntönä on sidottu harkinta.

Tästä syystä luvan tai hyväksynnän myöntämisen edellytyksiä koskevat säännökset on ehdotuksessa pääsääntöisesti kirjoitettu muotoon: ”Lupa (tai hyväksyntä) on myönnettävä, jos” tai ”Lupa myönnetään, jos ...”. Tällöin täytyy vaatimus siitä, että yksilön tulee voida riittävällä varmuudella ennakoita, miten toimivaltuuksia käytetään, toisin sanoen, saako hän luvan vai ei.

Lain tasolla säädettäisiin luvan, kelpoisuuden, hyväksynnän tai vastaavan myöntämisen yleisistä perusteista. Ilmailuhallinto antaisi tarkemmat määräykset luvan, kelpoisuuden, hyväksynnän tai vastaavan myöntämisen ehdoista ja muun muassa tarvittavista asiakirjoista. Nämä tarkemmat määräykset julkaistaisiin Ilmailuhallinnon määräyskokoelmassa ja ne olisivat kansalaisten saatavilla muun muassa internetissä. Tätä kautta toteutuu vaatimus siitä, että lupaa hakevan henkilön tai organisaation tulee voida riittävällä varmuudella ennakoita, onko lupa mahdollista saada. Sotilasilmailuviranomainen antaisi tarkemmat määräykset sotilasilmailun toimintojen luvanvaraisuudesta.

Monissa tapauksissa sekä yleiset että yksityiskohtaiset luvan tai hyväksynnän ehdot ovat asianomaisessa yhteisöasetuksessa, jolloin niitä ei otettaisi kansalliseen lainsäädäntöön.

#### *Henkilöitä koskevat luvat*

Ilmailun parissa työskenteleviltä henkilöiltä ehdotetaan vaadittavaksi erityistä lupaa tai vastaavaa seuraavasti:

- ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäseneltä, huoltotoimintaan osallistuvalla henkilöstöltä ja lennonjohtajalta vaadittaisiin Ilmailuhallinnon myöntämä tai vieraassa valtiossa annettu lupakirja sekä kelpuutus tai kelpoisuustodistus (5 luku sekä 59, 60 ja 117 §),

- lentoaseman ja lentoliikenteen harjoittajien turvahenkilöstöltä, turvatarkastajalta, turvatarkastajan koulutukseen pyrkivältä sekä

turvakoulutuksen kehittämistä ja antamisesta vastaavilta henkilöiltä vaadittaisiin Ilmailuhallinnon hyväksyntä (98 §:ssä viittaus turva-asetukseen, 107 §),

- lentoasemalla työskentelevällä tai siellä säännöllisesti käyvällä henkilöllä tulee olla kulkuoikeus (104 §) ja

- ilma-aluksen miehistölle myönnetään miehistökortti (157 §).

Lupakirjan, kelpuutuksen tai kelpoisuustodistuksen, kulkuluvan tai hyväksynnän myöntämisen edellytyksenä olisi yleensä, että asianomainen iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää Ilmailuhallinnon asettamat lupakirjan lajiin perustuvat kelpoisuusvaatimukset. Lupakirjaa, kelpuutusta tai kelpoisuustodistusta, kulkulupaa tai hyväksyntää ei kuitenkaan myönnettäisi, jos hakija on soveltumaton sellaisen haltijaksi. Ilmailuhallinnon asettamat vaatimukset perustuisivat yleensä Chicagon yleissopimuksen liitettiin kansainvälisiin vaatimuksiin tai JAA:n tai Eurocontrolin standardeihin ja normeihin, jos sellaisia on asianomaiselle lupakirjan haltijalle käytettävissä. Muussa tapauksessa Ilmailuhallinto valmistelisi itse kelpoisuusvaatimukset käyttäen suuntaviivana vertailukelpoista kansainvälistä normia.

Hakijan katsottaisiin olevan soveltumaton lupakirjan, kelpuutuksen tai kelpoisuustodistuksen haltijaksi tai hyväksynnän saajaksi, jos hakijan rikokset tai rikkomukset taikka aiempi toiminta osoittavat hänen olevan ilmeisen sopimaton haetun lupakirjan, kelpuutuksen tai kelpoisuustodistuksen taikka hyväksynnän haltijaksi.

Ilmailun riskialttiin luonteen takia on erityisen tärkeää huolehtia siitä, etteivät rikollisen taustan omaavat henkilöt pääse alalle yrittäjiksi, lentäjiksi tai harjoittamaan huolto-toimintaa eivätkä erityisesti ilmaliikenteen turvaamiseen liittyviin tehtäviin. Sen vuoksi on voitava etukäteen tarkastaa alalle aikovien henkilöiden taustat. Toiminnan jatkaminen on voitava estää, jos myöhemmin ilmenee rikoksia. Ensin mainittu ei ole mahdollista jälkikäteisvalvonnan avulla ja jälkimmäistä varten toimialan harjoittajista on pidettävä rekisteriä.

#### *Organisaatioita koskevat luvat ja hyväksyn- nät*

Lakiehdotuksen mukaan Ilmailuhallinnon ja eräissä tapauksissa valtioneuvoston tai sotilasilmailuviranomaisen myöntämää erityistä lupaa tai hyväksyntää vaadittaisiin:

- lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolta (24 §),

- ilma-aluksen sekä sen laitteiden ja osien suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon (31 §),

- huoltohenkilöstön koulutusorganisaatiolta (vapaaehtoinen, 32 §),

- matkustajien, rahdin ja postin kuljettajalta, lentotyön suorittajalta, liikenneluvan haltijalta, säännöllistä lentoliikennettä, tilauslento- liikennettä tai lentokoulutusta harjoittavalta sekä lentonäytöksen tai lentokilpailun järjestäjältä (67—71, 73—78 §),

- lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamiseen (84 ja 86 §),

- lentoasemalta ja lentopaikalta (87—90 §),

- lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen rakennukselle, rakennelmalle tai laitteelle, jos rakennus, rakennelma tai laite taikka muutos voi vaikuttaa lentoturvallisuuteen (92 §),

- lentoaseman turvaohjelmalle (100 §),

- siviili-ilmailun turvaamiseen liittyville koulutusohjelmille (vapaaehtoinen, 108 §),

- lennonvarmistuspalveluja (lennonjohto-, hälytys-, neuvonta-, viestintä-, suunnistus-, valvonta-, sää- ja ilmailutiedotuspalvelut) tarjoavalta organisaatiolta (palveluntarjontasetus, 7 artikla ja lain 12 luku),

- lennonvarmistushenkilöstön koulutukseen ja lennonvarmistusteknisen henkilöstön kelpoisuuteen (118 §),

Organisaatiota koskevat Ilmailuhallinnon tarkemmat, mainittuihin kansainvälisiin normeihin perustuvat määräykset koskisivat henkilöstön koulutusta, kokemusta ja ammattitaitoa, ammattitaidon toteamiseksi vaadittavia kokeita ja todistuksia samoin kuin tapauksesta riippuen organisaation työvälineitä, -tiloja ja -menetelmiä sekä laatujärjestelmiä ja toimintaa koskevia ohjeita.

Rakentamisluvan ja lentoaseman hyväksyntätodistuksen tai pitoluvan myöntämisen edellytykset liittyvät lentoturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden varmistamiseen ja lu-

vanhaltijan muuhun pätevyyteen ja kokeemukseen. Tarkempien määräyksien antamivaltuus koskisi lentopaikan fyysisiä ominaisuuksia, sen laitteistoja, saatavilla olevia palveluja, henkilöstöä ja toimintaa lentopaikalla.

Ilma-alkuksia ja lentoturvallisuuteen liittyviä rakenteita ja laitteita koskevat luvat ja hyväksynnit

Lakiehdotuksen mukaan ilma-alkusilta ja lentoturvallisuuteen liittyviltä laitteilta vaadittaisiin erityinen Ilmailuhallinnon myöntämä lupa tai hyväksyntä seuraavasti:

- lupa miehittämättömälle ilma-alkukselle poikkeamiseen lentosäännöistä (6 §),
- oikeus ilmailuun Suomen alueella ilma-alkukselle, jolla ei ole Chicagon yleissopimukseen liittyneen valtion kansallisuutta (7 §);
- ilma-alkusilta sekä niihin liittyviltä tuotteilta, osilta ja laitteilta vaaditaan Euroopan lentoturvallisuusviraston EASA:n myöntämä lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntä (tyyppihyväksyntä) (21 §),
- ilma-alkusilta vaadittaisiin Ilmailuhallinnon myöntämä lentokelpoisuustodistus ja lentokelpoisuuden tarkastustodistus (26 §),
- ilma-alkuselta, jonka lentokelpoisuudesta ei ole täyttä selvyyttä, vaadittaisiin Ilmailuhallinnon myöntämä lupa ilmailuun (27 §),
- ilmailun turvaamista edistäviltä laitteilta vaadittaisiin Ilmailuhallinnon hyväksyntä (98 §:ssä viittaus turva-asetukseen, 109 §) ja
- korkean laitteen, rakennelman tai merkin asettamiseen vaadittaisiin lentoestelupa (159 §).

Yksilölle myönnetyn tai elinkeinotoimintaan oikeuttavan luvan peruuttaminen

Perustuslakivaliokunta on useasti (esimerkiksi PeVL 19/2001 vp, PeVL 28/2001 vp, PeVL, 40/2002 vp ja PeVL 66/2002 vp) ottanut kantaa luvan peruuttamiseen. Valiokunta on katsonut luvan peruuttamisen olevan yksilön oikeusasemaan puuttavana viranomais toimintana vaikutuksiltaan jyrkempi kuin haetun luvan epääminen.

Siksi on sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta välttämätöntä, että vähäisten väärinkäytösten johdosta luvan tai hyväksynnän haltijalle,

olipa tämä luonnollinen henkilö tai organisaatio, annettaisiin ensin huomautus tai varoitus ja vasta sitten, jos annetut huomautukset ja varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyvien puutteiden korjaamiseen, toiminta väliaikaisesti keskeytettäisiin tai kiellettäisiin taikka lupa tai hyväksyntä peruutettaisiin. Lupa tai hyväksyntä tulisi kuitenkin voida peruuttaa välittömästi tai toiminta keskeyttää tai kieltää, jos luvan tai hyväksynnän haltija rikkoo toistuvasti tai olennaisella tavalla ja turvallisuutta vaarantaa ilmailua koskevia määräyksiä.

Tässä kuvattua portaittaista menettelyä koskevat säännökset koottaisiin 16 lukuun ja jaoteltaisiin toimiin, joilla puututaan toisaalta henkilöille ja toisaalta organisaatioille myönnettyyn lupaan, hyväksyntään, kelpuutukseen tai vastaavaan.

Samanlaista portaittaista peruuttamismenettelyä ei ole perusoikeuksien kannalta tarpeen eikä toisaalta turvallisuuden kannalta syytäkään soveltaa ilma-alkuksille tai lentoturvallisuuteen liittyville laitteille myönnettyihin lupiin ja hyväksyntöihin. Sen vuoksi ehdotetaan, että Ilmailuhallinto voisi peruuttaa lentokelpoisuustodistuksen, lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen tai luvan ilmailuun taikka kieltää ilma-alkuksen käytön ilmailuun, jos todetaan, ettei ilma-alkus ole lentokelpoinen tai enää täytä lentoturvallisuuden vaatimuksia. Ilmailun riskialttiin luonteen johdosta ilma-alkuksen kelpoisuustodistuksen peruuttamisen tai käyttökiellon perusteeksi riittäisi jo perusteltu epäily lentoturvallisuuden vaarantumisesta (30 §).

Oikeussääntöjen antaminen

Edellä 3.1 kohdassa todetuista syistä lakiehdotukseen on otettu lukuisia valtuuksia valtioneuvostolle säätää ja Ilmailuhallinnolle sekä eräissä tapauksissa myös sotilasilmailuviranomaiselle antaa tarkempia määräyksiä. Näillä säännöksillä ei puututtaisi yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteisiin eikä niistä siten ole tarpeen säätää lailla.

Valtioneuvostolle annettaisiin valtuudet säätää asetuksella:

- sotilasilmailuviranomaisesta sekä sotilasilmailua koskevista poikkeuksista sotilasilmailun turvallisuuden varmistamiseksi,

maanpuolustuksen järjestämiseksi ja puolustusvoimille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi (4 §),

- valtion ilma-aluksella suoritettaviin tehtäviin yleisestä järjestyksestä ja turvallisuudesta huolehtimiseksi poikkeuksista 3 ja 5 luvun säännöksistä (5 §),

- ilmailun rajoittamisesta yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi sekä vaara-alueista ja tunnistusvyöhykkeistä (8 §) ja

- etsintä- ja pelastuspalvelutehtävien hoitamisesta maksettavan korvauksen perusteista, jos ilmaliikennepalvelun tarjoajia on useita (119 §).

Liikenne- ja viestintäministeriölle annettasiin valtuudet antaa poikkeusoloihin ja niihin verrattaviin normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämiä säännöksiä ja ohjeita valmiussuunnittelun järjestämisestä (161 §). Tarkoitus on, että ministeriö ohjaisi yhdenmukaisesti kaikkien kuljetusmuotojen varautumista poikkeusoloihin. Ministeriön säännösten ja ohjeiden antamisvalta koski sekä Ilmailulaitosta että 161 §:ssä tarkemmin määritellyjä muita ilmailun organisaatioita.

Ilmailuhallinnolle annettasiin valtuudet antaa määräyksiä, myöntää poikkeuksia ja asettaa lisävaatimuksia seuraavasti:

- vahvistaa lentosäännöt, panna täytäntöön Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettut sekä JAA:n, ECAC:n ja Eurocontrolin standardit, normit ja suositukset, sallia sotilasilmailulle ja muissakin tapauksissa poikkeuksia sekä asettaa tarpeellisia lisävaatimuksia (3 §),

- yksittäisiä vähäisiä ja teknisiä poikkeuksia lain säännöksistä valtion ilma-aluksille (5 §),

- teknisiä ja toiminnallisia sekä ohjaajan ikää, koulutusta ja kelpoisuutta koskevia määräyksiä ja poikkeuksia yleisistä ilmailua koskevista säännöksistä kevyen harrasteilmailun ilma-aluksille ja laskuvarjoille, joita ilmailun kansainvälinen sääntely ei koske (6 §),

- yksityiskohtaisia määräyksiä vaara-alueista ja teknisiä määräyksiä lentämisestä valtioneuvoston vaara-alueita koskevan asetuksen mukaisilla vaara-alueilla ja tunnistusvyöhykkeillä (8 §),

- tarkemmat määräykset ilma-aluksen teknisten tietojen ilmoittamisesta ilma-

alusrekisteriin (12 §),

- määräyksiä kansallisuus- ja rekisteröintitunnuksesta ja tunnusten merkitsemisestä (19 §),

- kansainvälisiin vaatimuksiin ja suosituksiin sekä yhteisöasetuksiin perustuvia, lentoturvallisuuden edellyttämiä tarkempia teknisiä määräyksiä ilma-alusten ja niiden laitteiden ja osien suunnittelusta, valmistuksesta, varustuksesta, ominaisuuksista ja huollosta sekä tarpeellisista kokeista samoin kuin laitteiden ja osien turvallisuusongelmien korjaamisesta (22 §),

- lentokelpoisuuden ja lentoturvallisuuden varmistamiseksi kansainvälisiin turvallisuusnormeihin ja yhteisöasetuksiin perustuvia määräyksiä lentokelpoisuuden hallintaorganisaation ja huoltohenkilöstön koulutusorganisaation henkilöstön samoin kuin ilma-aluksen suunnittelijan, valmistajan ja huoltajan ammattitaidosta ja muista toiminnan edellytyksistä (24, 31 ja 32 §),

- määräyksiä ilma-aluksen teknisestä kirjanpidosta (25 §),

- määräyksiä lentokelpoisuuden toteamiseksi tarvittavista tarkastuksista (28 §),

- Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin perustuvia teknisiä määräyksiä ilma-alusten melusta ja muista päästöistä (33 §),

- lentoturvallisuuden varmistamiseksi kansainvälisiin turvallisuusnormeihin perustuvia määräyksiä lupakirjan, kelpuutuksen, kelpoisuustodistuksen tai hyväksynnän haltijan lääketieteellisistä ja muista kelpoisuusvaatimuksista ja lupien voimassaoloajoista (45 §),

- määräys ulkomaista lupaa koskeva sta toimintakiellosta tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta (49 §),

- määräyksiä lupakirjarekisteriin talletettujen tietojen muutosten ilmoittamisesta (53 §),

- lentoturvallisuuden edellyttämiä kansainvälisiin turvallisuusnormeihin perustuvia tarkempia määräyksiä lentotehtävän edellyttämästä päälliköstä ja miehityksestä ja miehistön ammattitaidosta, lupakirjoista, kelpoisuuksista, kelpoisuustodistuksista sekä työ- ja lepoajoista (60 §),

- kansainvälisiin turvallisuusnormeihin perustuvia tai lentoturvallisuuden edellyttämiä määräyksiä lentotoiminnasta, erikoisvarus-

tuksesta ja eräistä ilmailuun liittyvistä erikoistehävistä ja -toimenpiteistä (62 §),

- ilma-aluksessa mukana pidettävistä ilma-aluksen tyypistä ja lennon luonteesta riippuvista asiakirjoista, jotka ovat tarpeen lennon turvallista toteuttamista ja viranomaisvalvontaa varten (66 §),

- lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämiä tarkempia määräyksiä lentotoimintaluvan saamisen edellytyksistä (69 §),

- määräyksiä yhteisöasetukseen perustuvasta rajoitettujen liikenneoikeuksien osoittamisen menettelystä (74 §),

- yhteisölaainsäädännön, kansainvälisten sopimusten ja suositusten sekä kansainvälisen käytännön mukaiset määräykset eissäännölliseen lentoliikenteeseen tarvittavan luvan hakemismenettelystä, asiakirjoista ja kokonaispaikkatarjonnan rajoittamisesta (75 §),

- määräyksiä lentotyöluvan saamisen edellytyksistä sekä siitä, mihin yksityislentotoimintana tapahtuvaan lentotyöhön ei tarvita lentotoimintalupaa ja millä edellytyksillä kolmannen maan ilma-alusrekisteriin merkittyä ilma-alusta saa käyttää lentotyötehtäviin (76 §),

- määräyksiä lentokoulutusluvan, lentonäytösluvan ja lentokilpailuluvan saamisen edellytyksistä (77 ja 78 §),

- ilmailun turvallisuuden kannalta tarpeellisia määräyksiä maa- ja vesialueen tilapäisestä käytöstä, ilma-alusten käyttämän alueen mitoituksista ja pinnan ominaisuuksista, lentoesterajoituksista sekä muista lentoonlähdon ja laskun turvallisuuteen vaikuttavista seikoista (81 §),

- lentoliikenteen sujuvuutta koskevia toiminnallisia ja teknisiä määräyksiä (82 §),

- Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin perustuvia lentotoiminnan turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämiä määräyksiä lentopaikan rakentamisluvan ja lentoaseman hyväksynnän edellytyksistä (86 ja 88 §),

- määräyksiä kevytlentopaikkaa koskevan ilmoituksen sisällöstä (91 §),

- lentopaikan pitäjän esityksestä määräys käyttää maahuollinnan järjestämiseen lentopaikan keskitettyjä infrastruktuureja (96 §),

- vähäliikenteiselle lentoasemalle määräyksiä turva-asetuksen vaatimuksia lieventävistä

siviili-ilmailun turvaamistoimenpiteistä tai turvallisuustilanteen niin edellyttäessä tai muusta perustellusta syystä päättää no udattaa turva-asetuksen 6 artiklassa edellytettyä perusteellisia toimenpiteitä (98 §),

- tarvittaessa kansainvälisiin standardeihin ja suosituksiin perustuvia määräyksiä ilmailun turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta tietyillä reiteillä ja tietyssä ilmatilan osassa tarpeellisesta teknisestä varustuksesta, henkilöstön koulutuksesta ja lentomenetelmistä (114 §),

- kansainvälisiin standardeihin ja suosituksiin perustuvia tarkempia määräyksiä lennonjohtajalta, lennonjohto-oppilaalta ja lennon tiedottajalta vaadittavista luvista (117 §),

- kansainvälisiin standardeihin ja suosituksiin perustuvia tarkempia määräyksiä lennonvarmistushenkilöstön koulutuksesta ja kelpoisuudesta sekä koulutusorganisaatiosta (118 §),

- kansainvälisiin standardeihin ja suosituksiin perustuvia määräyksiä ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta (119 §),

- tarkemmat määräykset lennonvarmistustoiminnan tietojen tallentamistavoista ja tallenteiden säilyttämisajoista (122 §),

- määräykset onnettomuuksista ja vakavista vaaratilanteista tehtävästä ilmoituksesta (123 §),

- tarkempia määräyksiä siviili-ilmailuun liittyvien poikkeamien ilmoittamisesta (128 §),

- tasapainoiseen lähestymistapaan perustuvia määräyksiä lento- ja huoltotoiminnasta, milloin se on tarpeen ilma-alusten aiheuttaman melun tai muun haitallisen ympäristövaikutuksen vähentämiseksi tai estämiseksi tai yhteisöasetuksessa sallitun poikkeuksen myöntämiseksi (158 §),

- määräyksiä lentoturvallisuuden edellyttämästä teknisestä lentoesteiden merkitsemisestä (159 §) ja

- määräyksiä ammunta-, ilotulitus tai räjäytystoiminnasta, lasersäteiden käyttämisestä ja muun lentotoimintaa vaarantavan tai häiritsevän toiminnan kieltämisestä tai rajoittamisesta (160 §).

Ilmailuhallinto saisi lisäksi määräyksenantovaltuuksia suoraan monesta yhteisöasetuksesta sitä kautta, että se määrättäisiin tässä laissa yhteisöasetuksissa tarkoitetuksi kansa-

liseksi valvontaviranomaiseksi tai asianmukaiseksi viranomaiseksi (esimerkiksi 98 ja 112 §).

Ilmailuhallinnon laaja valta oikeussääntöjen antamiseen on perusteltua ensinnäkin sen johdosta, että voimassa olevan lainsäädännön nojalla tämä valta nyt on Ilmailulaitoksella ja siellä Lentoturvallisuushallinnolla ja Lento-liikennehallinnolla, joista Ilmailuhallinto muodostettaisiin. Ilmailuhallinnossa tulee siten olemaan asiantuntemus näiden oikeussääntöjen valmisteluun. Toiseksi käyttäjien kannalta on merkityksellistä, että he voivat jatkossakin kääntyä sen saman, asiantuntevan tahon puoleen, joka nytkin tässä tarkoitettujen oikeussääntöjen antaa.

Sotilasilmailun viranomaisyksikölle annettaisiin valtuuksia määrätä sotilasilmailusta sotilasilmailun turvallisuuden varmistamiseksi, maanpuolustuksen järjestämiseksi ja puolustusvoimille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi (4 §).

Tässä tarkoitettujen valtuudet oikeussääntöjen antamiseen täydentäisivät lakiin otettavia säännöksiä tai yhteisöasetusten säännöksiä. Ilmailuhallinnon määräykset perustuisivat useimmiten joko Chicagon yleissopimuksen liitteisiin, ECAC:n, JAA:n tai Eurocontrolin laajoihin ja yksityiskohtaisiin teknisiin sääntöihin tai suosituksiin taikka direktiivien tai yhteisöasetusten liitteissä jäsenvaltiolta edellytettynä yksityiskohtaiseen sääntelyyn. Kun Ilmailuhallinto antaisi määräyksiä sellaisille ilma-aluksille tai sellaista lentotoimintaa koskien, jota mainitut kansainväliset normit eivät koske, määräyksissä otettaisiin huomioon kansainvälisten turvallisuus- ja muiden normien yleislinjaukset ja Suomen erityisrapeat. Kansainväliset normit eivät usein koske kevyttä harrasteilmailua kuten riippuliittoa, mutta sekä ilmailun harrastajien että ulkopuolisten riittävän turvallisuuden varmistamiseksi tällaista toimintaa on voitava säännellä.

#### Sotilasilmailu

Ehdotettavaa ilmailulakia sovellettaisiin myös sotilasilmailussa. Siinä noudatetaan esimerkiksi ilmatilassa, jossa myös siviili-ilma-alukset operoivat, lentoonlähtöihin, reititöntöihin ja lähestymisiin siviili-ilmailun

käyttämien lentosääntöjen mukaisia merkeitä.

Ehdotetun lain perusteella sotilasilmailuviranomainen antaisi sotilasilmailuun liittyvät viranomaismääräykset. Ne liittyvät lento- ja harjoitustoimintaan, jossa käytettävät merkit poikkeavat monilta osin lentosääntöjen ja siviili-ilmailun toiminnasta esimerkiksi lento-osastojen käytön, käytettävien nopeuksien ja korkeuksien sekä sotilaskoneiden välisten porrastusten osalta.

Sotilasilmailun harjoitustoiminta tapahtuu pääosin valvotussa ilmatilassa, joka on varattu vain sotilasilmailun käyttöön. Sotilasilmailussa on tarve lentää myös valvomattomassa ilmatilassa, jossa myös siviili-ilmailua voidaan harjoittaa samanaikaisesti. Tällöin koneiden välinen porrastaminen ja yhteentörmäysten välttäminen perustuu ensisijaisesti ilma-alusten omaan toimintaan eikä lennonjohtoon antamaan palveluun.

Ehdotettuun ilmailulakiin otettaisiin lisäksi maininta sotilasilmailun tarvitsemien poikkeamien esittämisestä lentosäännöissä.

## 4. Esityksen vaikutukset

### 4.1. Taloudelliset vaikutukset

Esityksellä ei sinänsä ole taloudellisia vaikutuksia valtiolle, kunnille eikä yksityisille. Ilmailuhallinto hoitaisi samoja julkisia hallintotehtäviä itsenäisenä virastona kuin nykyisin Ilmailulaitoksen osana. Myös lupien myöntämisen ja peruuttamisen samoin kuin valvonnan perusteet säilyisivät käytännössä ennallaan.

Julkisten hallintotehtävien eriyttäminen lisää kustannuksia. Eriyttämisen johdosta on lisättävä henkilöstöä ja muita voimavaroja, joita ei voida enää käyttää yhteisesti Ilmailulaitoksen kanssa. Lisäkustannuksia aiheuttavat myös muun muassa uudesta yhteisöolainsäädännöstä johtuvat uudet tehtävät.

Sekä Ilmailuhallinnon perustamisvaiheen että jatkuvan toiminnan kustannuslisät on tarkoitus kohdentaa pääosin ilmailualan ja sen asiakkaiden kannettaviksi. Viraston perustaminen ja siitä johtuva voimavarojen lisääntyminen aiheuttaa korotuksia Ilmailuhallinnon suoritteista perittäviin maksuihin. Ilmailulaitos joutuisi uudessa tilanteessa maksamaan

Ilmailuhallinnolle suoritemaksuja luvista, hyväksynnöistä, tarkastuksista ja valvonnasta.

Ilmailuhallinnon perustamisen taloudellisia vaikutuksia sekä Ilmailulaitokselle että virastolle itselleen ja viraston asiakkaille on tarkasteltu lähemmin hallituksen esityksessä laeiksi Ilmailulaitoksesta, Ilmailuhallinnosta ja lentoliikenteen valvontamaksusta sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta.

#### **4.2. Vaikutukset viranomaisten toimintaan**

Esityksen lähtökohtana on oikeussääntöjen antamisen ja julkisten hallintotehtävien erottaminen Ilmailulaitoksesta ja uuden ilmailuviranomaisen, Ilmailuhallinnon perustaminen niitä varten. Esityksellä on siten merkittävä vaikutus Ilmailulaitokseen ja perustettavaan uuteen virastoon. Merkittävää vaikutusta ei sen sijaan ole muiden viranomaisten toimintaan, koska samat tehtävät on tarkoitettu edelleen hoitaa – vain niiden hoitajan nimike ja organisaatioasema vaihtuu.

Esityksen vaikutusta Ilmailulaitoksen toimintaan on selostettu mainitussa rinnakkaisessa esityksessä.

Esityksellä ei ole vaikutusta valtion ja kuntien väliseen työnjakoon.

#### **4.3. Ympäristövaikutukset**

Esityksellä ei ole vaikutusta ympäristöön. Uusi viranomaisen tulisi hoitamaan samoja lentoliikenteen ympäristövaikutuksia koskevia tehtäviä, joita Ilmailulaitoksen Lentoturvallisuushallinto nyt hoitaa. Ilmailun ympäristösäännökset annetaan nykyisin yhteisön lainsäädännöllä. Ne koskevat muun muassa lentokoneiden melupäästöjä ja meluun liittyviä toimintarajoituksia lentoasemilla. Tulevaisuudessa on odotettavissa lentomoottorien haitallisia päästöjä ja lentoliikenteen ympäristöperusteista taloudellista ohjausta koskevia säädöksiä.

#### **4.4. Yhteiskunnalliset vaikutukset**

Esityksellä ei ole muita merkittäviä yhteiskunnallisia vaikutuksia kuin oikeussääntöjen

antamisen ja julkisten hallintotehtävien selkeä erottaminen Ilmailulaitoksen liiketoiminnasta. Erottamisen merkittävimpinä hyötyinä on pidettävä Ilmailulaitoksen liiketoimintaroolin ja Ilmailuhallinnon viranomaisroolin selkeyttämistä ja eriyttämistä toisistaan sekä läpinäkyvyyden lisääntymistä erityisesti lentokenttiä ja lennonvarmistusta koskevissa tehtävissä, joissa Ilmailulaitoksen sisällä oleva viranomaisyksikkö nyt valvoo Ilmailulaitoksen liikelaitososan toimintaa.

Esityksellä ei ole voimassa olevan ilmailulain vaikutuksista poikkeavaa vaikutusta yksilöiden tai yritysten asemaan ja oikeuksiin eikä ihmisten elinoloihin, eri ihmisryhmien asemaan, rikollisuuteen, tietoyhteiskuntaan eikä tasa-arvoon. Sen sijaan monen 2.2 kohdassa mainitun yhteisön säädöksen täytäntöönpanolla on näihin sekä toiminnallisia että kustannusvaikutuksia. Yhteisön lainsäädännöllä on parannettu siviili-ilmailun turvallisuutta ja sujuvuutta, lisätty kilpailua ja alennettu kustannuksia, mutta toisaalta lisätty muun muassa tarkastuksia ja valvontaa ja niiden aiheuttamia kustannuksia. Näitä vaikutuksia on käsitelty tarkemmin pyydettyä eduskunnan lausuntoa kutakin yksittäistä yhteisöhanketta koskevaan valtioneuvoston kantaan.

### **5. Asian valmistelu**

#### **5.1. Valmisteluvaiheet ja –aineisto**

Ilmailua koskevan lainsäädännön valmistelu on tapahtunut liikenne- ja viestintäministeriön asettamassa työryhmässä ja sen ilmailulakijaostossa. Siinä ovat olleet edustettuina ministeriön ja Ilmailulaitoksen asiantuntijat. Ilmailuviranomaisen perustamisen valmisteluvaiheita on selostettu rinnakkaisessa hallituksen esityksessä laeiksi Ilmailulaitoksesta, Ilmailuhallinnosta ja lentoliikenteen valvontamaksusta sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta.

Työryhmän väliraporttia (LVM B 24/2003) ja loppuraporttia (LVM 78/2004) on käytetty hallituksen esityksen aineistona.

## 5.2. Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot ulkoasiain-, oikeus-, sisäasiain-, puolustus-, valtionvarain-, kaupp- ja teollisuus- sekä sosiaali- ja terveysministeriöltä, Ilmailulaitokselta, Ilmatieteen laitokselta, Rajavartiolaitokselta, Pääesikunnalta, Ilmavoimien esikunnalta, merkittävimmiltä Suomessa toimivilta lentoyhtiöiltä, Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry:ltä sekä ilmailualan henkilö- ja työmarkkinajärjestöiltä.

Useimmat lausunnonantajat pitävät erillisen ilmailuviranomaisen perustamista kannattavana ja ehdotusta ilmailulain uudistamisesta, jolla yhteiskunnalle lentoturvallisuudesta vastaavan viranomaisen toimet eriytetään Ilmailulaitoksesta, tarkoituksenmukaisena ja perusteltuna. Monet lausunnonantajat kuitenkin edellyttävät, että taloudelliset ja muut resurssit otetaan huomioon ilmailulain uudistamisessa niin, että Ilmailuhallinnolla on edellytykset vastata lentoturvallisuuden ylläpidosta ja hoitaa sille kuuluvat julkiset hallintotehtävät sekä Ilmailulaitoksella jatkossakin edellytykset huolehtia Suomen lennonvarmistusjärjestelmästä.

Oikeusministeriö ja valtiovarainministeriö katsovat, että lennonvarmistuspalvelut ovat luonteeltaan julkisia hallintotehtäviä ja niiden antamista Ilmailulaitokselle on arvioitava perustuslain 124 §:n valossa. Estettä tehtävän suorittamiseen Ilmailulaitoksessa ei sinällään ole, mutta ministeriöiden mielestä on varmistettava hyvän hallinnon toteutuminen lennonvarmistustoiminnassa. Asiaa on tarkastel-

tu yksityiskohtaisten perustelujen 4.6 kohdan Julkisen hallintotehtävän hoitaminen -jaksossa. Eduskunnan apulaisoikeusmies kommentoi organisatorista järjestelyä lento-reittien lähtö- ja saapumisreittien näkökulmasta ja viittaa perustuslain säännökseen elinympäristöä koskevaan päätöksentekoon vaikuttamismahdollisuuksien turvaamisesta.

Oikeusministeriö pitää tärkeänä, että vahingonkorvaussääntelyn uudistamistarve arvioidaan perusteellisesti ja tarvittavat lain-säädäntöehdotukset tehdään viipymättä.

Oikeusministeriön lisäksi Kilpailuvirasto, tietosuojavaltuutettu, Ilmailulaitos, Onnettomuustutkintakeskus, Suomen Kuntaliitto ry, Keskuskauppakamari ja ilmailualan järjestöt ja merkittävimmät Suomessa toimivat lentoyhtiöt ovat kiinnittäneet huomiota lakiehdotuksen yksityiskohtiin.

Lausunnot on pyritty ottamaan huomioon esitystä viimeisteltäessä. Ehdotuksessa on säilytetty lennonvarmistus osana Ilmailulaitoksen liiketoimintaa esityksestä lähemmin ilmenevillä perusteilla.

## 6. Riippuvuus muista esityksistä

Tämän esityksen rinnalla on valmisteltu mainittu hallituksen esitys laeiksi Ilmailulaitoksesta, Ilmailuhallinnosta ja lentoliikenteen valvontamaksusta sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta. Tuo esitys on annettu Eduskunnan hyväksyttäväksi samanaikaisesti tämän esityksen kanssa. Mainittu toinen esitys liittyy valtion vuoden 2006 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.



## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Lakiehdotuksen perustelut

#### 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. Luvussa säädettäisiin Ilmailuhallinnon valtuuksista antaa lentosäännöt. Luvussa säädettäisiin poikkeuksista, joita voitaisiin myöntää sotilasilmailulle ja ilmailulle muilla valtion ilma-aluksilla sekä kevyelle harrasteilmailulle. Luvussa säädettäisiin myös ilmailun kieltämistä ja rajoittamista koskevien oikeussääntöjen antamisesta.

**1 §. Soveltamisala.** Lähtökohtana olisi, että ilmailulakia sovelletaan ilmailuun Suomen maantieteellisellä alueella. Yhteisön ilmailua koskeva lainsäädäntö, joka annetaan pääosin joko Euroopan parlamentin ja neuvoston tai komission asetuksina, korvaa yleisperusteissa kuvatulla tavalla asteittain jäsenmaiden kansalliset säännökset. Tämän vuoksi 1 momentissa viitattaisiin näihin korvaaviin yhteisön asetuksiin. Viittaus kansainvälisten velvoitteiden ensisijaisuuteen vastaa voimassa olevan lain säännöstä.

Pykälän 2 momentin 1 kohdan mukaan lakia sovellettaisiin ilmailuun suomalaisilla ilma-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 kohtaan otettaisiin lisäksi erityinen säännös lain soveltamisesta lennonvarmistukseen silloinkin, kun sitä tarjotaan Suomen alueen ulkopuolella. Yhtenäistä eu-

rooppalaista ilmatilaa koskevat yhteisöasetukset lähtevät siitä, että jokainen jäsenvaltiossa toimiva lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja saa tarjota näitä palveluja koko yhteisön alueella. Jos suomalainen palveluntarjoaja hoitaa näitä palveluja muissa maissa, häneen sovellettaisiin tämän lain lupakirjoja ja kelpoisuusvaatimuksia, lennonvarmistuspalveluja, vakuutuksia ja vahingonvastuuta, tiedonsaantioikeutta ja sekä lupia ja hyväksyntöjä koskevia seuraamuksia ja rangaistuksia koskevia säännöksiä.

Suomen maantieteellisen alueen lisäksi esimerkiksi Tornionjokilaaksossa on sovittu Ruotsin kanssa, että Suomi ja Ruotsi hoitavat lennonvarmistusta osin toistensa alueella siten, ettei valvonnassa oleva ilmatila seuraa Tornionjoen joka mutkaa. Tämän johdosta on lähdeittävä siitä, että tätä lakia noudatetaan myös Ruotsin maantieteellisellä alueella mainitun sopimuksen mukaisesti.

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. Ilma-aluksen kelpoisuutta ja päästörajoituksia, miehistön lupakirjoja ja kelpoisuusvaatimuksia, yleistä lentotoimintaa koskevia vaatimuksia, vahingonvastuuta ja vakuutuksia sekä huumaavien aineiden käyttöä ja lentokelpoisuuden heikkenemistä koskevia säännöksiä sovellettaisiin tällaiseen ilma-alukseen, jos tästä sovitaan ilma-aluksen rekisteröintivaltion kanssa. Ehdotettu säännös pääosin vastaa voimassa olevan lain 1 §:n 3 momentin säännöstä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin lain soveltamisesta lentohäiriköintitapauksissa. Lain 64 §:ää matkustajan velvollisuuksista ja rangaistussäännösten vastaavaa kohtaa sovellettaisiin myös ulkomaiseen ilma-alukseen, jos ilma-aluksen ensimmäinen saapumispaikka on Suomen alueella, vaikka häiriköinti olisi tapahtunut ulkomailla tai ulkomaan ilmatilassa. Tämä mahdollistaisi Suomen viranomaisten puuttumisen lennon turvallisuut-

ta 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.

Pykälän 1—6 kohdassa määriteltäisiin *Chicagon yleissopimus*, *EASA-asetus* ja *slot-asetus* viittaamalla asianomaisiin kansainvälisiin sopimuksiin tai säännöksiin. Lisäksi pykälässä määriteltäisiin eurooppalaiset ilmailualan järjestöt *JAA*, *ECAC* ja *Euro control*.

Pykälän 7—9 kohdassa määriteltäisiin ilma-alue, kelpuus ja huolto. Määritelmät perustuvat Chicagon yleissopimukseen ja sen liitteisiin sekä EASA-asetukseen.

*Sotilasilmailuviranomaisella* tarkoitettaisiin 10 kohdassa sotilasilmailun viranomaisyksikköä, joka toimisi ilmavoimien esikunnan yhteydessä.

*Sotilasilmailulla* tarkoitettaisiin 11 kohdassa sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettua ilmailua ja 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 ja
- sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettu laskuvarjotoiminta.

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

*Sotilasilma-aluksella* tarkoitetaan 12 kohdassa ilma-alusta, joka on merkitty sotilasilma-alusrekisteriin. Määritelmä kattaa myös ilma-aluksen, joka on merkitty ulkomaiseen sotilasilma-alusrekisteriin.

*Valtion ilma-aluksella* tarkoitettaisiin 13 kohdassa muuta valtion ilma-alusta kuin sotilasilma-alusta. EASA-asetuksessa suljetaan soveltamisalan ulkopuolelle valtion ilma-alukset, joilla siinä tarkoitetaan puolustusvoimien, tullin, poliisin tai vastaavia tehtäviä hoitavan ilma-aluksia. Tässä laissa säilytet-

täisiin erilliset määritelmät sotilasilma-alukselle ja valtion ilma-alukselle, koska tietyt säännökset koskevat vain sotilasilma-aluksia ja tietyt muita valtion ilma-aluksia.

*Jäsenvaltiolla* tarkoitettaisiin 14 kohdassa Euroopan unionin jäsenvaltioita. Käytännössä jäsenvaltioon rinnastettaisiin Euroopan talousalueeseen liittyneet Euroopan unionin ulkopuoliset valtiot siltä osin kuin siitä kulloinkin sovitaan yhteisötasolla.

*Kolmannella maalla* tarkoitettaisiin 15 kohdassa valtiota, joka ei ole EU:n jäsenvaltio.

**3 §. Lentosääntöjen ja eräiden ilmailua koskevien määräysten antaminen.** Suomi on sitoutunut Chicagon yleissopimukseen. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinto antaa Chicagon yleissopimukseen liitetyt lentosäännöt. Yleissopimuksen 54 artiklan 1 kohdan mukaan ICAOn neuvosto hyväksyy ilmailua koskevat kansainväliset standardit ja suositukset. Yleissopimuksen 2 liitteenä ovat lentosäännöt (*Rules of the Air*), joita voidaan pitää ilmailun kansainvälisinä liikennesääntöinä.

Lähtökohtaisesti Suomessa sovelletaan Chicagon yleissopimuksen liitteitä. Ilmailuhallinto valtuutettaisiin antamaan Suomessa ICAOn neuvoston hyväksymät lentosäännöt. Momentin mukaan Ilmailuhallinto panisi tarvittaessa täytäntöön myös muut Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetut standardit ja suositukset. Ilmailun kansainvälisen luonteen vuoksi Ilmailuhallinto käytännössä soveltaisi niitä sellaisinaan, mutta Suomen erityisolosuhteiden sitä edellyttäessä standardeista ja suosituksista voitaisiin poiketa joko tiukempaan tai väljempään suuntaan Chicagon yleissopimuksen mahdollistamissa rajoissa.

Eräät Chicagon yleissopimuksen liitteet koskevat muita hallinnonaloja kuin ilmailua. Tällaisia ovat muun muassa onnettomuustutkintaa, passi- ja ulkomaalaissäädöksiä, tullilainsäädäntöä, lentoliikenteen sujuvuutta, terveysääntelyä sekä eläinten tuontia ja vientiä koskevat asiat. Ilmailuhallinnon tulee ottaa nämä säädökset huomioon osallistessaan yleissopimusten liitteitä koskevaan muutostyöhön ja saattaa tässä tarkoitettuja hallinnonaloja koskevat viranomaiset tietoiseksi valmisteilla olevista muutoksista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Ilmai-

luhallinnon velvollisuudesta neuvotella ja sopia sotilasilmailuviranomaisten ja sisäasiainministeriön kanssa silloin, kun edellisissä momenteissa tarkoitetuilla täytäntöönpanotoimilla on vaikutusta sotilasilmailun tai rajavartiolaitoksen ilmailutoiminnan erityistarpeisiin. Edelleen momentissa säädettäisiin, että lentosääntöihin voidaan tehdä sotilasilmailun ja rajavartiolaitoksen ilmailutoiminnan osalta poikkeuksia. Näistä poikkeuksistaakin tulee sopia sotilasilmailuviranomaisen tai sisäasiainministeriön kanssa. Puolustusvoimilla ja rajavartiolaitoksella on niiden lakisäätöihin tehtäviin liittyviä tarpeita, jotka on otettava huomioon. Keskeisenä edellytyksenä poikkeuksille on, ettei siviili-ilmailun turvallisuutta vaaranneta.

Pykälän 3 momentin mukaan Ilmailuhallinto voisi myös antaa määräyksiä 1 momentissa tarkoitettuihin lentosääntöihin Suomessa tarvittavista poikkeuksista. Perusteet voisivat liittyä Suomen maantieteellisiin, ilmastollisiin ja liikenteellisiin seikkoihin tai tarpeeseen suhteuttaa kansainväliset käytännöt Suomen oloihin. Jos Chicagon yleissopimukseen liittynyt valtio haluaa poiketa ICAOn standardeista, sen on ilmoitettava tästä ICAO:lle, joka julkaisee tiedot jäsenvaltiokohtaisista poikkeamista (yleissopimuksen 38 artikla). Ilmailuhallinto voisi myöntää myös yksittäisiä poikkeuksia lentosäännöistä. Poikkeukset voivat olla tapauskohtaisesti perusteltuja esimerkiksi sotilasilmailun tarpeiden ottamiseksi huomioon.

4 §. *Sotilasilmailu.* Sotilasilmailu poikkeaa muusta ilmailusta sotilaallisen tarkoituksensa takia. Tämän johdosta valtuutettaisiin pykälän 1 momentissa valtioneuvoston asetuksella säätämään sotilasilmailua koskevia poikkeuksia sotilasilmailun turvallisuuden varmistamiseksi, maanpuolustuksen järjestämiseksi ja puolustusvoimille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Poikkeukset eivät saa vaarantaa siviili-ilmailun turvallisuutta. Poikkeuksia voitaisiin säätää seuraavasti:

Ilma-aluksen rekisteröintiä, kansallisuutta ja merkitsemistä koskevat 2 luvun säännökset soveltuvat lähtökohtaisesti myös sotilasilmailuun. Sotilasilma-aluksen osalta esimerkiksi rekisteröinnin menettelyt poikkeavat kuitenkin tietyiltä osin ehdotetussa laissa tarkoitetuista. Sama koskee rekisteriin merkit-

täviä tietoja ja niiden julkisuutta sekä ilma-aluksen merkintöjä ja tunnuksia.

Sotilasilmailu asettaa erityisiä vaatimuksia käytettävälle lentokalustolle ja kaluston teknisille ominaisuuksille. Ilma-aluksen lentokelpoisuutta ja päästörajoituksia koskevista 3 luvun säännöksistä on tarpeen säätää poikkeuksia. Sotilasilmailussa ei ole yhtenäisiä kansainvälisiä suunnittelu-, valmistus-, huolto- ja koulutusorganisaatiota koskevia vaatimuksia eikä menettelyjä. Lentokelpoisuuteen liittyvät vaatimukset ovat enimmäkseen maakohtaisia.

Sotilasilmailussa käytettävät ilma-alukset poikkeavat rakenteeltaan ja varusteiltaan siviili-ilmailussa käytettävistä. Sotilasilmailuviranomainen vastaa tyyppihyväksynnästä ja lentokelpoisuusvaatimusten asettamisesta. Ilmavoimat vastaa sotilasilma-alusten jatkuvasta lentokelpoisuudesta ja ylläpidosta.

Ehdotetun lain 3 luvussa on säännöksiä myös lentokelpoisuuden hallintaorganisaation ja huoltohenkilöstön koulutusorganisaation hyväksymisen myöntämisestä. Organisaatiohyväksyntäjärjestelmä on laadittu siviili-ilmailun tarpeita varten, joten sotilasilmailussa järjestelmän käyttöönotosta ja soveltamisesta on tarpeen säätää erikseen asetuksella.

Sotilasilmailussa ei ole käytössä lupakirjajärjestelmää ehdotetun lain 5 luvussa tarkoitettussa muodossa. Myös lento- ja huoltotoimintaan osallistuvan henkilöstön kelpuutukset ja kelpoisuusvaatimukset eroavat siviili-ilmailussa noudatettavista. Muun muassa näiltä osin lain säännöksistä on tarpeen säätää poikkeuksia asetuksella. Lupakirja-, kelpuutus- ja kelpoisuusjärjestelmän erojen vuoksi on tarpeen poiketa myös 6 luvun lupakirjarekisterisäännöksistä. Muun muassa sotilasilmailun rekistereihin sisältyvät lupakirjan haltijoita koskevat tiedot ovat salaisia.

Yleiset lentotoimintaa koskevat vaatimukset, joista säädettäisiin 7 luvussa, soveltuvat suurelta osin myös sotilasilmailuun. Poikkeuksia on tarpeen säätää kuitenkin muun muassa sotilasilmailussa myönnettäviä kelpuutuksia koskevasta menettelystä. Tällaiset kelpuutukset myöntää pääsääntöisesti asianomainen joukko-osasto, ei sotilasilmailuviranomainen. Samoin on tarpeen poiketa lennon valmistelua ja suorittamista koskevista

siviilisäännöistä ottaen huomioon sotilaallisten tehtävien tavoitteet. Niin ikään on tarpeen poiketa säännöksistä, jotka koskevat ilma-aluksessa mukana pidettäviä asiakirjoja.

Tarve poiketa kaupallista ilmailua sääntelevästä 8 luvusta koskee sotilasilmailussa lähinnä lentokoulutusta, lentonäytöksiä ja lentotoita varten vaadittavaa lupaa silloin, kun kysymys on sotilaslentokoulutuksesta, sotilaslentonäytöksestä tai sotilasilma-aluksella tehtävästä erikoistyöstä.

Ehdotetun lain 9 luvun lentopaikkoja ja maalaatteita koskevista säännöksistä on tarpeen poiketa, kun kysymys on sotilaslentopaikasta ja vain sotilasilmailun käyttöön tarkoitetun laitteen, rakennuksen ja rakennelman käytöstä.

Lennonvarmistusta koskevan 12 luvun säännöksistä on tarpeen poiketa, kun kysymys on sotilasilmailulle tarkoitetuista lentomenetelmistä lähi- ja lähestymisalueella. Sotilasilmailuviranomainen vastaa mittarilähestymismenetelmistä, jotka on tarkoitettu ainoastaan sotilasilmailua varten. Menetelmäsuunnittelun koordinoinnin näkökulmasta on asianmukaista, että menetelmäsuunnittelun tuottaa Ilmailulaitos.

Ehdotetun lain 13 luvun ilmailuonnettomuuksia ja vaaratilanteita sekä poikkeamatietojen ilmoittamista ja tallentamista koskevista säännöksistä on tarpeen säätää poikkeuksia, kun kysymys on yksinomaan sotilasilmailua koskevasta tapahtumasta. Sotilasilmailun onnettomuudet ja vaaratilanteet tutkii pääsääntöisesti puolustusvoimien tutkintaelin.

Ehdotetun lain 15 luvun vakuutuksia koskevista säännöksistä on tarpeen poiketa sotilasilmailussa, koska pääsääntönä on, että valtion omaisuutta ei vakuuteta.

Ehdotetun lain 16 lukuun koottaisiin lupia ja hyväksyntöjä koskevat hallinnolliset seuraamukset. Niistä puolustusvoimat päättäisi itse, josta syystä niistä tulee olla mahdollisuus poiketa.

Ehdotetun lain 17 luvun poikkeukset liittyisivät Ilmailuhallinnon tiedonsaanti- ja tarkastusoikeuteen sekä ilma-aluksen käytön ympäristövaikutuksia koskeviin säännöksiin. Sotilasilmailuviranomainen saisi sotilasilmailua ja sotilasilma-aluksia koskien vastaavat tiedonsaanti- ja tarkastusoikeudet kuin Ilmai-

luhallinto tämän lain nojalla. Ympäristösäännöksiä ei voitaisi käytännön syistä soveltaa sotilasilmailuun.

Pykälän 2 *momentin* mukaan sotilasilmailuviranomainen voisi, neuvoteltuaan asiasta Ilmailuhallinnon kanssa, tarvittaessa antaa sotilasilmailun turvallisuuden varmistamiseksi, maanpuolustuksen järjestämiseksi ja puolustusvoimille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi puolustusvoimien omaan toimintaan läheisesti liittyviä, 1 momentissa tarkoitettua asetusta täsmentäviä määräyksiä sotilasilmailusta ja kansainvälisestä sotilasilmailusta Suomessa. Myöskään nämä määräykset eivät saa vaarantaa siviili-ilmailun turvallisuutta.

Sotilasilmailuviranomaisen toiminta kohdistuu pääosin puolustushallintoon ja siten myös suurin osa sen antamista määräyksistä on hallinnon sisäisiä ja lähinnä vain asianomaisia puolustusvoimien viranomaisia koskevia. Tällaiset määräykset koskevat muun muassa sotilaslentämisen menetelmiä, sotilaslentokoulutusta, sotilasilma-alusten ja laitteiden lentokelpoisuutta ja huoltotoimintaa, rekisteröintiä ja merkitsemistä, henkilöstön kelpoisuuksia, lupia ja hyväksyntöjä, lennon suorittamista, tiedonsaanti- ja tarkastusoikeuksia, valvontatietoja, sotilaslentopaikkoja, sotilasilma-alusten päästöjä ja ympäristövaikutuksia, sotilasilma-aluksen lähdön estämistä ja kulkuun puuttumista, lentoturvallisuustutkintaa ja yksinomaan sotilasilmailua varten annettavaa lennonvarmistusta.

Pykälän 3 *momentin* mukaan sotilasilma-aluksella alueellista valvontatehtävää suoritettaessa tai harjoitustehtävissä muulta ilmailulta kielletyllä tai sotilasilmailua varten tilapäisesti rajoitetulla alueella saataisiin poiketa lentosäännöistä, jos poikkeava menettely on suunniteltu ja toteutetaan siten, ettei lentoturvallisuutta vaaranneta. Sotilasilmailuviranomaisen on sovittava Ilmailuhallinnon kanssa poikkeavan menettelyn järjestelyn periaatteista.

Valtaosa sotilasilmailusta tapahtuu valvotussa ilmatilassa, joka on varattu sotilasilmailun käyttöön. Lentäminen edellä mainitussa rajoitetussa ilmatilassa edellyttää lennonjohtelimiteltä saatua selvitystä, joten siviili-ilma-alukset eivät pääsääntöisesti lennä kyseisessä ilmatilassa.

Sotilasilmailussa on tarve lentää myös valvomattomassa ilmatilassa, jossa lentäminen ei edellytä lennonjohtoselvitystä. Myös siviili-ilmailua voidaan harjoittaa samassa ilmatilassa ja koneiden välinen porrastaminen ja yhteentörmäysten välttäminen perustuu ensisijaisesti ilma-alusten omaan toimintaan. Ilmavoimat tiedottaa muille ilmailijoille valvomattomassa ilmatilassa toteutettavasta harjoitustoiminnasta. Sotilasilmailussa voidaan 3 §:n 2 momentin nojalla poiketa lentosäännöistä. Poikkeamiset liittyvät lähinnä käytettäviin nopeuksiin, korkeuksiin ja lentosastojen käyttöön.

Pykälän 4 momentin mukaan eräissä yksinomaan sotilasilmailua koskevissa asioissa sotilasilmailuviranomaisella olisi vastaava toimivalta kuin Ilmailuhallinnolla. Sotilasilmailuviranomaisesta voitaisiin tarvittaessa säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Tästä säädettäisiin 5 momentissa.

**5 §.** *Valtion ilma-aluksia koskevat poikkeukset.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valtuudesta antaa valtioneuvoston asetus valtion ilma-aluksille myönnettävistä poikkeuksista. Ne voisivat koskea ilma-aluksia ja lentokelpoisuutta sekä lupakirjoja ja kelpoisuusvaatimuksia koskevia säännöksiä. Edellytyksenä olisi, kuten 4 §:ssäkin, ettei poikkeuksilla vaaranneta lentoturvallisuutta.

Tässä pykälässä tarkoitettavat poikkeukset koskisivat käytännössä rajavartiolaitoksen ilma-aluksia ja lentotoimintaa. Asetuksenantovaltuus kattaisi myös poliisin ja tullin ilma-alukset, jos nämä viranomaiset sellaisia hankkisivat. Voimassa olevassa laissa vastaava valtuus on annettu Ilmailulaitokselle, mutta koska määräykset kohdistuisivat useiden ministeriöiden hallinnonaloihin, valtuus oikeussääntöjen antamiseen ehdotetaan siirrettäväksi valtioneuvostolle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valtion ilma-alusten osalta vastaavasta oikeudesta poiketa lentosäännöistä kuin 4 §:n 3 momentissa säädetään sotilasilmailulle. Poikkeus koskisi vain alueellista valvontatehtävää suorittavaa tai muulta ilmailulta kielletyllä tai valtion ilmailua varten tilapäisesti erotetulla alueella harjoitustehtävää suorittavaa valtion ilma-alusta.

Rajavartiolaitoksen ilma-alukset joutuvat harjoittelemaan valvontalentojen toteuttamis-

ta 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 jatkuvaa ja päivittäistä Turussa, Helsingissä ja Rovaniemellä sijaitsevista lentueista käsin.

Säännös vastaa voimassa olevassa laissa olevaa, mutta on sitä täsmällisempi.

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

**6 §.** *Eräitä muita ilma-aluksia ja laitteita koskevat poikkeukset.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilma-aluksista, joita EASA-asetus ei vielä koske. EASA-asetus ei koske ultrakevyitä lentokoneita, historiallisia ilma-aluksia eikä ilma-aluksia, jotka on erityisesti suunniteltu tai muutettu tutkimus-, kokeilutai tieteellisiin tarkoituksiin. EASA-asetus ei myöskään koske harrasterakenteisia ilma-aluksia eikä alun perin sotilastarkoituksiin suunniteltuja ilma-aluksia.

Säännökset, joista voitaisiin myöntää poikkeuksia, koskisivat ilma-aluksen rekisteröintiä, kansallisuutta ja merkitsemistä, ilma-aluksen lentokelpoisuutta ja päästörajoituksia, lupakirjoja ja kelpoisuusvaatimuksia sekä lupakirjarekisteriä, yleisiä ilmailua koskevia vaatimuksia sekä lentopaikkoja ja maa-laitteita.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, ettei kevyen harrasteilmailun ilma-aluksiin ja laitteisiin sekä niiden ohjaajiin sovellettaisi lähinnä kaupallisessa lentotoiminnassa käytettäville ilma-aluksille laadittuja 2, 3, 5, 6 eikä 9 luvun säännöksiä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta poiketa lentosäännöistä tutkimus- ja kokeilutarkoituksiin käytettäville miehittämättömällä siviili-ilma-aluksilla.

Ehdotetun lain 4 ja 5 §:ssä samoin kuin voimassa olevan lain vastaavissa säännöksis-

sä sallitaan sotilasilma-aluksen ja valtion tarkoitukseen käytettävän ilma-aluksen poiketa lentosäännöistä suorittaessa alueellista valvontatehtävää tai muulta ilmailulta kielletyllä alueella harjoitustehtävää. Ehtona on, että poikkeava menettely on suunniteltu ja toteutetaan siten, ettei lentoturvallisuutta vaaranneta. Ehdotetun momentin mukaan samantapainen poikkeaminen lentosäännöistä olisi mahdollista myös miehittämättömillä siviili-ilma-aluksilla, joita käytetään tutkimus- ja kokeilutarkoituksiin. Ilma-aluksen käyttäjän olisi kuitenkin saatava poikkeavaan menettelyyn lupa Ilmailuhallinnolta. Miehittämättömien ilma-alusten kehitystyö on viime vuosina edistynyt, ja tulevaisuudessa niillä odotetaan olevan merkittävä rooli myös siviili-ilmailussa. Toistaiseksi teknologia ei kuitenkaan mahdollista miehittämättömien ilma-alusten turvallista lentämistä muun lentoliikenteen seassa, koska miehittämättömät ilma-alukset eivät riittävän hyvin kykene noudattamaan lentosääntöihin sisältyviä väistämissääntöjä. Sen vuoksi lentosäännöistä poikkeava lentäminen voidaan sallia edellyttäen, ettei muiden turvallisuus vaarannu.

Säännökset eivät estäisi lentotoimintaa miehittämättömällä ilma-aluksella muuallakin kuin suljetuilla kokeilualueilla, jos alus pysyy koko ajan ohjaajan näkyvässä, riittävän lähellä ja riittävän matalalla niin, että lentäminen on mahdollista lentosääntöjä noudattaen.

Pykälän 4 momentin mukaan Ilmailuhallinto valtuutettaisiin antamaan kevyitä ilma-aluksia, ilmailuun käytettäviä liitimiä ja muita laitteita, urheilulaskuvarjoja ja lennokkeja sekä niiden ohjaajien koulutusta ja kelpoisuutta koskevia määräyksiä. Määräyksiä voitaisiin antaa, jos se on tarpeen turvallisuussyistä tai haitallisten ympäristövaikutusten estämiseksi. Tässä tarkoitettuja ilma-aluksia käytetään lähinnä harrastetoimintaan eivätkä määräykset sinänsä olisi välttämättömiä harrastajien itsensä suojaamiseksi. Harrastajat lentävät kuitenkin samassa ilmatilassa muun ilmailun kanssa ja saattavat aiheuttaa vaaraa kolmansille osapuolille, jolleivät lentämiseen käytettävät laitteet ole turvallisia tai jos ilma-alusten tai laitteiden ohjaajat eivät terveydeltään tai taidoiltaan ole tehtävänsä tasalla.

Määräyksiä valmisteltaessa olisi kuultava

alan valtakunnallisia harrastejärjestöjä, koska niillä voidaan olettaa olevan kyseisiin toimintoihin liittyvää erityistietämystä. Ilmailuhallinnon määräykset voisivat koskea teknisiä ja toiminnallisia seikkoja sekä ohjaajalta edellytettävää taitoa, kokemusta ja ikää. Ohjaajalla tarkoitettaisiin tässä yhteydessä myös miehittämättömän ilma-aluksen ohjaajaa, joka käyttää ohjaamiseen tarkoitettua laitteistoa muualla kuin itse ilma-aluksessa.

Ilmailuhallinnon laaja määräystenantovaltuus on perusteltua ensinnäkin sen johdosta, että sillä on paras asiantuntemus tällaisten määräysten antamiseen muun muassa kansainvälisten, suurempia ilma-aluksia koskevien standardien ja suositusten tuntemuksen kautta. Toiseksi Ilmailuhallinnolla on parhaat kanavat sekä asiantuntemuksen saamiseen harrastejärjestöiltä että määräysten välittämiseen ilmailun harrastajille.

Voimassa olevassa laissa Ilmailulaitoksella on vastaavat poikkeus- ja määräysenantovaltuudet. Niitä on tässä esityksessä on täsmennetty.

7 §. *Oikeus ilmailuun Suomen alueella.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin voimassa olevan lain 6 §:n säännöstä vastaavasti, että Suomen alueella ilmailuun käytettävällä ilma-aluksella on oltava Suomen tai muun Chicagon yleissopimukseen liittyneen valtion kansallisuus tai erityinen Ilmailuhallinnon antama lupa.

Tästä pääsäännöstä poikettaisiin, jos Suomi on sitoutunut toisen valtion tai kansainvälisen järjestön kanssa siihen, ettei tietyin ilma-aluksen rekisteröintiä Chicagon yleissopimukseen liittyneessä valtiossa tai kansallista lupaa vaadita. Kansallisuutta tai erityistä lupaa koskevaa vaatimusta ei kuitenkaan ulotettaisi 6 §:n 2 momentissa tarkoitettuihin kevyisiin harrasteilmailun eikä miehittämättömiin ilma-aluksiin tai laitteisiin.

Vieraan valtion valtionilma-aluksen käytöstä Suomen alueella säädetään aluevalvonalaisissa (755/2000).

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin luettelo tapauksista, joissa Ilmailuhallinto voisi myöntää 1 momentissa tarkoitettua luvan. 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 käyttöön. Koska lakiin on mahdotonta kirjoittaa tyhjentävää luetteloa sallittavista tapauksista, Ilmailuhallinnolle annettaisiin valtuus myöntää lupa myös muuhun edellä mainittuihin rinnastettavaan ilma-aluksen käyttöön.

**8 §. Ilmailulta rajoitetut ja vaara-alueet.** Pykälän 1 momentissa luetellaan tapaukset, joissa valtioneuvoston asetuksella voitaisiin kieltää ilmailu tai rajoittaa sitä. Kielto tai rajoitus tulisi momentin 1 kohdan mukaan kysymykseen maanpuolustuksen kannalta tärkeiden kohteiden ja ydinvoimaloiden läheisyydessä. Tällaisia kohteita ovat Loviisan ja Olkiluodon ydinvoimalat sekä eräät sotilastukikohdat. Kiellon tai rajoituksen tarkoituksena on kohteen suojaaminen laittomien ekojen yrityksiltä. Momentin 2 kohdan mukaan kielto tai rajoitus tulisi kysymykseen valtakunnan raja-alueilla sijaitsevilla rajan suuntaisilla vyöhykkeillä eli tunnistusvyöhykkeillä. Vyöhykkeiden tarkoituksena on vähentää riskiä luvattomista valtakunnanrajan ylityksistä sekä edistää valtakunnan rajojen vartiointia. Momentin 3 kohdan mukaan kielto tai rajoitus voitaisiin antaa myös yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Tähän voi olla tarvetta esimerkiksi poikkeuksellisissa kriisin esitilanteissa, jolloin tarvetta turvautua valmiuslain (1080/1991) tai puolustustilalain (1083/1991) mukaisiin keinoihin ei vielä ole, mutta yleistä järjestystä ja turvallisuutta ei voitaisi turvata lievemmin keinoin.

Momentin 1 ja 2 kohdan mukaiset kiellot ja rajoitukset voitaisiin antaa toistaiseksi, koska niiden syy on yleensä pysyväisluonteinen ja kieltojen tarkoittamat alueet pysyvät pääsääntöisesti samoina. Sen sijaan 3 kohdan mukainen kielto tai rajoitus voitaisiin antaa enintään kolmen kuukauden ajaksi, koska kiellon tai rajoituksen tarve samoin kuin soveltamisalue olisi tapauskohtainen. Tällöin kiellon tai rajoituksen tarve tulisi arvioitavaksi uudelleen vähintään kolmen kuukauden välein.

Pykälän 2 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää vaara-alueiksi alueita, joilla puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen tehtäviin kuuluvan toi-

minnan vuoksi voi aiheutua vaaraa ilmailulle. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi puolustusvoimien kovanosammuntaa tai sotilasilmailua varten varatut harjoitusalueet. Vaara-alueista säädettäisiin valtioneuvoston asetuksessa ainoastaan periaatteellisella tasolla. Yksityiskohtaiset määräykset vaara-alueista kuten alueiden rajat sivu- ja korkeussuunnassa annettaisiin momenttiin sisältyvän valtuuden nojalla Ilmailuhallinnon päätöksellä. Ilmailuhallinto valtuutettaisiin myös antamaan tarkempia teknisiä ja toiminnallisia määräyksiä lentämisestä vaara-alueella ja tunnistusvyöhykkeellä.

Vaara-alueella lentäminen olisi 3 momentin mukaan kiellettyä vain silloin, kun alueella on käynnissä ilmaliikenteelle vaarallista toimintaa. Tällöin sotilas- tai rajavartioviranomainen aktivoisi alueen. Lennonjohto voisi kuitenkin selvittää valvotussa ilmatilassa johdetun lennon aktiiviseksi ilmoitetun vaara-alueen läpi edellyttäen, että ilmaliikenteelle vaarallinen toiminta on päätynyt tai lennon aikana tilapäisesti keskeytyksissä. Ilmaliikennepalvelujen tarjoaja ilmoittaisi vaara-alueen aktivoinnista ja aktivoinnin kumoamisesta ilmailun viestijärjestelmien välityksellä niin, että tiedot olisivat jatkuvasti kaikkien ilmailijoiden käytettävissä. Ehdotettu säännös vastaa keskeisiltä osin ilmailulta rajatuista alueista annetun valtioneuvoston asetuksen (919/2003) 6 §:ää. Koska kyseessä on kansalaisten oikeuksien rajoittaminen, asiasta on tarpeen säätää lain tasolla.

Voimassa olevan lain 7 §:n 2 momentissa olevaa valtuutta vastaavasti valtuutettaisiin 4 momentissa Ilmailuhallinto tilapäisesti rajoittamaan tai kieltämään ilmailu tietyllä alueella enintään kahden viikon ajaksi, jos se on yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi välttämätöntä. Oikeudesta puuttua ilma-aluksen kulkuun välitöntä puuttumista edellyttävissä tapauksissa säädettäisiin 166 §:ssä.

Tilapäistä rajoitusta tarvitaan esimerkiksi silloin, kun sotaharjoituksissa käytetään vaara-alueiden ulkopuolisia alueita ja harjoituksesta aiheutuu vaaraa ilmaliikenteelle. Tällaiset harjoitukset eivät yleensä kestä enempää kuin kaksi viikkoa eikä poikkeuksellisen pitkissäkään sotaharjoituksissa yleensä ole tarvetta tätä pitempiin yhtäjaksoisiin rajoi-

tusaikoihin. Lyhytaikaiset kiellot tai rajoitukset voivat olla tarpeen myös esimerkiksi merkittävien valtiollisten tapahtumien turvallisuuden varmistamiseksi.

## 2 luku. **Ilma-aluksen rekisteröinti, kansallisuus ja merkitseminen**

Luvussa säädettäisiin ilma-aluksen rekisteröinnistä sekä rekisteriin merkittyjen tietojen käsittelystä, salassapidosta ja luovuttamisesta viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lakia (621/1999), jäljempänä *asiakirjajulkisuuslaki*, ja henkilötietolakia (523/1999) täydentävästi. Ilma-alusrekisteriä pitäisi Ilmailuhallinto. Luvussa säädettäisiin muun muassa ilma-alusrekisteriin merkittävistä tiedoista, rekisteröintioikeudesta, rekisteröinnin hakemisesta ja ilma-aluksen poistamisesta ilma-alusrekisteristä. Luvussa säädettäisiin myös ilma-aluksen kansallisuudesta ja merkitsemisestä.

Sotilasilma-alusten rekisteröintiin ja merkitsemiseen sovellettavista poikkeuksista tämän luvun säännöksistä säädettäisiin 4 §:n 1 momenttiin otettavan valtuuden nojalla valtioneuvoston asetuksella. Sotilasilmailuviranomainen voisi antaa 4 §:n 2 momentissa olevan valtuuden nojalla tarkempia määräyksiä sotilasilma-alusten rekisteröinnistä ja merkitsemisestä.

**9 §. Ilma-alusrekisteri ja sen käyttötarkoitus.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilma-alusrekisterin pitämisestä. Rekisteriä pitäisi Ilmailuhallinto. Rekisterin käyttötarkoitus olisi lentoturvallisuuden valvominen, ilma-alusten yksilöiminen, Suomea sitovien kansainvälisten veloitteiden täyttäminen ja ilma-aluskiinnitystehtävien hoitaminen. Ilma-alusrekisteriä voitaisiin pitää automaattisen tietojenkäsittelyn avulla, mutta tämä ei olisi pakollista. Suurin osa ilma-alusrekisteritiedosta on sähköisessä muodossa, mutta joitain vanhoja tietoja ei ole siirretty sähköiseen muotoon.

Sotilasilmailuviranomainen pitäisi rekisteriä sotilasilma-aluksista, laitteista ja laskuvarjoista. Sotilasilmailun osalta sotilasilma-alusrekisteri liittyy sotilastoimintaan, ei ole julkinen ja sen tietosisältö poikkeaa siviililma-alusrekisteristä. Sotilasilma-alusrekisteriä koskevat normit säädettäisiin ja

annettaisiin tarvittaessa 4 §:n valtuussäännösten perusteella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Ilmailuhallinnon palveluksessa olevien oikeudesta käsitellä ilma-alusrekisteriin merkittyjä tietoja heidän tehtäviensä suorittamiseksi.

**10 §. Ilma-aluksen kansallisuus.** Pykälän 1 momentin säännös siitä, että ilma-aluksella on sen valtion kansallisuus, jossa se on rekisteröity, perustuu Chicagon yleissopimuksen 17 artiklaan.

Pykälän 2 momentissa todettaisiin selvänsä, että Suomen kansallisuuden saamiseksi ilma-alus on merkittävä Suomen ilma-alusrekisteriin tai sotilasilma-alusrekisteriin.

**11 §. Suhde muuhun lainsäädäntöön.** Pykälässä säädettäisiin muun rekistereitä koskevan lainsäädännön soveltamisesta. Ilma-alusrekisteriin talletettujen tietojen salassapitoon ja niiden luovuttamiseen sovellettaisiin asiakirjajulkisuuslakia ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia, jollei ilmailulain säännöksistä muuta johdu.

**12 §. Ilma-alusrekisteriin talletettavat tiedot.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilma-alusrekisteriin tallettavista tiedoista. Rekisteriin talletettaisiin tietoja ilma-aluksesta, sen omistajasta, haltijasta ja käyttäjästä tai ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän edustajasta. Rekisteriin merkittäisiin myös tarpeelliset tiedot ilma-aluksesta, sen vakuuttamisesta ja ilma-alusrekisteriin merkitsemisen päivämäärä. Myös tieto mahdollisesta ilma-aluksen kiinnittämisestä rekisteröitäisiin. Lisäksi rekisteriin merkittäisiin lentopaikan pitäjän tekemä ilmoitus 164 §:n 2 momentin mukaisesta ilma-aluksen lähdön estämisestä palvelumaksun suorittamatta jättämisen johdosta.

Vähimmäisvaatimukset ilma-alusrekisteriin sisällytettävistä tiedoista sisältyvät Chicagon yleissopimuksen 7 liitteeseen, joka käsittelee ilma-aluksen kansallisuutta ja rekisteritunnuksia. Haltijaa ja käyttäjää koskevia tietoja tarvitaan ilma-alukseen liittyvän yhteydenpidon vuoksi. Vakuutusta koskevia tietoja tarvitaan, jotta ilmailun vakuutusasetuksessa säädetyt viranomaistehtävät voidaan hoitaa tehokkaasti. Kiinnitystietojen merkitseminen perustuu ilma-aluskiinnityksiä koskevaan lainsäädäntöön.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tiedois-



ta, jotka ilma-aluksen omistajasta, haltijasta, käyttäjästä ja edustajasta talletetaan ilma-alusrekisteriin. Tiedot ovat tarpeellisia omistajan, haltijan, käyttäjän ja edustajan yksilöimiseksi sekä yhteydenpitoa varten. Haltijan ja käyttäjän hallinta- tai käyttöoikeuden laadun merkitseminen selkeyttää sen arvioimista, kenen puoleen missäkin ilma-alusta koskevassa asiassa on tarkoituksenmukaisinta kääntyä.

Nykyisin asiakkaiden saatavilla pidetään kerran osuudessa päivitettävä, internetistä saatava ote rekisteritiedoista. Ajantasaiset rekisteritiedot pidetään yllä Ilmailuhallinnon arkistossa ja rekisteritietokannassa. Rekisteritietojen tarjoaminen ajantasaisina sähköisessä muodossa on käyttötärpeeseen nähden liian raskas velvoite. Tämän vuoksi *3 momentissa* säädettäisiin Ilmailuhallinnolle velvoite julkaista otteita ilma-alusrekisteriin merkityistä ajantasaisista tiedoista ja oikeus, muttei velvollisuutta pitää rekisteri ajantasaisena sähköisesti jokaisen saatavilla. Omistajasta, haltijasta, käyttäjästä ja edustajasta voitaisiin julkaista nimi, osoite ja yhteystiedot. Myös historiatiedot olisivat julkisia, mutta Ilmailuhallinnolla ei olisi velvollisuutta niiden julkaisemiseen.

**13 §. Rekisteröintioikeus.** Rekisteröintioikeutta koskevassa pykälässä säädetään edellytyksistä, joilla ilma-alus voidaan rekisteröidä Suomessa. Kuten 9 §:n perusteluissa todettiin, rekisterin käyttötarkoituksena on lentoturvallisuuden valvominen ja ilma-alusten yksilöiminen. Suomen ilma-alusrekisterissä olevat ilma-alukset ovat lähtökohtaisesti Suomen viranomaisvalvonnan. Tämän vuoksi ilma-aluksella, joka halutaan rekisteröidä Suomessa, on oltava jkin merkityksellinen kiinnekohta Suomessa. Ilmailuhallinnolle tulee antaa valtuus tutkia ja harkita, onko ilma-aluksella tällainen yhteys Suomeen.

Pykälä poikkeaa voimassa olevan lain 9 §:stä sikäli, ettei rekisteröinnin edellytyksenä ole enää lentokelpoisuustodistuksen olemassaolo.

Ilma-alus tulee voida merkitä ilma-alusrekisteriin Suomessa, jos ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän asuinpaikka tai, jos tämä on oikeushenkilö, kotipaikka on jäsenvaltiossa, ellei Suomea sitovasta kan-

sainvälisestä velvoitteesta muuta johtuisi. Tästä säädettäisiin pykälän *1 momentissa*.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että 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 tarkoitettuna ilma-aluksen omistajalla, haltijalla tai käyttäjällä olisi oltava toimivaltainen edustaja Suomessa. Pääasiallista lähtöpaikkaa ja edustajaa koskevilla vaatimuksilla varmistettaisiin, että ilma-aluksella on riittävä toiminnallinen yhteys Suomeen, jotta ilma-aluksen lentoturvallisuusvalvonta voitaisiin ottaa Suomen vastuulle.

Pykälän *3 momentin* mukaan Ilmailuhallinto voisi kuitenkin erityisistä syistä rekisteröidä ilma-aluksen Suomessa vaikkei omistajan, haltijan tai käyttäjän asuinpaikka olisikaan jäsenvaltiossa. Säännöksen tavoitteena on mahdollistaa ilma-aluksen rekisteröiminen tilanteessa, jossa selkeä yhteys Suomeen on olemassa, vaikkeivät 1 ja 2 momentissa asetetut vaatimukset täyty. Esimerkkinä olisi ilma-alus, joka on ulkomailla pysyvästi asuvan, mutta Suomessa kesänsä viettävän henkilön omistuksessa. Jos henkilö käytännössä käyttää ilma-alusta ainoastaan kesäisin Suomessa, on se tarkoituksenmukaisinta rekisteröidä Suomessa.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin, että ilma-alusta, joka on vieraassa valtiossa rekisteröity, ei saisi rekisteröidä Suomessa. Kielto perustuu Chicagon yleissopimuksen 18 artiklaan, jossa kielletään ilma-aluksen rekisteröinti useammassa kuin yhdessä valtiossa.

**14 §. Rekisteröinnin hakeminen.** Pykälässä säädettäisiin rekisteröinnin hakemisesta. Ilma-aluksen omistajan tulisi hakea rekisteröintiä Ilmailuhallinnolta. Hakemuksessa olisi ilmoitettava 12 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettut tiedot ja siihen olisi liitettävä selvitys saannosta tai ilma-aluksen hallinnan tai käyttöoikeuden perusteesta ja siitä, että 13 §:ssä säädetty oikeus merkitä ilma-alus rekisteriin Suomessa on olemassa.

**15 §. Väliaikainen rekisteröinti.** Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin väliaikaisesta rekisteröinnistä. Ilmailuhallinto voisi hakemuksella erityisestä syystä rekisteröidä ilma-

aluksen väliaikaisesti siirto- ja koelentoja sekä miehistön koulutusta varten. Säännöksen tavoitteena on turvata mahdollisuus lentää siirto- ja koelentoja tilanteessa, jossa varsinaiset rekisteröimisen edellytykset eivät täyty. Rekisteröimättömällä ilma-aluksella ei saa lentää. Esimerkkinä voidaan mainita tilanne, jossa ilma-alusta ollaan hankkimassa ulkomailta. Ilma-alus on jo poistettu ulkomaisesta rekisteristä, mutta omistajanvaihdos ei ole vielä tapahtunut. Tuleva omistaja voisi hakea ilma-aluksen väliaikaista rekisteröintiä voidakseen lentää siirto- ja koulutuslentoja. Vastaavasti voisi olla tarvetta väliaikaisesti rekisteröidä koelentoja varten ilma-alus, jota ollaan Suomessa valmistamassa ulkomaista omistajaa varten.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Ilma-alusrekisteriin voitaisiin merkitä väliaikaisesti myös rakenteilla oleva ilma-alus, jonka rakennustyö on edistynyt niin pitkälle, että ilma-alus on tunnistettavissa. Tässä laissa ehdotetaan voimassa olevaan ilmailulakiin verrattuna muutosta, jonka mukaan lentokelpoisuustodistus ei olisi enää rekisteröinnin edellytys. Käytännössä voi kuitenkin esiintyä epäselvyyttä siitä, milloin rakenteilla olevasta ilma-aluksesta tulee ilma-alus, joka voidaan rekisteröidä. Rekisteröimistarve voi olla olemassa jo rakentamisvaiheessa esimerkiksi koelentoja varten. Säännös turvaisi olemassa olevan käytännön jatkumisen.

**16 §. Rekisteritiedoissa tapahtuneet muutokset.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin rekisteritiedoissa tapahtuneiden muutosten ilmoittamisesta. Omistajan olisi ilmoitettava Ilmailuhallinnolle muutoksesta ja liitettävä ilmoitukseen muuttuneiden tietojen yksilöimiseksi ja todentamiseksi riittävä selvitys, jos ilma-alusrekisteriin merkittävät tiedot muuttuvat tai jos asuin- tai kotipaikkaa tai lähtöpaikkaa koskevissa rekisteröinnin edellytyksissä tapahtuu muutos. Kulloinkin riittävänä pidettävä selvitys olisi riippuvainen muutoksen luonteesta. Ilmailuhallinto voisi tarvittaessa pyytää omistajalta asian vaatimia lisäselvityksiä. Edellä 12 §:ssä tarkoitettujen tietojen rekisteröinti menettäisi merkityksensä, jollei niitä koskevia muutoksia tarvitsisi ilmoittaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ilma-aluksen luovuttamisesta toiselle. Jos ilma-

alus on luovutettu 30 päivää pitemmäksi ajaksi toiselle tämän omaan lukuun käytettäväksi, luovuttajan olisi ilmoitettava siitä Ilmailuhallinnolle. Tässä momentissa tarkoitettuun ilmoitukseen olisi liitettävä sopijapuolten allekirjoittama sopimus tai ilmoitus taikka jäljennös sellaisesta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin omistus-, hallinta- tai käyttöoikeuden päättymisen ilmoittamisesta rekisteriin merkittäväksi. Ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä voisi omistus-, hallinta- tai käyttöoikeutensa päätyttyä ilmoittaa tätä koskevan tiedon rekisteriin merkittäväksi. Ilmoitukseen olisi liitettävä selvitys oikeuden päättymisestä sekä tieto uudesta omistajasta, haltijasta tai käyttäjistä. Vaikka ilma-alusrekisterimerkinnöillä ei kiinnitysasioita lukuun ottamatta ole oikeutta luovaa vaikutusta, on jo voimassa olevassa ilmailulaissa lähdetty siitä, että ilma-aluksen rekisteriin merkitty omistaja, haltija tai käyttäjä voi ilma-alukseen kohdistuvan oikeutensa päätyttyä ilmoittaa tätä koskevan tiedon rekisteriin tallettavaksi. Muutoin oletetaan, että rekisteriin merkitty omistaja vastaa lentokelpoisuuden valvontamaksuista, ilma-aluksen pysäköintimaksuista ja vastaavista.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista muutoksista olisi ilmoitettava Ilmailuhallinnolle 14 päivän kuluessa. Jollei ilmoitusta ole tehty, Ilmailuhallinto voisi kieltää ilma-aluksen käyttämisen. Ennen kieltoa Ilmailuhallinnon olisi hallintolain 34 §:n mukaisesti varattava ilmoitusvelvolliselle tilaisuus tulla kuulluksi. Kielto olisi voimassa siihen asti, kunnes ilmoitusvelvollisuus on täytetty.

**17 §. Ilma-aluksen poistaminen ilma-alusrekisteristä.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilma-aluksen poistamisesta ilma-alusrekisteristä. Ilmailuhallinnon olisi poistettava ilma-alus ilma-alusrekisteristä omistajan hakemuksesta tai jos 13 §:ssä oleva asuin- tai kotipaikkaa taikka lähtöpaikkaa koskeva ehto ei enää täyty tai erityisiä syitä ilma-aluksen rekisterissä pitämiseen ei enää ole.

Omistaja hakee ilma-aluksen poistamista rekisteristä esimerkiksi silloin, kun hän on myymässä ilma-aluksen ulkomaille tai kun ilma-alus on tuhoutunut. Toisaalta ilma-alus on voitava poistaa rekisteristä silloin, kun oi-

keutta rekisteröintiinkään ei enää olisi eli ilma-aluksella ei ole enää kiinnekohtaa Suomessa. Ilma-alusta ei voi poistaa rekisteristä omistajan tietämättä, vaan omistajalle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi.

Pykälän 2 momentin mukaan Ilmailuhallinto voisi poistaa ilma-aluksen ilma-alusrekisteristä, jos ilma-alus on tuhoutunut, romutettu tai kadonnut, mikäli omistaja ei ole Ilmailuhallinnon asettamassa, vähintään kuuden kuukauden määräajassa esittänyt luotettavaa selvitystä ilma-aluksen korjaamisesta. Säännöksen tavoitteena on varmistaa, ettei ilma-alusrekisteriä turhaan kuormiteta tiedoilla ilma-aluksista, joiden lentokelpoisuutta ja vakuuttamista viranomaisen ei tarvitse tosiasiasa enää valvoa.

Pykälän 3 momentin mukaan, jos ilma-alukseen on voimassa kiinnitys tai jos ilma-alus on merkitty ulosmitatuksi tai turvaamistoimenpiteen alaiseksi, vaadittaisiin rekisteristä poistamiseen lisäksi kiinnityksen haltijan kirjallinen suostumus. Jos 164 §:ssä tarkoitettuja maksuja ei ole suoritettu eikä niistä ole asetettu vakuutta, vaadittaisiin rekisteristä poistamiseen lentopaikan pitäjän kirjallinen suostumus. Säännösten tavoitteena on velkojien suojaaminen.

**18 §. Tietojen säilyttäminen.** Pykälässä säädettäisiin rekisteriin merkittyjen tietojen säilyttämisestä. Rekisteriin kerran talletetut tiedot säilytettäisiin pysyvästi siitä huolimatta, että tiedoissa on tapahtunut muutoksia tai ilma-alus on poistettu rekisteristä. Säännös vastaa vallitsevaa tilannetta. Ilma-aluksiin liittyvien historiatietojen säilyttämistä pidetään tärkeänä muun muassa onnettomuus- ja vaaratilannetutkinnassa.

**19 §. Ilma-aluksen merkitseminen.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin rekisteritunnuksen antamisesta. Ilmailuhallinto antaa ilma-alukselle rekisteritunnuksen. Vaatimus ilma-aluksen merkitsemisestä kansallisuus- ja rekisteritunnusin perustuu Chicagon yleissopimuksen 7 liitteeseen.

Sotilasilma-alusten merkitsemisestä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksessa. Sotilasilmailuviranomainen antaa rekisteritunnuksen ja tarkemmat määräykset merkitsemisestä.

Pykälän 2 momentissa annettaisiin Ilmailuhallinnolle toimivalta antaa tekniset määrä-

ykset kansallisuus- ja rekisteritunnuksesta ja niiden merkitsemisestä. Kansainväliset vaatimukset sisältyvät Chicagon yleissopimuksen 7 liitteeseen, ja Ilmailulaitoksen lentoturvallisuushallinto on antanut siihen perustuvan kansallisen ilmailumääräyksen. Siinä määritellään muun muassa tunnusten sijainti ja koko.

**20 §. Rekisteröimistodistus.** Pykälässä säädettäisiin rekisteröimistodistuksen antamisesta. Ilmailuhallinto antaisi ilma-aluksen rekisteröinnistä rekisteröimistodistuksen ja ilma-aluksen väliaikaisesta rekisteröinnistä väliaikaisen rekisteröimistodistuksen.

Chicagon yleissopimuksen 29 artiklan mukaan ilma-aluksessa on kansainvälisellä lennolla oltava mukana rekisteröimistodistus. Sama vaatimus on koskenut myös Suomessa suoritettavia lentoja.

### 3 luku. Ilma-aluksen lentokelpoisuus ja päästörajoitukset

Luvussa säädettäisiin sellaisten ilma-alusten lentokelpoisuudesta, joita EASA-asetus ei koske. EASA-asetuksen soveltamisalaan kuuluvien ilma-alusten lentokelpoisuudesta säädetään EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa. Luvussa säädettäisiin, alussa mainituin rajoituksin, lentokelpoisuuden hallinnasta ja valvonnasta sekä lentokelpoisuudesta annettavista todistuksista. Lukuun otettaisiin lisäksi säännökset lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiosta, suunnittelu-, tuotanto- ja huoltoorganisaatiosta sekä huoltohenkilöstön koulutusorganisaatiosta. Luvussa säädettäisiin myös moottorikäyttöisten ilma-alusten melusta ja muista päästöistä. Näitä koskevat tarkemmat määräykset antaisi Ilmailuhallinto.

Sotilasilmailuviranomainen julkaisee määräykset sotilasilma-alusten, laitteiden ja laskevarjojen lentokelpoisuusvaatimuksista ja hyväksynnästä sekä huoltotoiminnasta.

**21 §. Soveltamisala.** 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 tuotantoorganisaatioiden hyväksynnästä, lentokelpoisuuden ylläpidosta ja niihin tehtäviin osallis-

tuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksynnästä sekä toimivaltaisen viranomaisen menettelyistä.

EASA-asetus ei koske vielä kaikkia ilma-aluksia eikä kaikkia lentokelpoisuuteen vaikuttavia seikkoja. Asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät muun muassa historialliset ilma-alukset, kevyimmät ilma-alukset ja eräät harrasteilmailuun käytettävät ilma-alukset. EASA-asetus ei myöskään koske kaikkia sellaisia lentokelpoisuuteen liittyviä seikkoja, joista kansallisesti on tarpeen säätää. EASA-asetus ei myöskään koske edellä mainittuja seikkoja, jos ne kuuluvat puolustuslaitoksen, tullin, poliisin tai vastaavien viranomaisten toimintaan.

**22 §. Lentokelpoisuus.** 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 muutoinkin ominaisuuksiltaan sellainen, että sitä voidaan turvallisesti käyttää ilmailuun.

Nykyisessä laissa vaatimukset koskevat lento-ominaisuuksia. On kuitenkin tarkoituksenmukaista laajentaa vaatimuksia koskemaan muitakin ilma-aluksen ominaisuuksia, joilla on tai voi olla vaikutusta turvallisuuteen kuten rakenteellista kestävyyttä, työntövoimajärjestelmän (moottorit ja tarvittaessa potkurit) kestävyyttä ja luotettavuutta, järjestelmien ja laitteiden ominaisuuksia ja luotettavuutta sekä käyttörajoituksia ja ohjeita.

Ilma-aluksen suunnittelun olisi oltava hyväksytty. Hyväksynnän muoto on yleensä tyyppihyväksyntä, mutta esimerkiksi historiallisilla ilma-aluksilla ei välttämättä ole muodollista tyyppihyväksyntää. Tyyppihyväksynnän saamisen edellytyksenä on, että hakija osoittaa ilma-aluksen täyttävän tyyppihyväksynnän perusteena olevat yksityiskohtaiset tekniset standardit.

Ilma-alukseen tehtävät korjaukset eivät saa vaikuttaa kielteisesti lentoturvallisuuteen. Tämän vuoksi ilma-alukseen tehtävät korjaukset ja muutostyöt on myös suunniteltava ja tehtävä siten, että ilma-alus täyttää samat tekniset standardit myös korjauksen tai muutostyön jälkeen.

Pykälän 2 momentissa Ilmailuhallinto 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.

Voimassa olevan lain käsitteet ”osat, laitteet ja varusteet” ehdotetaan korvattavaksi käsitteillä ”laitteet ja osat” koko luvussa. Laitteiden ja osien katsotaan pitävän sisälleen myös varusteet. Ilma-aluksen laitteisiin ja osiin kuuluvat myös ilma-aluksen moottorit ja potkurit. Moottorit ja potkurit tyyppi-hyväksytään samalla tavalla kuin ilma-alukset. Muut laitteet voivat saada erillisen hyväksynnän silloin, kun laitteelle on olemassa erillinen tekninen hyväksyntästandardi (*Technical Standard Order*). Ilma-aluksen laitteet ja osat voidaan myös hyväksyä osana ilma-aluksen, moottorin tai potkurin tyyppi-hyväksyntää.

Tavoitteena on ilma-alusten mahdollisimman hyvä kansainvälinen käytettävyys, joten Ilmailuhallinnon tulisi perustaa määräyksensä Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinto antaisi tarvittaessa lisäksi teknisuonteisia lentokelpoisuusmääräyksiä ja lentotoiminnallisia määräyksiä ilma-alusten tai niiden laitteiden ja osien käytössä ilmenneiden turvallisuusongelmien korjaamiseksi. Ilmailuhallinnon valtuus on tarpeen, jotta esiin tuleviin turvallisuusongelmiin voidaan puuttua nopeasti.

**23 §. Lentokelpoisuuden ylläpitäminen.** Ilmailuun käytettävän ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän on pidettävä huolta ilma-aluksen lentokelpoisuudesta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tästä. Vaatimuksen täyttämiseksi omistajan, haltijan tai käyttäjän olisi toteutettava momentissa lähemmin eriteltyt toimenpiteet. Ne koskisivat vikojen ja vaurioiden korjaamista, ilma-aluksen huoltoa, lentokelpoisuusmääräysten noudattamista, ilma-alukseen tehtäviä muutoksia ja koolennon suorittamista huoltotoimenpiteiden

jälkeen.

Velvollisuus huolehtia ilma-aluksen lentokelpoisuudesta olisi käytännössä yleensä käyttäjällä (*operator*), joka on tyypillisesti ilma-alusta lentotoimintaan käyttävä lentotoiminnan harjoittaja. Vastaavasti, jollei käyttäjää ole, velvollisuus olisi tavanomaisesti haltijalla ja viime kädessä omistajalla. Omistaja, haltija ja käyttäjä voi luonnollisesti olla yksi ja sama esimerkiksi silloin kun lentotoiminnan harjoittaja käyttää omistamaansa ilma-alusta omiin lentoihinsa eikä ole luovuttanut sitä toisen hallintaan.

Huolto-ohjelman perustan muodostavat valmistajan huolto-ohjeet tai niin sanottu *Maintenance Review Board* -raportti. Ilma-aluksen huolto-ohjelma voi muodostua useasta osasta. Ilma-aluksen käytön aikana huolto-ohjelmaa voidaan täydentää erilaisilla lisätarkastusohjelmilla, joita voivat olla esimerkiksi:

- rakenteen lisätarkastusohjelma (*SSID*),
- korroosiotarkastusohjelma (*CPCP*),
- polttoainesäiliöiden tarkastusohjelma,
- ilma-aluksen ikääntymisen vuoksi tarvittava tarkastusohjelma,
- korjausten arviointiohjelma ja
- käyttöajan jatkamisohjelma.

Aiemmin lisätarkastusohjelmista määrättiin usein lentokelpoisuusmääräyksellä, kun oli todettu turvallisuusongelma. Nykykäytännön mukaisesti lisätarkastusohjelmilla pyritään etukäteen torjumaan turvallisuusongelmia.

Lisätarkastusohjelmien voidaan katsoa kuuluvan huolto-ohjelmaan. Joidenkin ilma-alusten huolto-ohjelman suunnitteluperiaatteisiin kuuluu luotettavuusohjelma, jonka voidaan myös katsoa kuuluvan huolto-ohjelmaan.

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 tarkastusdistus 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.

Lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio - käsite on Suomessa uusi. Periaatteessa se vastaa yhteisöläinsäädännössä käytettyä jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation käsitettä. Lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioita voisivat olla esimerkiksi huoltoorganisaatio, lentotoimintaluvan haltija, erillinen riippumaton yritys, rajavartiolaitos (omaa kalustoaan varten), valtakunnallinen harrasteilmailujärjestö tai muu yhdistys.

Lentokelpoisuuden hallintaorganisaation kautta tapahtuva ilma-alusten lentokelpoisuuden turvaaminen on yhteisötasolla vähitellen korvaamassa pelkkään viranomaisvalvontaan perustuvan järjestelmän. Jatkossa viranomaisvalvonta kohdistuu yhä enemmän lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden toiminnan valvontaan. Yksittäisten ilma-alusten lentokelpoisuuden viranomaisvalvonta on tarpeen siirtymävaiheessa sekä niitä ilma-aluksia varten, jotka jäävät EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Kansallisesti nämäkin ilma-alukset voidaan myöhemmin siirtää yhteisöläinsäädännön mukaisista järjestelmästä vastaavan järjestelmän piiriin.

**24 §.** *Lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio.* 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 1 momenttiin otettava hyväksyntävaatimus on perusteltu ilma-alusten jatkuvan lentokelpoisuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi.

Ilmailuhallinto voisi työn vaativuuden ja laajuuden niin salliessa hyväksyä, että lentokelpoisuuden hallintaorganisaation muodostaa yksi ammattitaitoinen henkilö.

Hyväksyntä myönnettäisiin Ilmailuhallinnon harkinnan mukaan määräajaksi tai toistaiseksi. Määräajan tulee olla yhtenäinen kaikkien samantyyppistä lupaa hakevien osalta ja tarkoituksena on noudattaa samantyyppistä linjaa kuin muissakin jäsenvaltioissa. Tässä vaiheessa on vielä avoimna, millaiseksi käytäntö muotoutuu. Suomessa hyväksynnät myönnetään nyt määräajaksi, mutta EASA-asetuksen mukaan ne myönnetään toistaiseksi. Asia on EASA:ssa parhaillaan uudelleen

arvioitavana.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin, että Ilmailuhallinto antaa tarkemmat määräykset lentokelpoisuuden hallintaorganisaation henkilöstön ammattitaidosta sekä tarpeellisista työvälineistä, työtiloista, työmenetelmistä, laatu järjestelmästä ja ohjeista. Suomalaisten ja eurooppalaisten järjestelmien yhteensopivuuden varmistamiseksi on välttämätöntä, että määräykset perustuisivat Chicagon yleis-sopimuksessa tarkoitettuihin liitettyihin standardeihin ja vaatimuksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin.

Pykälän 3 *momentissa* viitattaisiin 16 luvussa oleviin säännöksiin organisaatioiden valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista.

**25 §. Lentokelpoisuutta koskevat tiedot.** 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 Ilmailuhallinnon 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 Ilmailuhallinto antamaan tarkempia määräyksiä ilma-alusten teknisestä kirjanpidosta. Näissä määräyksissä säilytysajat on tarkoitettu porrastaa seuraavasti:

Seuraavat asiakirjat ja kirjanpito seuraavista tiedoista olisi säilytettävä pysyvästi eli ilma-aluksen koko käyttöiän ja lisäksi vähintään 12 kuukautta siitä, kun ilma-alus poistetaan pysyvästi käytöstä:

- ilma-aluksen kokonaislentoaika ja käyttöiältään rajoitettujen laitteiden ja osien kokonaiskäyntiaika ja lentojen tai käyttökertojen lukumäärä ja kalenteri-ikä, jos näihin perustuvia huoltojaksoja tai rajoituksia on asetettu,

- toimenpiteet, jotka on tehty ilma-alusta tai sen laitetta tai osaa koskevien lentokelpoi-

suusmääräysten tai vastaavien johdosta ja

- ilma-aluksen ja lentoturvallisuuden kannalta tärkeiden ilma-aluksen laitteiden ja osien korjauksia, muutostöitä ja erikoistarkastuksia koskevat yksityiskohtaiset tiedot ja asiakirjat.

Seuraavat tiedot ja asiakirjat olisi säilytettävä, kunnes kyseessä oleva huolto toistetaan tai katetaan laajemmalla työllä, mutta kuitenkin vähintään seuraavaan katsastukseen asti ja vähintään 24 kuukautta viimeisestä merkinnästä:

- määräaikaishuoltoihin liittyvät asiakirjat ja sellaiset tiedot, joiden perusteella voidaan määrittää, milloin ilma-aluksen huolto-ohjelmaan kuuluvat huollot on tehty ja

- peruskorjaukseen tai -huoltoon liittyvät asiakirjat ja, jos ilma-aluksella tai sen laitteella tai osalla on kiinteä peruskorjaus- tai perushuoltojakso, tiedot, joiden perusteella voidaan määrittää lento- tai käyntiaika peruskorjauksen tai -huollon jälkeen ja lentojen tai käyttökertojen lukumäärä ja kalenteri-ikä peruskorjauksen tai -huollon jälkeen, jos ilmailuvälineellä on näihin perustuvia peruskorjaus- tai perushuoltojaksoja.

Seuraavia asiakirjoja olisi säilytettävä vähintään 24 kuukautta viimeisestä merkinnästä, mutta kuitenkin vähintään seuraavaan katsastukseen asti:

- ilma-aluksen matkapäiväkirja tai vastaava ja

- yksityiskohtaiset tiedot ja asiakirjat ilma-aluksen ja sen laitteiden ja osien hollista.

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 Ilmailuhallinnolle seikoista, joilla saattaa olla olennaista merkitystä ilma-aluksen lentokelpoisuudelle. Ilmoitusvelvollisuus tulisi täytetyksi, kun yksikin ilmoitusvelvollisista tekee ilmoituksen.

Tässä *momentissa* tarkoitettut tiedot olisi ilmoitettava Ilmailuhallinnolle ilman erillistä pyyntöä.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin tarpeellisten tietojen saamisesta lentokelpoisuuden valvontaa varten. Ilmailuhallinnolla 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.

**26 §.** *Lentokelpoisuustodistus ja lentokelpoisuuden tarkastustodistus.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lentokelpoisuustodistuksen myöntämisestä. Ilmailuhallinto myöntäisi lentokelpoisuustodistuksen ilma-alukselle, jonka on todettu täyttävän 22 §:n mukaiset lentokelpoisuuden vaatimukset. Lentokelpoisuustodistus myönnettäisiin toistaiseksi ja siihen liitettäisiin lentokelpoisuuden tarkastustodistus. Lentokelpoisuustodistus ei olisi pätevä ilman voimassa olevaa tarkastustodistusta.

Lentokelpoisuuden tarkastustodistus myönnettäisiin määräajaksi ja siitä säädettäisiin 2 momentissa. Nykyisen käytännön mukaan lentokelpoisuustodistuksen voidaan katsoa muodostuvan kahdesta osasta: varsinaisesta lentokelpoisuustodistuksesta sekä uudistamismerkintöjä varten tarkoitettua osasta. Uudistamisosaa ei ole erotettu lentokelpoisuustodistuksesta erilliseksi lomakkeeksi. Vain viranomaisen voi tehdä merkintöjä lentokelpoisuustodistukseen.

Lentokelpoisuuden tarkastustodistus korvaisi nykykäytännön mukaisen lentokelpoisuustodistuksen uudistamismerkinnän. Uuden käytännön tarkoituksena on, että paitsi viranomaisen, myös lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio voisi viranomaisen valtuutamana antaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen. Uuden käytännön selkeyttämiseksi olisi tarkoituksenmukaista, että lentokelpoisuuden tarkastustodistus olisi laissa määritelty erilliseksi asiakirjaksi. Tämä ei kuitenkaan välttämättä tarkoittaisi sitä, että lentokelpoisuustodistus ja tarkastustodistus olisi kirjoitettava eri arkille.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että lentokelpoisuustodistukseen ja lentokelpoisuuden tarkastustodistukseen voidaan liittää ilma-aluksen turvallisen käyttämisen kannalta tarpeellisia ehtoja kuten esimerkiksi erityisiin käyttöolosuhteisiin liittyviä rajoituksia tai vaatimuksia kuten:

- ilma-aluksen luokka (esimerkiksi liikenneluokka, normaaliiluokka, rajoitettu taitolentoluokka),
- lentokäsikirjan yksilöinti,
- erityisehdot,

- suurimman henkilö- tai matkustajamäärän rajoittaminen,
- suurimpien sallittujen massojen rajoittaminen ja
- lentotoimintamuodot (esimerkiksi näkölento tai mittarilento, päivä, yö, jäätävät olosuhteet).

Erityisehdot ovat yleensä turvallisuussyistä asetettavia rajoituksia, mutta niitä voidaan asettaa myös ilma-aluksen omistajan tai käyttäjän pyynnöstä. Rajoitukset ovat useimmiten tilapäisiä. Asetettavien erityisehtojen avulla on tarkoitus hoitaa joustavasti lyhytaikaiset poikkeustilanteet silloin, kun 27 § 1 momentissa tarkoitettu lupa ilmailuun ei ole riittävä, mutta kaikkia muodollisia edellytyksiä lentokelpoisuustodistuksen saamiseksi ei ole täytetty. Lentokelpoisuustodistus voitaisiin antaa esimerkiksi rajoitettuna ei-kaupallisiin siirto-, koe- ja koululentoihin esimerkiksi kun ilma-alus on hankittu ulkomailta ja sillä on tarpeellista lentää edellä mainittuja lentoja ennen tuontia Suomeen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinto voi hyväksyä ulkomaisen lentokelpoisuustodistuksen tai lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen, jos ilma-alus täyttää suomalaisen todistuksen antamiselle asetetut vaatimukset. Esimerkiksi vientiä varten annettu ulkomainen lentokelpoisuustodistus voitaisiin hyväksyä koe-, siirto- ja koululentoja varten.

**27 §.** *Lupa ilmailuun.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinto voisi 22 ja 23 §: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. Ilmailuhallinto voisi myöntää vastaavan luvan erityisestä syystä muutoinkin, vaikkei ilma-alus täysin täytä lentokelpoisuuden vaatimuksia, kuten siirtolentoihin. Mainitut luvat ovat tarkoitettuja lyhytaikaisia poikkeustarpeita varten ja lennoilla saisi olla mukana vain lentoon tarvittava miehistö. Ehdotettu säännös vastaa asiasisällöltään voimassa olevan lain 17 § 2 momenttia.

Ilmailuhallinto voisi pykälän 2 momentin mukaan myöntää lentokelpoisuustodistuksen sijaan luvan ilmailuun ilma-alukselle, jonka ei ole osoitettu täyttävän 22 §:ssä olevia len-

tokelpoisuusvaatimuksia. Lupa myönnettäisiin, jos ilma-aluksen katsottaisiin täyttävän lentoturvallisuuden vaatimukset suunniteltu käyttötarkoitus huomioon ottaen. Lupa ilmailuun myönnettäisiin toistaiseksi voimassa olevana. Tarkoitus ei kuitenkaan ole, että lupia ryhdyttäisiin myöntämään ilma-aluksille, jotka ovat helposti tai kohtuullisin kustannuksin saatavissa täyttämään lentokelpoisuuden vaatimukset. Muussa tapauksessa luvan ilmailuun hakeminen lentokelpoisuustodistuksen sijasta antaisi mahdollisuuden kiertää esimerkiksi 31 §:n 2 momentin 3 kohdan ja 3 momentin 3 kohdan mukaisesti suunnittelijalle ja huoltajalle asetettavia vaatimuksia.

Säännös tekisi mahdolliseksi myöntää ilma-alukselle pysyvänä lentokelpoisuusasiakirjana lupa ilmailuun lentokelpoisuustodistuksen sijaan. Tästä syystä myös lupa ilmailuun olisi voitava peruuttaa samoin kuin lentokelpoisuustodistus.

Tyypillisiä käyttötapauksia olisivat ne ilma-alukset, joille nykykäytännön mukaisesti on myönnetty rajoitettu lentokelpoisuustodistus, joka on voimassa vain Suomen alueella. Yhteisöläinsäädännössä rajoitetun lentokelpoisuustodistuksen merkitys on toinen kuin Suomessa. Sekaantumisvaaran vuoksi ehdotetaan luopumista suomalaisesta rajoitetusta lentokelpoisuustodistuksesta. Lisäksi momentissa tarkoitettu lupa ilmailuun voitaisiin antaa esimerkiksi näytös-, esittely- ja kilpailutarkoituksiin. Lupa ilmailuun liitetään lentokelpoisuuden tarkastustodistus, joka myönnettäisiin määräajaksi.

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

**28 §. Lentokelpoisuuden valvonta.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilma-alusten sekä niiden laitteiden ja osien lentokelpoisuuden valvonnasta. Ilmailuhallinto valvoisi, että ilma-alukset sekä niiden laitteet ja osat täyttävät lentokelpoisuuden vaatimukset. Ilmailuhallinnolla olisi oikeus tarkastaa ja katsastaa ilma-alus ja määrätä sillä lennettäväksi koelentoja. Ilma-aluksen ohjaaja koelennolla voisi olla Ilmailuhallinnon palveluksessa oleva tarkastaja, mutta käytännön syistä ohjaaja koelennolla on useimmiten lentotoi-

minnan harjoittajan palveluksessa oleva ohjaaja tai ilma-aluksen valmistajan palveluksessa oleva koelentäjä. Tällöin Ilmailuhallinnon tarkastaja voisi olla lennolla mukana. Momentissa säädettäisiin selkeyden vuoksi, että ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä vastaisivat koelentojen järjestämisestä ja koelennosta aiheutuvista kustannuksista.

Pykälän 2 momentin mukaan Ilmailuhallinto voisi käyttää lentokelpoisuuden valvonnan apunaan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiota taikka muuta koti- tai ulkomaista asiantuntijaa. Momentissa säädettäisiin myös eräiden hyväksyntöjen ja luettelointitehtävien sekä koulutuksen siirtämisestä valtakunnallisen järjestön hoidettavaksi.

Asiantuntijana voisi olla luonnollinen henkilö tai yhteisö. Ilmailuhallinnon toimeksianto asiantuntijalle perustuisi pääsääntöisesti valtuutukseen tai sopimukseen, jossa määriteltäisiin toimeksiannon sisältö. Ilmailuhallinto käyttäisi ulkopuolista asiantuntijaa lähinnä erityisosaamista vaativissa tilanteissa, joihin Ilmailuhallinnolla ei olisi osoitettua tai joihin sillä ei olisi omaa henkilöstöä, tai kun kyseistä erityisosaamista tarvitaan harvoin.

Ilma-aluksen lentokelpoisuuden valvonnan ulkopuolista asiantuntijaa voitaisiin käyttää esimerkiksi silloin, kun ilma-aluksen lentokelpoisuuden arvioimiseksi tarvitaan erityisosaamista ja -tietämystä vaativaa teknillistä tutkimusta.

Pykälän 3 momentissa Ilmailuhallinnolle 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.

Katsastukset olisivat Ilmailuhallinnon suora valvontaa, esimerkiksi ensikatsastuksia, uusintakatsastuksia (määräaikaista katsastuksia) tai katsastuksia vientiä varten.

Muita Ilmailuhallinnon tekemiä tarkastuksia olisivat:

- muutostöihin sekä vaurio- ja peruskorjauksiin liittyvät tarkastukset,
- operatiiviset tarkastukset kuten suomalaisen operaattorin käytössä olevan suomalaisen tai ulkomaisen ilma-aluksen varusteiden tarkastus,
- otantatarkastukset kuten asematasotarkastus



tukset, tarkastukset huollon yhteydessä ja koelennot,

- teematarkastukset kuten jonkin seikan selvittäminen määrättyssä joukossa ilma-alueksia esimerkiksi onnettomuustutkinnan tulosten seurauksena.

Lentokelpoisuuden määräaikaiset tarkastukset olisivat epäsuoraa valvontaa. Tarkastuksen tekijä olisi Ilmailuhallinnon apuna toimiva ja sen hyväksymä lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio.

**29 §. Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen ja uudistaminen.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinto myöntäisi lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen lentokelpoisuuden hallintaorganisaation tekemän lentokelpoisuustarkastuksen ja suosituksen perusteella, jos ilma-alue täyttää tarkastushetkellä lentokelpoisuustodistuksen tai luvan ilmailuun myöntämisen vaatimukset. Ilmailuhallinto voisi myös päättää, että lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio myöntää tai uudistaa Ilmailuhallinnon erikseen määräämin ehdoin ilma-alueksen lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Ilmailuhallinnon oikeudesta myöntää lentokelpoisuustodistus tai lupa ilmailuun itse tekemänsä katsastuksen perusteella, jollei mainitun lentokelpoisuuden hallintaorganisaation antamaa todistusta tehdystä tarkastuksesta annetusta suosituksesta ole kohtuudella saatavissa.

Yhteisöläinsäädäntöä vastaava lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiomalli olisi pääsääntö tulevaisuudessa. Ilmailuhallinto ei kilpaile lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden kanssa ilma-alueiden tarkastustoiminnassa. Nykyisin noudatettava viranomaiskatsastuksiin perustuva malli olisi aluksi todennäköisesti pääsääntö, kunnes lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden toiminnalle syntyy riittävät markkinat.

Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen ja uudistaminen ovat luonteeltaan julkisia hallintotehtäviä, joten lentokelpoisuuden hallintaorganisaation olisi näitä tehtäviä hoitaessaan noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003), kielilaissa (423/2003), asiakirjajulkisuuslaissa ja arkistolaissa (831/1994)

säädetään. Pykälän 3 momentti sisältää informatiivisen viittauksen näihin lakeihin.

Lentokelpoisuuden hallintaorganisaation tekemään ratkaisuun lentokelpoisuuden tarkastustodistusta koskevassa asiassa ei haettaisi muutosta valittamalla. Toisaalta hakijalla olisi aina mahdollisuus antaa ilma-alueksen lentokelpoisuus toisen lentokelpoisuuden hallintaorganisaation arvioitavaksi, joten hylkäävällä päätöksellä ei olisi ehdottomia vaikutuksia hakijan asemaan. Lentokelpoisuuden hallintaorganisaation päätökseen voitaisiin kuitenkin vaatia oikaisua Ilmailuhallinnolta. Oikaisuvaatimus olisi tehtävä 30 päivän kuluessa siitä, kun lentokelpoisuuden hallintaorganisaation päätös on tullut hakijan tietoon. Vasta Ilmailuhallinnon antama päätös olisi valituskelpoinen hallintopäätös, johon voitaisiin hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että aiemmin myönnetty lentokelpoisuuden tarkastustodistus, lentokelpoisuustodistus tai lupa ilmailuun raukeaisi, jos uusi todistus tai lupa myönnetään. Asiakirja olisi pyynnöstä palautettava Ilmailuhallinnolle. Ilma-alueksella ei voi olla samanaikaisesti useampaa todistusta.

**30 §. Lentokelpoisuustodistuksen, lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen ja luvan ilmailuun peruuttaminen.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lentokelpoisuustodistuksen, lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen ja luvan ilmailuun peruuttamisesta sekä ilma-alueksen käytön kieltämisestä. Lentoturvallisuuden säilyttämiseksi Ilmailuhallinnolla tulee olla mahdollisuus ryhtyä näihin toimiin, jos todetaan, ettei ilma-alue ole lentokelpoinen tai enää täytä lentoturvallisuuden vaatimuksia eikä ilma-alue Ilmailuhallinnon 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.

Kansallisten todistusten peruuttamisperusteet olisivat periaatteessa samansisältöiset kuin yhteisöläinsäädännössä olevat lentokelpoisuustodistuksen peruuttamisperusteet.

Ilma-alueksen käyttö ilmailuun on voitava kieltää myös silloin, kun luvan ilmailuun tai

lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämiseen, uudistamiseen tai hyväksymiseen on liitetty ehtoja eikä näitä ehtoja ole noudatettu. Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin Ilmailuhallinnon tällaisesta lentokielto-oikeudesta siihen saakka, kunnes mainitut 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.

**31 §. Suunnittelu, valmistus ja huolto.** Pykälän 1 *momentissa* vaadittaisiin, että 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 Ilmailuhallinnon hyväksyntä. Hyväksyntä annettaisiin määräajaksi tai toistaiseksi. Ammattitaitoa ja muita edellytyksiä samoin kuin Ilmailuhallinnon hyväksyntää koskevia vaatimuksia sovellettaisiin myös ilma-alusten laitteiden ja osien suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon.

Ilmailuhallinnon hyväksyntä annettaisiin työn laajuuden tai vaativuuden mukaan joko suunnittelu-, huolto- tai tuotantoorganisaatiolle, huoltomekaanikolle tai yksittäiselle henkilölle tiettyyn erityistä ammattitaitoa vaativaan tehtävään. Huoltomekaanikolle annettava hyväksyntää kutsuttaisiin huoltomekaanikon lupakirjaksi.

Ilmailuhallinto voisi työn vaativuuden ja työn laajuuden niin salliessa hyväksyä, että organisaation muodostaa yksi ammattitaitoinen henkilö. Organisaatiolle annettava hyväksyntä voisi olla myös yksittäistä toimenpidettä 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 julkaistu myös yhteisöläinsäädännössä. ”Pieni” muutos ei vaikuta merkittävästi tuotteen massaan, tasapainoon, rakennelujuuteen, luotettavuuteen, käyttöominaisuuksiin, melutasoon, polttoaineen päästöihin, pakokaasupäästöihin tai muihin ominaisuuksiin, jotka vaikuttavat tuotteen lentokelpoisuuteen. Luokittelua varten on lisäksi olemassa seikkaperäiset EASAn luokitteluohjeet, joita voidaan soveltaa myös kansallisen sääntelyn varaan jääviin ilma-aluksiin.

Epäselvissä tapauksissa, tai jos hakijalla on erityisiä perusteita saada normaalisti suureksi luokiteltava työ luokiteltua uudelleen, Ilmailuhallintoa pyydetään luokittelemaan muutos tai korjaus.

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 ilmailuun. Lentokelpoisuustodistuksen ja luvan ilmailuun rajanvedon osalta viitataan 27 §:n 2 momentin perusteluissa sanottuun. Momentissa tarkoitettujen toimenpiteiden ei katsota vaarantavan lentoturvallisuutta siinä määrin, että hyväksynnän edellyttäminen olisi perusteltua.

Pykälän 3 *momentissa* annettaisiin Ilmailuhallinnolle valtuus määrätä, ettei huoltajalta vaadita hyväksyntää eräisiin pienehköihin tai turvallisuuden kannalta toisarvoisiin huolto-toimenpiteisiin. Tällaisia olisivat yksityisen ilma-aluksen, jonka rakenne on yksinkertainen ja jonka suurin sallittu lentoonlähthömasa on alle 2 730 kilogrammaa, rajoitettu huolto, purjelentokoneen tai kuumailmapallon rajoitettu huolto, sellaisen ilma-aluksen huolto,

jolle on annettu lentokelpoisuustodistuksen sijaan lupa ilmailuun, ja hyväksytyin huoltajan valvonnassa tehtävä työ. Myös tämän momentin osalta viitataan lentokelpoisuustodistuksen ja luvan ilmailuun rajanvedon osalta 27 §:n 2 momentin perusteluissa sanottuun.

Rajoitetulla huollolla tarkoitettaisiin yksinkertaisia, huolto-ohjeiden mukaisia määräämiskäshuoltoja sekä niihin rinnastettavia pieniä korjauksia ja muutostöitä. Vaativimmat työt olisivat 1 momentissa tarkoitetun hyväksynnän alaisia. Momentin 1, 2, ja 3 kohdan ja osin 4 kohdan rajaus perustuu yhteisön lainsäädännön mukaisiin järjestelyihin.

Pykälän 4 momentissa valtuutettaisiin Ilmailuhallinto antamaan 1 momentissa tarkoitettuja ohjeita 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 5 momentissa viitattaisiin 16 luvussa oleviin säännöksiin organisaatioiden valvonnassa käytettävissä olevista hallinnollisista seuraamuksista.

**32 §. Huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio.** 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 huoltohenkilöstön koulutusorganisaatiolla on tehtäviensä suorittamiseksi tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö, tarpeelliset koulutustilat ja -välineet, koulutusohjelma ja laatujärjestelmä. Hyväksyntä myönnettäisiin määrääjäksi tai toistaiseksi. Ilmailuhallinto valvoisi huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioiden toimintaa.

Huoltomekaanikon lupakirjan voisi saada muutakin kautta. Itseopiskelu ja pätevyden osoittaminen tenttimällä olisi myös mahdollista. Pääsääntöisesti tentit olisivat hyväksyt-

tyjen koulutusorganisaatioiden järjestämiä. Huoltomekaanikon lupakirjan voisi kuitenkin saada nopeammin, jos koulutuksen on antanut hyväksytty koulutusorganisaatio hyväksytyin koulutusohjelman mukaisesti.

Yhteisölainsäädäntö koskee myös ilmailusten huoltohenkilöstön koulutusta pääosin, joten pykälä koskisi vain yhteisön toimivalan ulkopuolelle jäävien ilmailusten huoltohenkilöstöä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinto 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, kokemuksesta ja ammattitaidosta sekä organisaation työmenetelmistä, laatujärjestelmästä ja ohjeista.

Pykälän 3 momentissa viitattaisiin 16 luvussa oleviin säännöksiin organisaatioiden valvonnassa käytettävissä olevista hallinnollisista seuraamuksista.

**33 §. Päästöt.** 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 Ilmailuhallinnolle valtuus antaa tarvittaessa tarkemmat melua ja muita päästöjä koskevat tekniset määräykset. Niiden tulee perustua Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin. EASA-asetuksessa, 14 luvussa tarkoitettussa melunhallintadirektiivissä sekä neuvoston direktiivissä 89/629/ETY siviilikäytössä olevien ääntä hitaammin lentävien suihkukoneiden aiheuttaman melun rajoittamisesta ja neuvoston direktiivissä 92/14/ETY kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 16 niteessä I olevan II osan 2 lukuun kuuluvien ääntä hitaammin lentävien lentokoneiden liikennöinnin rajoittamisesta viitataan Chicagon yleissopimuksen 16 liitteessä (kolmas painos, heinäkuu 1993) olevan I niteen mukaisiin raja-arvoihin ja hyväksyntämenettelyyn. Momentti koskisi vain

sitä vähäistä osaa ilma-alustyypeistä, joiden ympäristöhyväksyntä ei ole yhteisön toimivallassa. Kansallisia teknisiä määräyksiä annettaisiin Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettujen standardien perusteella. Koe- ja harrasteluokan ilma-aluksille ei ole olemassa kansainvälisiä normeja, minkä vuoksi niiden päästöjä koskevat tekniset määräykset annettaisiin tarvittaessa kansallisesti. Ilmailuhallinto antaisi tarkemmat melua ja muita päästöjä koskevat tekniset määräykset, koska se olisi teknisen asiantuntemuksensa perusteella sopivin antamaan tällaiset määräykset. Ympäristöseikkoja koskevat tekniset määräykset eivät eroa muun muassa lentoturvallisuutta silmällä pitäen annettavista teknisistä määräyksistä sillä tavoin, että olisi perusteltua nostaa toimivaltuutta liikenne- ja viestintäministeriön tai valtioneuvoston tasolle.

Vaikka melutodistus ei Suomessa olisi pakollinen asiakirja, Ilmailuhallinto voisi lisäpalveluna antaa melutodistuksen ilma-alukselle, jolle on olemassa viralliset melumittaukset. Todistusta saatettaisiin tarvitta erityisesti, jos jokin ilma-aluksen käytöstä perittävä maksu määräytyisi ilma-aluksen melutason mukaan.

Erityisesti vanhoille ilma-alustyypeille ei ole olemassa melumittauksetietoja eikä melua koskevia määräyksiä.

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

#### 4 luku. **Ilma-alusten asematasotarkastukset**

Luvun säännöksillä pantaisiin täytäntöön asematasotarkastusdirektiivi.

**34 §. Soveltamisala.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin luvun säännösten soveltamisalasta. Säännöksiä sovellettaisiin lähtökohtaisesti kaikkien ilma-alusten asematasotarkastuksiin ilma-aluksen rekisteröintivaltioista riippumatta. Momentti vastaa kolmansien maiden ilma-alusten osalta direktiivin 1 artiklan 1 kohtaa.

Tämän luvun säännösten lisäksi ilma-aluksia voitaisiin tarkastaa 154 §:ssä olevan tarkastussäännöksen ja eräissä tapauksissa myös lentokelpoisuuden valvontaa koskevan 3 luvun ja erityisesti 28 §:n säännösten pe-

rusteella.

Pykälän 2 momentin mukaan lain 37 §:n 2 momentin säännöksiä asematasotarkastusten nimenomaisesta suorittamisvelvollisuudesta sekä 38 §:n 2 momentin ja 42 §:n 2 momentin säännöksiä komission informoimisesta ei sovellettaisi Chicagon yleissopimuksessa määritelyihin valtion ilma-aluksiin. Koska sanotussa yleissopimuksessa valtion ilma-alukseksi luokitellaan myös sotilasilma-alukset, jotka tässä laissa 2 §:n mukaan määritellään erikseen, sotilasilma-alukset on suljettava erikseen tämän luvun säännösten ulkopuolelle.

Mainittujen pykälien säännöksiä ei sovellettaisi myöskään ilma-aluksiin, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 5 700 kilogrammaa ja joita ei käytetä kaupalliseen lentoliikenteeseen.

Momentti perustuu asematasotarkastusdirektiivin 1 artiklan 3 kohdan mukaiseen soveltamisalamäärittelyyn.

**35 §. Määritelmät.** Pykälä sisältää luvun soveltamisen kannalta tarpeelliset määritelmät.

Pykälän 1 kohdassa määriteltäisiin *asematasotarkastusdirektiivi*.

Pykälän 2 kohdan mukaan *asematasotarkastuksella* tarkoitettaisiin jäsenvaltion ilma-alusrekisteriin merkityn ilma-aluksen tarkastusta ja asematasotarkastusdirektiivin II liitteen mukaista kolmannen maan ilma-aluksen tarkastusta. Kyseinen liite sisältää yksityiskohtaisia määräyksiä tarkastettavista kohteista. Käytännössä tarkastus voitaisiin tehdä vastaavassa laajuudessa myös jäsenvaltion ilma-alusrekisteriin merkitylle ilma-alukselle.

Pykälän 3 kohdan mukaan *kolmannen maan ilma-aluksella* tarkoitetaan ilma-alusta, jota ei käytetä tai liikennöidä jäsenvaltion viranomaisen valvonnassa. Useimmissa tapauksissa tällainen ilma-alus on varustettu muun kuin unionin jäsenvaltion kansallisuustunnuksin. Määritelmä vastaa asematasotarkastusdirektiivin 2 artiklan d kohtaa.

**36 §. Tietojen keruu.** Pykälän 1 momentissa luetellaan tiedot, jotka ilma-aluksista kerätään turvallisuuden valvontaa varten. Tietojen keräämisestä huolehtisi Ilmailuhallinto.

Tiedot koskisivat havaittuja puutteita ja toimenpiteitä, joihin asematasotarkastus on

johtanut. Lisäksi kerättäisiin lentoliikenteen harjoittajaa koskevia seurantatietoja. Kerättävien tietojen luettelo on yhdenmukainen asematasotarkastusdirektiivin 3 artiklan 1 kohdan kanssa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tietojen keräämis- ja säilyttämismuodosta. Tiedot kirjattaisiin asematasotarkastusdirektiivin I liitteen mukaiselle vakiolomakkeelle. Käytännössä kolmansien maiden ilma-aluksia koskevat tiedot myös tallennettaisiin samassa vakiomuodossa unionin yhteiseen tietokantaan. Momentti vastaa asematasotarkastusdirektiivin 3 artiklan 1 kohdan 2 kappaletta.

**37 §. Asematasotarkastus.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Ilmailuhallinnon oikeudesta tehdä asematasotarkastuksia kaikille luvun soveltamisalan piiriin kuuluville ilma-aluksille. Tarkoitus on, että asematasotarkastuksia voidaan tehdä pistotarkastuksina muillekin ilma-aluksille kuin niille, jotka 2 ja 3 momentin mukaan on tarkastettava.

Pykälän 2 ja 3 momentissa säädettäisiin pakollisesta asematasotarkastuksesta. Tarkastus tehtäisiin, kun Ilmailuhallinto riittävän luotettavaksi katsomiensa tietojen pohjalta epäilee kansainvälisiä turvallisuusnormeja jätetyn noudattamatta. Kansainvälisillä turvallisuusnormeilla tarkoitetaan tässä Chicagon yleissopimuksen ja sen liitteiden mukaisia vähimmäisvaatimuksia, jotka ilma-aluksen ja sen miehistön on kulloinkin täytettävä kansainvälisessä lentoliikenteessä.

Ilmailuhallinnon olisi tehtävä asematasotarkastus kolmannen maan ilma-alukselle sen laskeuduttua kansainväliseen lentoliikenteeseen tavallisesti avoimelle lentoasemalle. Tässä tarkoitetaan lentoasemia, joiden Suomi on ilmoittanut olevan avoinna suoraan ulkomailta tuleville ja ulkomaille meneville lennoille. Ilmailuhallinto voisi 1 momentin perusteluissa tarkoitettulla tavalla tehdä pistotarkastuksia ilman tällaista epäilystäkin mille tahansa ilma-alukselle. Tällaisten pistotarkastusten on oltava syrjimättömiä.

Käytännössä viranomaisella ei ole ympäri- vuorokautista päivystystä lentoasemilla. Valitessaan asematasotarkastusten kohteita Ilmailuhallinnon olisi sen vuoksi kiinnitettävä erityistä huomiota 2 momentin 1—5 kohdassa tarkoitettuihin ilma-aluksiin, joiden tekni-

sen kunnan tai ilma-aluksen käytön suhteen on jo aiemmin ilmennyt huomautettavaa. Momentin luettelo vastaa yksityiskohtaisesti asematasotarkastusdirektiivin 4 artiklan 1 kohdan luettelo. Käytännössä Ilmailuhallinto soveltaisi kohdissa mainittuja kriteerejä yhteistyössä komission ja jäsenvaltioiden viranomaisten kanssa niin, että tulkinta muodostuisi mahdollisimman yhtenäiseksi.

Pykälän 3 momentin mukaan Ilmailuhallinnon olisi tehtävä asematasotarkastusdirektiivin 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut komission päättämät asematasotarkastukset ja muut valvontatoimenpiteet. Komissio päättäisi näistä tarkastuksista ja toimenpiteistä jäsenvaltioiden tietojenkeruun, tarkastusten ja tietojen vaihdon kautta saatujen tietojen pohjalta. Toimenpiteet kohdistuisivat yksittäisen kolmannen maan yksittäiseen tai useampaan lentoliikenteen harjoittajaan siihen asti, kunnes kyseisen kolmannen maan toimivaltaiset viranomaiset ovat tyydyttävästi huolehtineet havaittujen ongelmien korjaamisesta. Komission päätös tehtäisiin jäsenvaltioiden edustajista koostuvan sääntelykomitean avustamana.

Momentti vastaa asematasotarkastusdirektiivin 4 artiklan 3 kohtaa.

**38 §. Asematasotarkastuksen suorittaminen.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin asematasotarkastuksen toteuttamisesta. Asematasotarkastus olisi tehtävä asematasotarkastusdirektiivin II liitteessä esitetyn menettelyn mukaisesti. Asematasotarkastuksen päätyttyä ilma-aluksen päällikölle tai lentoliikenteen harjoittajan edustajalle olisi kerrottava asematasotarkastuksen tuloksista ja, jos merkittäviä vikoja on havaittu, ilmoitus olisi lähetettävä lentoliikenteen harjoittajalle ja asianomaisille toimivaltaisille viranomaisille.

Momentti vastaa asematasotarkastusdirektiivin 4 artiklan 4 kohtaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinnon olisi ilmoitettava komissiolle tässä pykälässä olevien vaatimusten täytäntöön panemiseksi toteutetuista toimenpiteistä. Ilmoitusvaatimus koskisi kolmansien maiden ilma-aluksille suoritettuja asematasotarkastuksia.

Momentti vastaa asematasotarkastusdirektiivin 8 artiklan 1 kohtaa.

**39 §. Tietojen vaihto.** Pykälässä säädettä-

siin osallistumisesta jäsenvaltioiden ja komission keskinäiseen tietojen vaihtoon. Ilmailuhallinnon olisi osallistuttava jäsenvaltioiden ja komission keskinäiseen tietojen vaihtoon asematasotarkastusdirektiivissä säädetyllä tavalla. Tietojen vaihdosta on säännöksiä direktiivin 5 artiklassa ja 8 artiklan 1 kohdassa. Niiden mukaan jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on sisällytettävä toimittamiinsa tietoihin suoritettujen asematasotarkastusten lukumäärä ja kolmansien maiden ilma-alusten käyntien määrä kullakin lentoasemalla. Kaikki kolmansien valtioiden asematasotarkastuksia koskevat ilmoitukset on annettava viipymättä komissiolle ja pyynnöstä myös jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille ja Euroopan lentoturvallisuusvirastolle. Kun ilmoitus osoittaa mahdollisen turvallisuutta uhkaavan vaaran olevan olemassa tai asematasotarkastusta koskeva ilmoitus osoittaa, ettei ilma-alus täytä kansainvälisiä turvallisuusnormeja ja saattaa olla uhka turvallisuudelle, ilmoituksesta tiedotetaan viipymättä jäsenvaltioiden kaikille toimivaltaisille viranomaisille ja komissiolle. Lisäksi olisi ilmoitettava saatuihin tietoihin perustuvista toimenpiteistä, joihin jäsenvaltio on ryhtynyt.

**40 §. Tietosuoja ja tietojen luovuttaminen.** Asematasotarkastuksista saatavan tiedon eikä toisesta jäsenvaltiosta tai komissiosta saatavan tiedon salassapito saattaa olla välttämätöntä. Salassapito voi olla tarpeen erityisesti sen vuoksi, että vastainen tietojen saanti saattaa vaarantua, jos muut jäsenvaltiot eivät voi olla varmoja siitä, että niiden toimittamista asematasotarkastuksista saadut, useimmiten luottamukselliset tiedot säilyvät luottamuksellisina myös Suomessa. Samoin lentoturvallisuuden kannalta tärkeiden tietojen saanti saattaa vaarantua, jos tietoja antavat tahot kokevat asemansa uhatuksi tietojen julkituksen seurauksena. Salaamistarve perustuu myös siihen, että tarkastustietojen julkistaminen saattaisi kolmannessa maassa johtaa vahingollisiin vastatoimiin yhteisön lentoliikenteen harjoittajia kohtaan. Salassapito perustuisi näissä tapauksissa Ilmailuhallinnon omaan riskiarvioon ja olisi siten harkinnanvaraista.

Pykälän 1 momentissa olisi informatiivinen viittaus asiakirjajulkisuuslain 24 §:n 1 mo-

menttiin. Muun muassa momentin 15 kohdan mukaan ehdotetun ilmailulain 36, 37 ja 39 §:n mukaisesti saadut tiedot olisivat pääsääntöisesti salaisia. Salaisia eivät olisi 36 § ja 41 §:ssä tarkoitetut viranomaisen tekemät lento- ja tulokieltoja koskevat päätökset eivätkä 42 §:ssä tarkoitetut päätökset toimintakielloista tai -rajoituksista. Salassa pidettävät tiedot koskevat viranomaisen tehtäväksi säädettyä tarkastusta tai valvontatoimintaa ja niitä koskevan tiedon antaminen voisi vaarantaa valvonnan tai sen tarkoituksen toteutumisen.

Asiakirjajulkisuuslain 24 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan asiakirjat, jotka koskevat Suomen suhteita toiseen valtioon tai kansainväliseen järjestöön, asiakirjat, jotka liittyvät kansainvälisessä lainkäyttö- tai tutkintaelimessä tai muussa kansainvälisessä toimielimessä käsiteltävään asiaan, ja asiakirjat, jotka koskevat Suomen valtion, Suomen kansalaisten, Suomessa oleskelevien henkilöiden tai Suomessa toimivien yhteisöjen suhteita toisen valtion viranomaisiin, henkilöihin tai yhteisöihin, jos tiedon antaminen niistä aiheuttaisi vahinkoa tai haittaa Suomen kansainvälisille suhteille tai edellytyksille toimia kansainvälisessä yhteistyössä voidaan pitää salassa.

Laissa ei siten ole tarpeen erikseen säätää Ilmailuhallinnon oikeudesta pitää salassa asematasotarkastusta koskevia seikkoja.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tietojen lähdesuojasta. Jos esimerkiksi ilma-aluksen miehistö antaa tarkastuksessa Ilmailuhallinnolle vapaaehtoisesti tietoja ilma-aluksen viroista, tietojen lähde ei saisi mainita asematasotarkastusraporteissa. Näin tietojen antajaa voidaan suojata häneen mahdollisesti muutoin kohdistettavilta haitallisilta toimilta. Momentti vastaa asematasotarkastusdirektiivin 6 artiklan 4 kohta.

**41 §. Ilma-aluksen lentokielto.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilma-aluksen lentokieltoon asettamisesta. Jos Ilmailuhallinto ei ole vakuuttunut siitä, että lentoturvallisuuden palauttamiseksi tarpeelliset korjaavat toimenpiteet toteutetaan ennen lennon lähtöä, Ilmailuhallinnon olisi asetettava ilma-alus lentokieltoon, kunnes vaara on poistettu. Lentokieltoon asettamisesta olisi välittömästi ilmoitettava kyseisen lentoliikenteen harjoittajan luvan myöntäneille toimivaltaisille vi-

ranomaisille ja ilma-aluksen rekisteröintivaltiolle.

Momentti vastaa asematasotarkastusdirektiivin 7 artiklan 1 kohtaa. Momentti vastaa pääosin myös 165 §:n 1 momentin säännöksiä ilma-aluksen lähdön estämisestä. Erillinen lentokieltoa koskeva säännös on kuitenkin perusteltu, jotta asematasotarkastusdirektiivin lentokieltoa koskevat säännökset tulisivat pannuiksi täytäntöön täsmällisesti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Ilmailuhallinnon oikeudesta yhteistyössä ilma-aluksen liikennöinnistä vastaavan valtion tai ilma-aluksen rekisteröintivaltion kanssa määrätä tarvittavat ehdot, joiden mukaisesti ilma-aluksen voitaisiin sallia lentää sellaiselle lentoasemalle, jolla puutteet voidaan korjata. Jos vika vaikuttaa ilma-aluksen lentokelpoisuustodistuksen voimassaoloon, siirtolupa voitaisiin antaa ainoastaan, jos lentoliikenteen harjoittaja saa luvan valtiolta tai valtioilta, jonka tai joiden yli kyseinen lento kulkee.

Momentti vastaa asematasotarkastusdirektiivin 7 artiklan 2 kohtaa.

**42 §. Toiminnan kieltäminen ja rajoittaminen.** Pykälän 1 momentin mukaan Ilmailuhallinto voisi vakavien lentoturvallisuuspuutteiden perusteella kieltää kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan lentotoiminnan Suomessa tai asettaa lentotoiminnalle rajoituksia tai ehtoja. Kiellon, rajoitusten tai ehtojen perusteena voisi olla, että kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan menettelyn Suomessa tai toisessa jäsenvaltiossa katsotaan vakavasti vaarantavan lentoturvallisuuden. Tällöin on yleensä kysymys onnettomuustutkinnan tai tarkastusten yhteydessä havaitusta vakavasta viasta tai puutteesta. Toisaalta turvallisuuspuutteet voivat ilmetä myös toistuvina laiminlyönteinä, jotka yksinään eivät muodostaisi erityistä turvallisuusriskiä, mutta joiden toistuvuus antaa perustelun syyn epäillä lentoliikenteen harjoittajan kykyä tai halua noudattaa kansainvälisiä lentoturvallisuusvaatimuksia. Kieltoon, rajoituksiin tai ehtoihin voi olla tarvetta myös, jos käy ilmi, että kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajaan ja sen käyttämiin ilma-aluksiin kohdistuva lentoturvallisuusvalvonta tämän kotivaltiossa tai ilma-alusten rekisteröintivaltiossa ei täytä Chicagon yleissopimukseen perustuvaa vähimmäistasoa.

Voimassa olevan ilmailulain säännökset mahdollistavat tehokkaan puuttumisen yksittäisten ilma-alusten lentoturvallisuusongelmiin ilma-alusten kansallisuudesta riippumatta. Lisäksi laki mahdollistaa puuttumisen toimintaan, joka tapahtuu suomalaisen luvan nojalla. Lakiin on nyt tarpeen lisätä säännökset, jotka nykyistä selvemmin mahdollistavat puuttumisen kolmannen valtion lentoliikenteen harjoittajan lentoturvallisuutta vaarantavaan lentotoimintaan Suomessa yksittäisiä ilma-aluksia laajemmin. Ilmailuhallinnon valtuudet puuttua kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajalle myönnettyyn liikennöintilupaan tai tilauslentolupaan määräytyisivät 149—151 §:n mukaisesti.

Momentin mukaiset kiellot, rajoitukset ja ehdot olisivat luonteeltaan turvaamistoimia, joten ne olisivat voimassa enintään siihen saakka kunnes toimenpiteeseen johtaneet puutteet on Ilmailuhallintoa tyydyttävällä tavalla oikaistu.

Säännös mahdollistaa asematasotarkastusdirektiivin 9 artiklan b kohdan mukaiset toimenpiteet Suomessa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Ilmailuhallinnolle velvoite ilmoittaa toteutetuista kielto- ja rajoitustoimenpiteistä komissiolle. Momentti perustuu asematasotarkastusdirektiivin 9 artiklan a kohtaan.

## 5 luku. Lupakirjat ja kelpoisuusvaatimukset

Luvussa säädettäisiin lento-, huolto- ja lennonvarmistustoimintaan osallistuvien henkilöiden lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista ja hyväksynnöistä. Näistä lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista ja hyväksynnöistä säädetään osin yhteisön lainsäädännöllä. Kaikkia tarpeellisia säädöksiä ei vielä ole annettu. Luvun säännöksiä sovellettaisiin siihen saakka, kunnes yhteisön asetukset syrjäyttävät ne, ja tapauksissa, joita yhteisösääntely ei koske.

JAA:n laatimat yhteiseurooppalaiset JAR-FCL –vaatimukset ja Suomen kansalliset säännökset käsittävät lupakirjat, kelpuutukset ja kelpoisuustodistukset. Mukaan otettaisiin uutena käsitteenä hyväksyntä. Lupakirjan haltijalle myönnettävä erillinen valtuutus kuten tarkastuslentäjän valtuutus ja lennonjoht-

tajan tasotarkastajavaltuutus sisältyvät hyväksyntä-käsitteeseen, samoin lennonjohtajille myönnettävä yhteisössä käsitellyssä oleva merkintä (*Unit Endorsement*), jolla tarkoitetaan oikeutta toimia tarkemmin määritellyn pätevyitymisen jälkeen tietyntoimien lentoseman lennonjohtajien tehtävissä. Yhteisön lainsäädännön mukaisesti huoltohenkilöstöllä voi olla sekä viranomaisen antamia että viranomaisen valvonnassa olevan huoltoorganisaation antamia hyväksyntöjä ja valtuutuksia tiettyihin tehtäviin.

Poikkeuksista sotilasilmailun lupakirja ja kelpoisuusvaatimuksista säädettäisiin 4 §:n 1 momenttiin otettavan valtuuden nojalla valtioneuvoston asetuksessa. Sotilasilmailuviranomainen antaisi 4 §:n 2 momentissa olevan valtuuden nojalla tarkempia määräyksiä sotilasilmailun lupakirjoista ja kelpoisuusvaatimuksista.

Sotilasilma-alusten miehistöä koskevat vaatimukset poikkeavat siviili-ilmailussa sovellettavista kansainvälisiin sääntöihin perustuvista määräyksistä.

**43 §. Luvun soveltamisala.** Pykälän 1 momentissa olisi informatiivinen viittaus EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin, joissa säädetään huolto toimintaan osallistuvan henkilöstön lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista ja hyväksynnöistä. Momenttiin otettaisiin myös viittaus luvussa olevaan sanottuja asetuksia täydentävään sääntelyyn. Lisäksi momentin mukaan lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista ja hyväksynnöistä käytetään tässä luvussa nimikettä lupa. Näin voidaan yksinkertaistaa säädöstekstiä sen selvyuden kärsimättä.

Kelpuutus on lupakirjaan tai kelpoisuustodistukseen liitetty erityinen ehto, rajoitus tai oikeus. On kuitenkin myös sellaisia kelpuutuksia, joiden haltijoilla ei ole lupakirjaa. Kelpuutukset liittyvät ilma-alusten huoltoon, lentotoimintaan, lennonvarmistukseen ja muuhun toimintaan maaorganisaatiossa. Esimerkkejä kelpuutuksista ovat oikeus lentää moottorittomalla, yksimoottorisella tai monimoottorisella ilma-aluksella, ilma-alustyypikelpuutus, mittarilentokelpuutus tai lennonopettajakelpuutus. Kelpoisuustodistus myönnetään lennontiedottajalle. Lisäksi monissa tehtävissä edellytetään lääketie-

teellistä kelpoisuustodistusta.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin viittaus 16 luvussa oleviin säännöksiin henkilölle myönnetyn luvan valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista.

**44 §. Luvan myöntäjä.** Pykälässä säädettäisiin lupien myöntäjästä. Ilmailuhallinto myöntäisi Suomessa lento- ja huoltotoimintaa harjoittaville lupakirjat, kelpuutukset, kelpoisuustodistukset ja hyväksynnät, jos hakija täyttää luvan saamisen edellytykset. Lain 163 §:ään otettavan valtuuden nojalla voisi harrasteilmailun järjestökin myöntää tässä luvussa tarkoitettuja lupia. Pykälässä säädettäisiin myös, että luvat ovat määräaikaaisia. Erikseen voitaisiin säätää luvan olevan voimassa toistaiseksi.

Lupakirja myönnetään aina määräaikaaisesti, niin että se on kirjoitettava uudelleen vähintään viiden vuoden välein. Useimmat kelpuutukset, kelpoisuustodistukset ja hyväksynnät ovat myös määräaikaaisia ja niiden uudistaminen edellyttää tiettyjen viimeaikaisten kokemusvaatimusten täyttämistä tai tarkastusta taikka koetta. Luvan voimassaoloaika voi olla varsin lyhytkin, jos lupa myönnetään esimerkiksi vähän ennen tietyn ikärajan täyttymistä tai tiukentuvan vaatimustason voimaantumista. Eräät kelpuutukset, kelpoisuustodistukset ja hyväksynnät ovat voimassa toistaiseksi.

**45 §. Luvan myöntämisen edellytykset.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin luvan myöntämisen edellytykseksi, että asianomainen iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää luvan lajiin perustuvat kelpoisuusvaatimukset. Tässä tarkoitetaan erilaisia lentäjän lupakirjoja niihin liittyvine kelpuutuksineen, huoltohenkilöstön lupakirjoja, lennonvarmistushenkilöstön lupakirjoja, lennontiedottajan kelpoisuustodistuksia ja lääketieteellisiä kelpoisuustodistuksia. Lupien lajeista on yleisiä säännöksiä 31, 59 ja 117 §:ssä.

Pykälän 2 momentin mukaan Ilmailuhallinto antaisi luvan lajiin perustuvat kelpoisuusvaatimukset soveltuvin osin mukailen 43 §:ssä tarkoitettuja EASA-vaatimuksia, Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuja standardeja ja suosituksia sekä JAA:n ja Eurocontrolin vastaavia normeja. Suomalaisten lupien kansainvälisen vastaavuuden ja kel-



poisuuden turvaamiseksi on tarkoituksenmukaista, että suomalaiset lupamääräykset ovat mahdollisimman pitkälle samansuuntaiset muiden maiden vastaavien määräysten ja vaatimusten kanssa.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin hakijan soveltuvuudesta luvan haltijaksi. Hakijan soveltuvuutta ja soveltumattomuutta on tarkasteltu yleisellä tasolla yleisperustelujen 3.2 kohdan Ilmailuun liittyvien toimintojen luvanvaraisuus -jaksossa.

Luvan hakijaa, jolla jo on jokin tässä tarkoitettu lupa ja joka hakee toista lupaa, pidettäisiin soveltumattomana luvan haltijaksi, jos hän huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista. Merkitystä ei olisi sillä, onko hakija ehditty tuomita rikkomuksista rangaistukseen. Myös ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkominen olennaisella tavalla tai toistuvasti osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen ja siten soveltumattomuutta luvan haltijaksi. Tällöinkään soveltumattomuutta tulkittaessa ei edellytettäisi, että hakija olisi jo tuomittu rikkomuksista rangaistukseen.

Tekniikan kehityksen myötä on ilmailusta tullut turvallisin liikennemuoto. Tästä huolimatta ilmailu sisältää edelleen riskin vakaviin onnettomuuksiin. Lähihistorian vakavin ilmailuun liitettävä tapaus – vuonna 2001 New Yorkin World Trade Centeriin kohdistettu terrori-isku – osoitti, että jopa tuhansien ihmisten henki voidaan vaarantaa ilmailun kautta. Kaikkien ilmailun parissa toimivien kyvyille ja halulle hoitaa tehtävänsä luotettavasti ja turvallisesti on voitava asettaa korkeat kriteerit.

Lupakirjan haltijalla on yleensä pääsy liikkuu lentoasemien turvavalvotuille alueille ja hänellä on lupakirjan haltijana tietoa ja oikeuksia, joita voidaan väärinkäyttää esimerkiksi salakuljetukseen ilma-aluksella tai aseiden tuomiseen turvavalvotuille alueille. Sen vuoksi Ilmailuhallinnon täytyy voida tällaisissa tapauksissa asettaa lupakirjaseuraamuksia asianomaiselle, vaikka asia olisi jo muutoin käsitelty tuomioistuimessa.

Ilmailun turvallisuus perustuu yksityiskohdittaiseen sääntelyyn, siihen, että säännöksiä noudatetaan, ja kehittyneeseen turvallisuuskulttuuriin ja -asenteeseen. Valvontaa ei voi-

da kohdistaa koko toimintaan, vaan osa valvonnasta on siirretty toiminnan harjoittajille. Valvontatehtävää joudutaan toteuttamaan satunnais- ja määräaikaistarkastuksina. Valvonta tapahtuu myös usein siten, että viranomaisen tarkastaa vain toimintaa koskevia asiakirjoja, joilla toiminnan harjoittaja vakuuttaa tiettyjä menetelmiä noudatetun tai tarkastuksia suoritettun.

Lentoturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä toimivien on suhtauduttava säännöksiin ja määräyksiin tinkimättömästi, valvottiinpa toimintaa sitten suoraan tai asiakirjojen kautta. Ilmailun toimintoja harjoitetaan yleensä yhteistyössä organisaatioissa (lentoyhtiö, lennonjohto, huoltoyritys, harrasteyhdistys), mutta on myös tehtäviä, joissa asianosainen toimii täysin yksin, esimerkiksi pienellä lentoasemalla toimiva lennontiedottaja tai pienen huoltoyrityksen huoltomekaniikko.

Ilmailussa on kysymys riskistä, joka kohdistuu muihinkin kuin asianosaiseen. Mikäli luvan tai hyväksynnän hakijan aiempi toiminta ilmailun parissa tai ilmailun ulkopuolella osoittaa asianosaisen asennoitumisessa välinpitämättömyyttä, joka antaa perusteltua aihetta epäillä hakijan kykyä tai halua noudattaa ilmailua koskevia sääntöjä, tulisi Ilmailuhallinnolla olla oikeus evätä tällaisen henkilön pääsy ilmailutoiminnan pariin silloinkin, kun henkilö on jo kärsinyt rangaistuksensa.

Näin ollen momentin 3 kohdan mukaan hakija olisi soveltumaton lupakirjan haltijaksi, jos hän on aiemmillä toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että se antaa aiheen epäillä hakijan kykyä tai halua noudattaa lentoturvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Ehdotettu momentti vastaa voimassa olevan lain 24 §:n 2 momenttia, mutta on sitä yksityiskohtaisempi ja täsmällisempi.

Pykälän *4 momentin* mukaan luvassa määrättäisiin, mitä tehtäviä sen haltijalla on oikeus suorittaa. Selvyyden vuoksi säädettäisiin, että lupaan voidaan liittää ehtoja, jotka ovat tarpeen lentoturvallisuuden ylläpitämiseksi.

**46 §. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytykset.** Laki ehdotuksen 59 §:n mukaan ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenenä ja 117 §:n mukaan len-

nonjohtajalla, lennonjohto-oppilaalla ja lentotiedottajalla on oltava lääketieteellinen kelpoisuustodistus. Pykälän 1 momentin mukaan lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hakija täyttää Ilmailuhallinnon antamat kelpoisuusvaatimukset, jotka vastaavat Chicagon yleis-sopimuksessa tarkoitettuja standardeja ja suosituksia taikka JAA:n tai Eurocontrolin normeja ja suosituksia. Suomalaisen ja kansainvälisten vaatimusten yhteensopivuus on tarpeen suomalaisten lupien kansainvälisen kelpoisuuden turvaamiseksi.

Pykälän 2 momentin mukaan hakijan riittävän hyvän terveydentilan osoittava lääketieteellinen kelpoisuustodistus myönnettäisiin määräajaksi, jonka pituus määräytyy lähinnä vastaavien kansainvälisten standardien, normien tai suositusten mukaan. Tarkoituksena on, että suomalaiset olisivat lääketieteellisten kelpoisuustodistusten suhteen tasavertaisessa asemassa muiden kanssa. Voimassaoloaika määräytyisi ensisijaisesti henkilön iän ja lupakirjaluokan perusteella. Ilmailuhallinto voisi kuitenkin erityisestä syystä myöntää todistuksen tästä poikkeavaksi ajaksi. Näin voitaisiin menetellä esimerkiksi, jos luvan hakijan terveydentila edellyttää tavanomaista tiheämpää tarkkailua tai jos hakijan terveydentilassa on ennakoitavissa muutoksia. Erityisiä syitä poikkeamiseen voisi olla myös kokonaisen hakijaryhmän kohdalla, jos käytävissä olevan tiedon valossa on ilmeistä, etteivät kansainvälisesti yleisesti noudatetut määräajat sovellu Suomen oloihin.

Lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset vaihtelevat tehtävästä riippuen. Nopeaa päättäntä- ja reagointikykyä vaativissa tehtävissä aistien on toimittavatehtävän edellyttämällä tavalla. Lento- tai lennonvarmistustehtävissä toimivalla ei saa olla sairautta, joka äkillisesti saattaa hänet toimintakyvyttömäksi. Vaatimukset ovat jossain määrin kevyemmät silloin, kun kyse on hyvissä sääolosuhteissa tapahtuvasta harrastelentämisestä. Asianomaisen iästä ja lupakirjan laadusta riippuen myös lääkärintarkastusten vaativuustaso vaihtelee. Luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen saaminen edellyttää yleensä ilmailulääketieteellisessä keskuksessa (*Aeromedical Center*) suoritetta tutkimusta. Suomessa tehtävää hoitaa Keskussotilassairaalan Soti-

lälääketieteen laitoksen Ilmavoimaosasto.

Pykälän 3 momentin mukaan tarkastuksen suorittaneen valtuutetun ilmailulääkärin olisi toimitettava tarkastuksen perusteella laaditut lausunnot Ilmailuhallinnolle, jolla olisi vastaavasti oikeus käyttää lausunnoista ilmeneviä seikkoja hakijan kelpoisuuden arvioimiseen.

47 §. *Velvollisuus ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista seikoista ja kelpoisuuden toteaminen.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin, että luvan hakija ja haltija ovat omaloitteisesti velvollisia ilmoittamaan kelpoisuuteensa vaikuttavat seikat Ilmailuhallinnolle.

Säännös vastaa voimassa olevan lain 29 §:n 1 momenttia ja yhteistä eurooppalaista käytäntöä, joka ilmenee JAA:n vahvistamista lupakirjavaatimuksista (JAR-FCL 3.040).

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin Ilmailuhallinnon oikeudesta määrätä luvan hakija ja haltija lääkärintarkastukseen ja muuhun terveydentilan selvittämistä koskevaan tutkimukseen. Hakijan tai luvan haltijan terveydentilaa koske vissa tiedoissa saattaa olla jotain sellaista poikkeavaa, joka edellyttää tilanteen tarkempaa selvittämistä esimerkiksi erikoislääkärin tutkimusten avulla. Samoin saattaa voimassa olevan lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen haltijan terveydentilassa tapahtua muutoksia, jotka edellyttävät lisäselvityksen hankkimista. Säännös vastaa voimassa olevan lain 29 §:n 1 momenttia.

Pykälän 3 momentissa säädetäisiin luvan hakijan ja haltijan määrittämisestä teoriakokeisiin, tarkastuslentoihin ja muihin sellaisiin tarkastuksiin, joilla voidaan selvittää, täyttävätkö hänen tietonsa ja taitonsa lupavaatimukset.

Säännöksellä on merkitystä lähinnä luvan jo saaneiden henkilöiden kohdalla. Näin voidaan tarvittaessa selvittää, onko vaaratilanteeseen johtanut virheellinen toiminta johtunut luvan haltijan tiedollisten tai taidollisten valmiuksien heikentymisestä esimerkiksi toistuvaiskoulutuksen puuttumisen, toiminnan vähäisyyden tai muun vastaavan syyn vuoksi. Näin luvan haltija voidaan ohjata kertaus- tai täydennyskoulutukseen, joka mahdollistaa luvan säilymisen.

Momentin mukaan Ilmailuhallinto voisi erityisellä tarkastuksella selvittää myös uu-

den hakijan kelpoisuutta ennen luvan myöntämistä tilanteissa, joissa viranomaisella on aihetta epäillä, ettei asianosainen asiakirjoista ilmenevästä selvityksestä huolimatta todellisuudessa täytäkään asetettua vaatimustasoa. Ilmailuhallinnolla on omia tarkastuslentäjiä, jotka voivat tarkastuslentojen avulla selvittää jotain tiettyä lentotoimintaan liittyvää osaamisen erityisaluetta. Säännös vastaa voimassa olevan lain 29 §:n 1 momenttia.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin selvyden vuoksi, että luvan hakija tai haltija vastaa 2 ja 3 momentissa tarkoitetuista tarkastuksista, tutkimuksista ja kokeista aiheutuvista maksuista ja muista kustannuksista.

**48 §.** *Ilmailuhallinnon oikeus tietojen saantiin.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilmailuviranomaisen oikeudesta saada salassapitosäännösten estämättä luvan hakijasta ja haltijasta tietoja luvan myöntämisen, uusimisen ja peruuttamisen edellytysten arvioimiseksi. Tietoja voitaisiin saada rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, oikeushallinnon tietojärjestelmistä syyteharkinnassa olevista rikosasioista sekä esitutkintaviranomaisilta. Ilmailuhallinto voisi tarkistaa, onko luvan hakija tai haltija syyllistynyt:

- lentoturvallisuuden vaarantamiseen,
- huumausaineen käyttämiseen ilmailussa tai lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa,
- liikenteen törkeään vaarantamiseen moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa tai
- rattijuopumukseen.

Ilmailuhallinnolla olisi myös oikeus saada tieto mainittuja rikoksia tai rikkomuksia koskevasta käynnissä olevasta esitutkinnasta, syyteharkinnasta tai oikeudenkäynnistä sekä edellä mainituista teoista tuomituista rangaistuksista ja muista seuraamuksista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta antaa Ilmailuhallinnolle henkilöä koskevia terveystietoja. Lupakirjan hakijalle tai haltijalle lääkärintarkastuksen tehneen lääkärin sekä lupakirjan hakijaa tai haltijaa hoitaneen tai hoitavan lääkärin taikka sairaanhoito- tai terveydenhuoltotoimintaa harjoittavan yhteisön tai laitoksen olisi salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä annettava Ilmailuhallinnolle tietoja luvan saamiseen tai voimassaoloon mahdollisesti vaikuttavista seikoista. Säännös vastaa voimassa olevan

lain 29 §:n 2 momenttia.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin lääkärin, yhteisön tai laitoksen oikeudesta ilmoittaa salassapitosäännösten estämättä Ilmailuhallinnolle sellaisista terveydentilaan liittyvistä seikoista, jotka voisivat mahdollisesti vaikuttaa lupakirjan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen saamiseen tai voimassaoloon ja sitä kautta lentoturvallisuuteen. Momentti täydentäisi 1 momenttia niin, että Ilmailuhallinnon tietojen saaminen ei aina edellyttäisi Ilmailuhallinnon pyyntöä vaan ilmoitus voitaisiin tehdä omasta aloitteesta. Ilmoituksen sisällöstä säädettäisiin 5 momentissa.

Ilmoitusoikeussäännös olisi lievempi kuin tieliikenteessä kesällä 2004 voimaan tullut säännös, jolla ajokortin haltijaa hoitaneelle lääkärille asetettiin ilmoitusvelvollisuus ajokortin haltijalla ilmenneestä terveydellisestä esteestä. Ilmailun lupakirjat ovat harvinaisia suhteessa ajokortteihin, joten lääkäreiltä ei voida edellyttää laajaa tietämystä kyseisiin lupiin liittyvistä lääketieteellisistä kelpoisuusvaatimuksista. Sen vuoksi tieliikennettä vastaavan velvoitteen asettaminen lääkärille olisi kohtuutonta. Lupakirjan haltijat merävät joka tapauksessa suhteellisen lyhyin määrittävin valtuutetun ilmailulääkärin tutkittavaksi. Näin Ilmailuhallinto saa ilmailulääkäriltä 46 §:n 3 ja 47 §:n 2 momentin nojalla riittävän usein lupakirjan haltijoiden terveydentilasta riittävät tiedot.

Potilaalle on ennen ilmoituksen tekemistä kerrottava oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja terveydentilan vaikutuksesta ilmailutoimintaan osallistuvan toimintakykyyn. Säännös vastaa tieliikenteessä voimassa olevaa sääntelyä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin 3 momentissa tarkoitetun ilmoituksen sisällöstä. Ilmoituksessa voitaisiin antaa tieto ainoastaan siitä, ettei ilmoituksen kohteena oleva henkilö mahdollisesti täytä luvalla asetettuja terveystietoja, sekä lääkärin ehdottamista lisätoimenpiteistä terveydentilan tai siitä toimintakykyyn aiheutuvien vaikutusten tarkemmaksi selvittämiseksi.

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

tästä luovutustavasta on säädettävä lailla.

**49 §. Ulkomainen lupakirja.** Pykälän *1 momentin* mukaan ulkomaisen luvan hyväksymiseen ja tunnustamiseen tai näiden peruuttamiseen noudatettaisiin soveltuvin osin tämän luvun säännöksiä. Säännös vastaa voimassaolevan lain 30 §:n 1 momenttia.

Ulkomaisen lupakirjan hyväksymiseen eli validointiin liittyy määrätty menettely, jossa verrataan asianosaisen saaman koulutuksen vastaavuutta suomalaiseseen koulutukseen ja mahdollisesti edellytetään lisäkoulutusta tietyiltä osin. 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 Ilmailuhallinto voisi 146 tai 147 §:ssä säädettyistä syistä määrätä, ettei Suomessa tunnustettu ulkomainen lupa oikeuta sen tarkoittamaan toimintaan Suomen alueella tai suomalaisessa ilma-alueessa tai harjoitettaessa ilma-ailua Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla.

Suomen viranomainen 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 puuttuessa Suomessa myönnettyyn lupaan.

## 6 luku. Lupakirjarekisteri

Luvussa säädettäisiin lupakirjarekisteristä asiakirjajulkisuuslakia ja henkilötietolakia täydentävästi. Lupakirjarekisteriä pitäisi Ilmailuhallinto. Luvussa säädettäisiin rekisteröitävistä henkilöistä ja tiedoista sekä tietojen, erityisesti arkaluonteisten tietojen käsittelystä, salassapidosta ja luovuttamisesta. Luvussa säädettäisiin myös Ilmailuhallinnon tiedonsaantioikeudesta.

Sotilasilmailussa sovellettavista poikkeuksista lupakirjarekisteriä koskevista säännöksistä säädettäisiin 4 §:n 1 momenttiin otetta-

van valtuuden nojalla valtioneuvoston asetuksella. Sotilasilmailuviranomainen voisi antaa 4 §:n 2 momentissa olevan valtuuden nojalla tarkempia määräyksiä sotilasilmailun lupakirjarekisteristä.

**50 §. Lupakirjarekisterin käyttötarkoitus.** Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin lupakirjarekisterin pitämisestä ja sen käyttötarkoituksesta. Lupakirjarekisteriä tarvittaisiin lentoturvallisuuden valvomiseksi, lupakirjatietojen hallinnoimiseksi, siviili-ilmailun turvaamiseksi ja Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi. Lisäksi lupakirjarekisteriä käytettäisiin apuna muiden Ilmailuhallinnon toimialaan kuuluvien tehtävien suorittamiseksi.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin Ilmailuhallinnon oikeudesta pitää lupakirjarekisteriä automaattisen tietojenkäsittelyn avulla ja *3 momentissa* Ilmailuhallinnon palveluksessa olevien oikeudesta käsitellä lupakirjarekisterissä olevia tietoja työtehtävien edellyttämässä laajuudessa.

**51 §. Suhde muuhun lainsäädäntöön.** Pykälässä säädettäisiin asiakirjajulkisuuslain ja henkilötietolain soveltamisesta lupakirjarekisterin tietoihin. Jollei tässä laissa toisin säädetä, lupakirjarekisteriin kuuluvien tietojen salassapitoon ja niiden luovuttamiseen sovellettaisiin asiakirjajulkisuuslakia ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia.

**52 §. Rekisteröidy.** Pykälässä säädettäisiin henkilöistä, joista saa tallettaa lupakirjarekisteriin tietoja. Lupakirjarekisteriin saisi tallettaa tietoja henkilöistä:

- jotka ovat hakeneet Ilmailuhallinnolta lupaa tai joilla on sellainen,
- joiden epäillään syyllistyneen tai jotka ovat syyllistyneet lentoturvallisuuden vaarantamiseen, huumaavan aineen käyttämiseen ilmailussa tai ilmailurikkomukseen.

Jälkimmäiseen ryhmään kuuluvia ovat myös sellaiset henkilöt, joilla ei ole tai jotka eivät aiokaan hakea ilmailuun liittyvää lupakirjaa. Mikäli syytetoimenpiteet asianosaista kohtaan raukeavat, rekisterimerkinnot poistettaisiin 54 §:n mukaisesti.

Mahdollisuus tallentaa tietoja myös lupakirjattomista henkilöistä on osa lentoturvallisuusvalvontaa. Ilmailuviranomaisen on voitava tarkastaa myös ennen ensimmäisen lu-

pakirjan, kelpoisuustodistuksen, kelpuutuksen tai hyväksynnän myöntämistä, onko hakijalla mahdollisesti sellaisia rikoksia tai rikkomuksia menneisyydessään, että tämä muodostaisi esteen lupakirjan myöntämiselle. Ilmailuviranomainen saa tällaisista lupakirjatomien henkilöiden toimista tiedon useimmiten esitutkintaan liittyvän lausuntopyynnön yhteydessä poliisi-, syyttäjä- ja tuomioistuinviranomaisilta.

**53 §.** *Lupakirjarekisteriin talletettavat tiedot.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lupakirjarekisteriin tallettavista henkilöä koskevista yksilöintitiedoista. Lupakirjarekisteriin saisi tallettaa 52 §:ssä tarkoitetuista henkilöistä tarpeelliset yksilöintitiedot.

Chicagon yleissopimuksen 1 liitteen mukaan lupakirjasta on käytävä ilmi ainakin sen haltijan nimi, syntymäaika, osoite ja kansallisuus. Ainakin nämä tiedot on merkittävä myös rekisteriin. Siltä osin kuin lupakirja myönnetään henkilölle, jolla ei ole henkilötunnusta, vaatimus syntymäkotikunnan ja syntymävaltion merkitsemisestä helpottaa haltijan tunnistamista ja yksilöintiä. Yhteystietojen ja äidinkieltä tai asiointikieltä koskevien tietojen merkitseminen puolestaan helpottaa asiointia rekisterinpitäjän ja lupakirjan haltijan välillä.

Tietoa lupakirjanhaltijan kansalaisuudesta tarvitaan myönnettäessä suomalaista lupakirjaa muussa valtioissa myönnetyn lupakirjan perusteella ja arvioitaessa, mitä voidaan laskea hyväksi toisessa valtiossa suoritetusta koulutuksesta. Toisen valtion kansalaiselle joudutaan yleensä myös erikseen määrittämään henkilötunnus suomalaista (JAR-FCL) lupakirjaa ensimmäistä kertaa myönnettäessä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin yksilöintitietojen lisäksi rekisteriin tallettavista, käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisista tiedoista. Tällaisia olisivat tiedot luvista ja ilmailuun liittyvästä koulutuksesta ja kokeista sekä muut lentoturvallisuuden valvonnan ja siviili-ilmailun turvaamisen kannalta tarpeelliset tiedot.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin arkaluonteisten tietojen tallettamisesta lupakirjaa, kelpoisuustodistusta tai kelpuutusta koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa varten rekisteriin. Arkaluonteisia tietoja, jotka saisi tallet-

taa, olisivat lääkärintarkastuksia ja terveydentilaa koskevat tarpeelliset tiedot sekä lentoturvallisuuden vaarantamista, huumaavan aineen käyttämistä ilmailussa tai ilmailurikomusta taikka törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista tai rattijuopumusta koskevat tiedot samoin kuin rikoksista ja rikkomuksista seuranneita rangaistuksia sekä ilmailuviranomaisen hallinnollisia toimenpiteitä ja sanktioita koskevat tiedot.

Epäiltyä rikosta tai rikkomusta koskevat tiedot on tarpeellista voida viedä lupakirjarekisteriin. Asian käsittely poliisi- ja syyttäjäviranomaisessa sekä tuomioistuimessa voi kestää pitkään. Lupakirjan uudistaminen tapahtuu huomattavasti useammin kuin esimerkiksi ajokortin uudistaminen. Hakijan syyllistyminen tiettyihin rikoksiin tai rikkomuksiin voi olla peruste lupakirjahakemuksen hylkäämiselle tai lupakirjan peruuttamiselle. Mahdollisuus tallettaa tiedot myös epäillyistä tapauksista auttaa välttämään tilanteet, joissa lupakirjan hakijalle myönnetään uusi lupakirja sen jälkeen, kun hänet on juuri tuomittu rangaistukseen teosta, joka on lupakirjan epäämisen peruste.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin rekisteritietojen muuttumisesta. Jos rekisteriin merkityissä tiedoissa tapahtuu muutos, luvan haltijan olisi ilmoitettava siitä Ilmailuhallinnolle 14 päivän kuluessa. Ilmailuhallinto antaisi tarkemmat määräykset muutosten ilmoittamisesta.

**54 §.** *Tietojen poistaminen lupakirjarekisteristä.* Pykälässä säädettäisiin eräiden lupakirjarekisterin tietojen poistamisesta. Lentoturvallisuuden vaarantamista, huumaavan aineen käyttämistä ilmailussa sekä törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista ja ilmailurikkomuksia koskevat tiedot poistettaisiin kymmenen vuoden kuluttua siitä, kun niitä koskeva päätös on saanut lainvoiman. Epäiltyä henkilöä koskevat rikostiedot poistettaisiin, kun henkilö on lainvoimaisella päätöksellä vapautettu syytteestä tai kun syyteoikeus epäilyistä rikoksesta on vanhentunut. Tällaiset tiedot eivät sen jälkeen ole enää rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisia. Varoitusta, toimintakieltoa ja muuta ilmailuviranomaisen hallinnollista toimenpidettä koskevat tiedot poistettaisiin kymmenen vuoden kuluttua päätöksen antamisesta.

Muita lupakirjarekisteriin talletettuja tietoja ei poistettaisi. Niitä tulee voida säilyttää huomattavasti pitempään kuin esimerkiksi ajo- ja neuvoliikennerekisteristä annetun lain (541/2003) mukaan ajokortteihin liittyviä tietoja säilytetään. 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 ilma-luviranomaiselle on myös kansainvälisissä sopimuksissa ja normistoissa asetettu useita velvoitteita ja ohjeita liittyen lupakirjanhaltijoita koskevien tietojen säilyttämiseen. Tällaisia säilytysaikoja on sekä JAA:n että ICAO:n normistoissa.

Viranomaistehtävien asianmukaisen hoitamisen kannalta on erityisen tärkeää voida säilyttää lupakirjanhaltijan terveydentilaa koskevat tiedot koko tämän ilma-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 ilma-uran vaikutuksia koskevan tieteellisen tutkimuksen kannalta.

Ilmailuhallinto saattaa olla myös velvollinen toimittamaan toisen valtion ilma-luviranomaiselle lupakirjan haltijaa koskevia tietoja, jos tämä muuttaa asiointivaltiota.

**55 §.** *Ilmailuhallinnon oikeus saada tietoja viranomaisilta.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin, että Ilmailuhallinnolla olisi sen esittäessä, mitä tietojen salassapidosta säädetään, oikeus saada tietoja väestötietojärjestelmästä. Tietoja voitaisiin saada lupakirjarekisterin ylläpitoa ja sen tietojen oikeellisuuden varmistamista varten.

Rekisteröityä koskevien tarpeellisten tietojen saaminen asianomaisilta viranomaisilta on edellytys sille, että ilma-luviranomainen voi tehokkaasti hoitaa ilma-uran turvallisuus-

teen liittyvää valvontatehtäväänsä. Asiakirjajulkisuuslain 29 §:ssä edellytetään, että salassa pidettävien tietojen luovuttamisesta viranomaiselta toiselle on nimenomaisesti säädetty laissa, joten säännös täyttäisi tältä osin mainitussa laissa asetetun vaatimuksen.

Väestötietojärjestelmästä saataisiin myös tieto henkilö- ja osoitetietojen luovutusrajoi-tuksesta eli niin kutsuttu turvakielletieto. Tämän tiedon saaminen myös ilma-luviranomaisen käyttöön on tarpeen, jotta turvakiel-lon alaisia tietoja ei luovutettaisi edelleen ilma-luhallinnon rekisterien kautta.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin, että tiedot voitaisiin toimittaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa. Asiakirjajulkisuuslain mukaan tästä luovutustavasta on säädetävä lailla.

**56 §.** *Arkaluonteisten tietojen ja henkilötunnuksen luovuttaminen.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin, että henkilötunnuksen ja lupakirjarekisteriin talletettuja arkaluonteisia tietoja eli käytännössä terveystilaa ja rangais-tuksia koskevia tietoja saisi luovuttaa muille viranomaisille, jos se on välttämätöntä laissa tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi. Tällaisia viranomaisia voivat olla suomalaiset viranomaiset, ulkomaiset ilma-luviranomaiset sekä koti- ja ulkomaiset ilma-lu- ja onnettomuustutkintaviranomaiset, joilla on ilma-lun turvallisuuden valvontaa läheltä sivuavia tehtäviä ja velvoitteita.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin, että tiedot saisi luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa. Asiakirjajulkisuuslain mukaan tästä luovu-tustavasta on säädetävä lailla. Lisäksi olisi varmistettava, että tietojen vastaanottaja huolehtii tietojen suojaamisesta asianmukaisesti. Tämä olisi tarpeen erityisesti luovutettaessa tietoja ulkomaille, jolloin tietojen vastaanot-tajaa eivät koske samat tietosuojasäännökset kuin suomalaisia viranomaisia.

**57 §.** *Tietojen luovuttaminen sähköisesti mielipide- ja markkinatutkimukseen, suora-markkinointiin sekä muuhun osoite- ja tietopalveluun.* Henkilötietojen luovuttaminen mainonta-, markkinointi- ja muihin tämän-tyyppisiin tarkoituksiin on sallittua henkilö-tietolain nojalla lukuun ottamatta tilanteita, joissa rekisteröity on kieltänyt rekisteritieto-

jensa luovuttamisen tai kka rekisteröity ei ole tietoinen tällaisten tietojen luovuttamisesta. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin oikeudesta luovuttaa muita kuin arkaluonteisia ja henkilötunnusta koskevia tietoja mielipide- ja markkinatutkimukseen, suoramarkkinointiin sekä osoite- ja tietopalveluun teknisen käytöyhteyden avulla tai muussa sähköisessä muodossa. Tietojen tällaisen luovuttamisen ehtona kuitenkin olisi tietojen vastaanottajata saatu selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

Pykälän *2 momenttiin* otettaisiin säännös rekisteröidyn oikeudesta kieltää itseään koskevien tietojen luovuttaminen. Säännös varmistaisi siten rekisteröidyn suojaksi henkilötietolakiin viedyn markkinointia koskevan kiello-oikeuden toteutumisen.

#### 7 luku. Yleiset lentotoimintaa koskevat vaatimukset

Luvussa säädettäisiin ilma-aluksen päälliköstä ja miehistöstä sekä päällikön käskyvallasta. Luvussa säädettäisiin myös lennon valmistelusta ja suorittamisesta sekä matkustajan velvollisuuksista.

Sotilasilmailussa sovellettavista poikkeuksista yleistä lentotoimintaa koskevista vaatimuksista säädettäisiin 4 §:n 1 momenttiin otettavan valtuuden nojalla valtioneuvoston asetuksella. Sotilasilmailuviranomainen voisi antaa 4 §:n 2 momentissa olevan valtuuden nojalla tarkempia määräyksiä sotilasilmailusta.

**58 §. 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 käytettävällä 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.

**59 §. Ohjaamomiehistöön lupakirjat, kelpuutukset ja hyväksynyt sekä lääketieteelliset kelpoisuustodistukset.** Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että ilma-aluksen ohjaamomiehistöön jäsenellä on oltava tehtävän edellyttämät lupakirja, kelpuutukset ja hy-

väksynyt sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus. Asiakirja voi olla myönnetty Suomessa tai vieraassa valtiossa, jonka myöntämät asiakirjat Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti tunnustetaan Suomessa.

Ohjaamomiehistöä ei ole tarkoituksenmukaista määritellä pykälässä. Vaadittavan ohjaamomiehistöön laatu voi riippua ilma-aluksesta, yrityksen sisäisistä määräyksistä, suoritettavasta lennosta ja muista seikoista. Ohjaamomiehistö on tällöin kussakin yksittäistapauksessa täsmällisesti määritelty, mutta yleistä määritelmää ohjaamomiehistöön jäsenelle ei voida antaa.

Lupakirjavaatimusta ei *2 momentin* mukaan sovellettaisi kevyimpään harrasteilmailuun. Ilma-aluksia, joita saisi ohjata ilman lupakirjaa, olisivat 6 §:n 2 momentissa mainitut painopisteohjattu ultrakevyt lentokone, liidin ja purjelentokone, jonka rakenteellinen massa yksipaikkaisena on enintään 80 kilogrammaa tai kaksipaikkaisena 100 kilogrammaa, miehittämätön ilma-alus, jonka toimintamassa on alle 150 kilogrammaa ja muu ilma-alus, jonka kokonaisuudessa ilman ohjaajaa on enintään 70 kilogrammaa.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin, että Ilmailuhallinto voisi myöntää muiden ohjaamomiehistöön jäsenten kuin ilma-aluksen päällikön osalta poikkeuksia 1 momentissa olevista vaatimuksista. Tällaisia poikkeuksia voitaisiin myöntää:

- koulu- ja tarkastuslennolle osallistuvan ohjaamomiehistöön jäsenen osalta, ja
- sellaisen ohjaamomiehistöön jäsenen osalta, joka toimii lentoa tai toimintaa avustavana miehistön jäsenenä osallistumatta ilma-aluksen varsinaiseen ohjaamiseen.

Poikkeukset olisivat mahdollisia vain, jos turvallisuuden taso säilyy poikkeuksesta huolimatta riittävänä. Ilmailuhallinto voisi tässä tarkoituksessa liittää poikkeuslupa-ehdot.

Käytännössä säännös mahdollistaisi esimerkiksi lääkäri- ja ambulanssihelikopteritoiminnassa (*HEMS-toiminnassa*) toisen ohjaajan korvaamisen Ilmailuhallinnon hyväksymän koulutuksen saaneella lentoavustajalla. Lentoavustaja on nimenomaan ohjaamomiehistöön jäsen ja vai kka hän ei osallistukaan ilma-aluksen käsittelyyn, hän saattaa osallistua tähystämiseen, käyttää radiopuhelinta tai

suorittaa vastaavia tehtäviä. Perämiehen korvaaminen lentoavustajalla edellyttää lisäksi erityisten varusteiden käyttöä, kuten autopilottia ja pimeänäkölaitteita.

**60 §. Ilma-aluksen miehistö.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että ilma-aluksen tulee olla turvallisesti miehitetty silloin, kun sitä käytetään ilmailuun, ja että turvallisesta miehityksestä vastaisi ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä. Turvallisella miehityksellä tarkoitetaan tiettyä lentotehtävää varten määrättyä miehistöä (ohjaamo- ja matkustamomiehistö), jolla on kyseistä lentoa varten tarvittava koulutus ja kokemus sekä vaadittavat lupakirjat ja muu kelpoisuus. Turvallisella miehityksellä tarkoitetaan lisäksi sitä, että lentoa varten ilma-aluksessa on oltava vaadittava vähimmäismiehistö ja että miehistön määräämisessä on noudatettava muun muassa turvallisuuden vuoksi määrättyjä työaika- ja koskevia rajoituksia.

Pykälän 2 momentin mukaan Ilmailuhallinto 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,
- ohjaamomiehistöltä vaadittavista lupakirjoista, kelpuutuksista ja hyväksynnöistä sekä lääketieteellisestä kelpoistodistuksesta,
- miehistöltä vaadittavasta koulutuksesta ja kokemuksesta sekä
- enimmäistyö- ja enimmäislentoajoista samoin kuin vähimmäislepoajoista.

Määräykset suhteutettaisiin kulloinkin kyseessä olevan lentotoiminnan vaativuuteen. Vaikka määräysten olisi perustuttava Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin, Suomen erityiset olosuhteet saattavat varsinkin kevyen harrasteilmailun osalta mahdollistaa kansainvälistä sääntelyä jonkin verran lievemmat ratkaisut.

Yleinen työaikalainsäädäntö sitoo kuitenkin Ilmailuhallintoa eikä se voisi antaa sallivampia määräyksiä.

Esimerkkinä momentissa tarkoitetusta muusta miehityksestä voidaan mainita matkustamohenkilökunta sekä mittaus- ja muiden erityislentojen tekninen henkilöstö.

**61 §. Päällikön käskyvalta.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin päällikön käskyvallasta. Päälliköllä on ylin käskyvalta ilma-aluksessa. Päällikön käskyvalta ilma-aluksessa alkaa lennon valmistelusta ja päättyy matkustajien ja miehistön poistuttua ilma-aluksesta lennon päätepisteessä. Päällikön käskyvalta ulottuu matkustajiin vain järjestystä ja turvallisuutta koskevissa asioissa. 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 pakottavista syistä poistaa siitä ennen lähtöä tai, jos ilma-alus on lennolla, ensimmäisessä sopivassa laskupaikassa miehistön jäsen, matkustaja tai tavara. Tässä tarkoitettun tilanteen aiheuttajana on yleensä uhkaavasti käyttäytyvä matkustaja tai juopunut, joka ei hallitse itseään. Pakottava syy toimenpiteeseen olisi esimerkiksi turvallisuuden ylläpitäminen. Samoin esimerkiksi pakottava vaara terveydelle saattaa edellyttää vaaralliseksi osoittautuneen tavarantoimittajan välilaskupaikkaan tai vakavasti sairastuneen matkustajan toimittamista sairaalahoitoon välilaskupaikassa jopa vastoin matkustajan tai hänen kanssamatkustajiensa tahtoa. Säännös pääosin vastaa voimassa olevan lain 33 §:n 2 momentin säännöstä.

**62 §. Lennon valmistelu ja suorittaminen.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että ilma-aluksen, liittimen ja muun ilmailuun tarkoitettun 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 ilmailumääräyksiä 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. Käytännössä lupien ehtojen noudattamisvelvollisuus tarkoittaa sitä, että päällikkö on velvollinen noudattamaan esimerkiksi luvan ehtona voimassa olevaa lentoliikenteen harjoittajan toimintakäsikirjaa. Vaatimus lennon turvallisuudesta edellyttää muun muassa, että päällikkö ottaa ammattitaitoisesti huomioon ilma-aluksen valmistajan antamat konetyypikohtaiset käyttöohjeet ja -rajoitukset.

Ilmailuviranomaisella tarkoitetaan tässä Ilmailuhallintoa, toisen valtion vastaavaa viranomaista tai kansainvälistä viranomaistehäviä hoitavaa organisaatiota kuten EASAa.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin, että miehistön jäsenen 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. 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 Ilmailuhallinnon oikeudesta antaa kansainvälisiin turvallisuusvaatimuksiin perustuvia tai lentoturvallisuuden edellyttämiä tarkempia määräyksiä. Tällaiset määräykset voisivat koskea:

- lennon valmistelua (esimerkiksi lennon suunnittelu, säätietojen hankkiminen ja niiden huomioiminen ennen lennon aloittamista, kuormaus, poltto- ja voiteluaineet, jäänpoisto ja määräkentän valmiudet kuten lennonvarmistuspalvelut ja laitteet);

- lennon suorittamista ja toimintaa lennon

aikana (esimerkiksi lentomenetelmät, kokeuttomiin lentäjiin sovellettavat tiukemmat sääminimit ja ilmaliikennepalvelut),

- kyseiselle lennolle vaadittavaa erikoisvarustusta (esimerkiksi mittarit, varahappi, ensiapuvälineet, yhteydenpito- ja suunnistuslaitteet, valot ja pelastusvarjo),

- välittömiä lennon jälkeisiä toimia (esimerkiksi matkapäiväkirjan täyttäminen ja mahdollisten vikojen kirjaaminen tekniseen lokiin),

- laskuvarjohyppytoimintaa,

- taitolentotoimintaa,

- lentohinausta ja

- aineiden levittämistä tai esineiden pudottamisesta.

Määräykset perustuisivat Chicagon yleisopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä JAA:n, ECACin ja Eurocontrolin normeihin ja suosituksiin, mutta lisäksi voitaisiin ottaa huomioon Suomen olosuhteista johtuvat erityistarpeet. Erityisesti laskuvarjohyppytoimintaa, taitolentotoimintaa, lentohinausta sekä aineiden tai esineiden levittämistä tai pudottamista koskevat määräykset jouduttaisiin kuitenkin antamaan kansallisina, koska toistaiseksi kansainvälisiä normeja laativissa elimissä on katsottu tällaisten toimintojen soveltuvan kansallisen sääntelyn piiriin. Ilmailuhallinnon määräysten lähtökohtana olisivat sekä toimintaa harjoittavan oma että kolmansien osapuolten turvallisuus. Kysymys on lennon turvallisen suorittamisen kannalta välttämättömistä teknisluonteisista ja teknisen kehityksen myötä usein päivitettävistä määräyksistä, joita ei niiden suuren määrän ja yksityiskohtaisuuden vuoksi ole tarkoituksenmukaista viedä lakitekstiin.

**63 §. Ilma-aluksesta, matkustajista ja tavarasta huolehtiminen.** Pykälässä säädettäisiin päällikön ja miehistön velvollisuudesta huolehtia ilma-aluksesta sekä matkustajista ja tavarasta, joita ilma-aluksessa kuljetetaan. Ilma-aluksen joutuessa hätään päällikön ja miehistön olisi käytettävissä olevin keinoin suojeltava ilma-alusta ja siinä olevia henkilöitä ja tavaroita.

**64 §. Matkustajan velvollisuudet lennolla.** Pykälässä säädettäisiin, että matkustaja ei saa toiminnallaan vaarantaa lennon turvallisuutta. Lisäksi matkustajan olisi sekä oman että

muiden ilma-aluksessa olevien turvallisuuden vuoksi ja järjestyksen säilyttämiseksi ilma-aluksessa noudatettava miehistön antamia käskyjä.

Matkustajaa koskevia velvollisuuksia asetetaan myös muun muassa vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) 10 a §:ssa.

**65 §. Järjestys ja pakkokeinot.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin päällikön oikeudesta käyttää kiinniotta, henkilön tai tavaran tarkastusta tai muita vastaavia 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 säädettäisiin 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 säädettäisiin, että miehistön jäsenellä ja matkustajalla olisi oikeus ryhtyä 1 momentissa tarkoitettuihin estäviin toimenpiteisiin ilman päällikön kehotusta, 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 kehittyvän 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.

**66 §. Ilma-aluksen asiakirjat.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että ilma-aluksessa tulee sitä ilmailuun käytettäessä olla mukana voimassa oleva rekisteröimistodistus ja lentokelpoisuustodistus taikka lupa ilmailuun tai näihin mahdollisesti liittyvä lentokelpoisuuden tarkastustodistus. Lisäksi pykälässä säädettäisiin pakollista vakuutusturvaa koskevan selvityksen pitämisestä mukana.

Momentin 4 kohdan mukaan Ilmailulaitos voisi määrätä, mitä muita asiakirjoja on pidettävä mukana lennolla. Edellytyksenä olisi, että asiakirjat ovat tarpeen lennon turvallista toteuttamista ja lentoon kohdistuvaa viranomaisvalvontaa varten. Käytännössä vaadittavat asiakirjat olisivat riippuvaisia ilma-aluksen tyyppistä ja lennon luonteesta. 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. Joistakin asiakirjoista saatettaisiin edellyttää alkuperäiskappaletta, kun taas joidenkin asiakirjojen kohdalla riittäisi kopio.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 11 c §:ssä annetaan yksityiskohtaisempia

säännöksiä vaarallisten aineiden kuljetuksen asiakirjoista sekä liikenne- ja viestintäministeriön ja Ilmailuhallinnon valtuudesta antaa niistä tarkempia säännöksiä ja määräyksiä.

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.

#### 8 luku. **Kaupallinen ilmakuljetus ja lupa ilmailutoimintaan eräissä tapauksissa**

Luvussa säädettäisiin kaupallisesta ilmakuljetuksesta. Säännökset täydentäisivät yhteisön lainsäädäntöä, jota on annettu lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuasetuksella, toimilupa-asetuksella, markkinoillepääsyasetuksella ja ulkosuhdeasetuksella.

Yhteisön lainsäädännön lähtökohtana on, ettei liikenneluvan ja lentotoimintaluvan myöntämiseen sovelleta tarkoituksenmukaisuusharkintaa. Luvat myönnettäisiin jokaiselle, joka täyttää luvan saamisen edellytykset. Myöskään hinnanvahvistusta ei sovellettaisi, paitsi jos Suomen ja kolmannen maan välillä tehdyssä lentoliikennesopimuksessa edellytetään kuljetusmaksujen vahvistamista.

Lentotoimintaluvan ja liikenneluvan myöntäisi Ilmailuhallinto. Luvussa säädettäisiin lupien myöntämisen ehdoista. Luvussa säädettäisiin myös kansainvälisestä lentoliikenteestä sekä julkisesta palveluvuoroituksesta, jonka asettaisi liikenne- ja viestintäministeriö.

Sotilasilmailussa sovellettavista poikkeuksista muista kuin lentotoimintalupaa ja liikennelupaa koskevista säännöksistä säädettäisiin 4 §:n 1 momenttiin otettavan valtuuden nojalla valtioneuvoston asetuksella.

**67 §. Määritelmät.** Pykälään otettaisiin luvussa tarpeelliset määritelmät. Pykälässä viitattaisiin kaupallista ilmakuljetusta ja kansainvälisiä lentoliikenneneuvotteluja koskeviin yhteisöasetuksiin, joita sellaisinaan sovelletaan jäsenmaissa. Lisäksi pykälässä määriteltäisiin keskeiset kaupallista ilmakuljetusta koskevat luvat ja lentotyö.

**68 §. Lentotoimintalupa.** Pykälässä säädettäisiin lentotoimintalupaa koskevasta vaati-

muksesta. Luvan nykyinen nimi ”ansiolentolupa” muutettaisiin luvan luonnetta ja 67 §:n 7 kohdassa mainittua englanninkielistä käsitettä paremmin vastaavaksi. Pykälässä säädettäisiin, että muussakin kaupallisessa lentotoiminnassa edellytetään toiminnan harjoittajalta lentotoimintalupaa.

Kaupalliseksi ilmailuksi ei luettaisi ilmailutoimintaa harjoittavan yhdistyksen sisäiseksi toiminnaksi luokiteltavaa lentotoimintaa. Tällaista olisi esimerkiksi:

- yhdistyksen jäsenen suorittama toisen jäsenen ohjaaman purjelentokoneen hinaaminen, jolloin purjelentokoneen ohjaaja maksaa hinauspalvelusta korvauksen yhdi stykselleen,
- yhdistyksen laskuvarjohyppytoiminnassa yhdistyksen jäsenen suorittama toisen jäsenen lennättäminen laskuvarjohyppyä varten, jolloin laskuvarjohyppääjä maksaa palvelusta korvauksen yhdistykselleen ja
- yhdistyksen lennonopettajan suorittama esittelylento yhdistyksen toimintaan tai kurssiin tutustuvalla henkilöllä, joka suorittaa korvauksen lennon aiheuttamista kustannuksista yhdistykselle.

Toiminta on eräissä tapauksissa yritetty naamioida yhdistyksen jäsenten lennättämiseksi, vaikka todellisuudessa on ollut kyse lentotoimintalupaa edellyttävistä maksullisista yleisölennätyksistä. Yhdistys on esimerkiksi värvännyt uusia jäseniä ilmailutapahtuman yhteydessä. Jäseneksi hyväksyminen tapahtuu välittömästi ja jäsenmaksuun – joka maksetaan välittömästi liittymisen yhteydessä – sisältyy yksi lennätys yhdistyksen kalustolla. ”Jäsenten” ei ole tarkoitukseen liittyä yhdistykseen pysyvämmiin, eivätkä he yleensä edes miellä tapahtumaa muuksi kuin maksulliseksi yleisölennätykseksi. Tällaista valetoimintaa ei luettaisi yhdistyksen sisäiseksi toiminnaksi eikä sitä tule myöskään sekoittaa esittelylentoihin, joilla harrasteilmailua esitellään aidosti kiinnostuneille tuleville harrastajille.

Kaupalliseksi ilmailuksi ei luettaisi myöskään harrasteilmailussa tavanomaista polttoaine-, vuokra- tai vastaavien kustannusten jakamista lennolle osallistuvien henkilöiden kesken.

Harrastetoiminnassa aiheutuvien kustannusten jakaminen ei ole verrattavissa esimerkiksi autolla suoritettavien työmatkojen kus-

tannusten jakamiseen. Yksityisautojen omistus on yleistä, mutta harvalla on oma ilma-alus käytössään. Käytännössä ilma-aluksen harrastekäytön aiheuttamien kustannusten jakaminen tapahtuu siten, että lennolle osallistuvat, lentäjä mukaan lukien, jakavat ilma-aluksen vuokraamisesta aiheutuneet kustannukset keskenään. Kustannusten jakaminen on ollut mahdollista ilman, että toiminta on katsottu ansiolentotoiminnaksi. Toimintamalli on yleinen myös muissa maissa.

Ilmailulain ja verottajan käytännön tulisi olla yhteneviä. Jos ilmailulain ja verottajan tulkinnat kaupallisen ilmailun rajoista eroavat toisistaan, ei tilannetta voida pitää yksiselitteisenä ja oikeudenmukaisena yksittäisen kansalaisen kannalta. Verottajan tulkinnassa on perinteisesti pidetty tiettyjä yleishyödyllisiä toimintamuotoja vapaina tuloverotuksesta. Tällaiset talkoohengessä harjoitetut toimintamuodot, jotka ovat osa harrastusta, eivät ole kaupallista ilmailua huolimatta siitä, että toiminnasta saatetaan suorittaa joitakin omakustannusperusteisia korvauksia. Korvaukset liittyvät ilma-aluksen käytöstä aiheutuvien kustannusten kattamiseen eikä tarkoituksena ole liikevoiton saavuttaminen.

Yleishyödyllistä lentotoimintaa ei myöskään luettaisi kaupalliseen ilmailutoimintaan. Yleishyödylliseksi toiminnaksi luokiteltavaa lentotoimintaa olisi esimerkiksi:

- yhdistyksen jäsenen suorittama metsäpälentotoiminta,
- yhdistyksen jäsenen suorittama muu vapaaehtoinen yleishyödyllinen avustava toiminta, kuten merialueiden öljyvähinkovalvonta ja levähavainnot sekä
- yhdistyksen jäsenen osallistuminen vapaaehtoiseen etsintä- ja pelastuspalvelutoimintaan, jolloin yhdistys saa toiminnasta omakustannuseriaatteella lasketun korvauksen ulko puoliselta taholta.

Lentotoimintalupaa ei vaadittaisi, jos lentotoiminnan harjoittajalla on muussa valtiossa annettu vastaava Ilmailuhallinnon tunnustama lupa. Ilmailuun liittyvien lupien vastavuoroinen tunnustaminen kansainvälisesti perustuu Chicagon yleissopimuksen 33 artiklaan. Myös toimilupa-asetuksessa on vastavat säännökset.

**69 §. Lentotoimintaluvan myöntäminen.** Pykälän 1 momentin mukaan Ilmailuhallin-

non olisi myönnettävä lentotoimintalupa, jos hakija täyttää jäljempänä samassa pykälässä asetetut edellytykset. Lentotoimintalupa myönnettäisiin määräajaksi. Määräaika harjoitettaessa otettaisiin huomioon hakijan toimintaedellytykset, asianomaista toimintaa koskevat säännökset ja määräykset ja vastavat syyt. Määräyksiä on yhteisön lainsäädännössä ja Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetuissa standardeissa. Uudelle yrittäjälle lupa voitaisiin myöntää lyhyemmäksi ajaksi kuin vakiintuneelle yrittäjälle. Myös kalusta, henkilöstöä tai toimintaa koskevien vaatimusten muutosten voimaantulo saattaa olla syynä luvan rajoitettuun voimassaoloaikaan.

Lentotoimintaluvassa kuvattaisiin, millaista lentotoimintaa luvan haltija saisi harjoittaa.

Pykälän 2 momentin mukaan lentotoimintalupa voitaisiin myöntää vain sellaiselle yhteisön jäsenvaltion oikeushenkilölle tai kansalaiselle, jonka kotipaikka ja pääasiallinen liikepaikka sijaitsevat Suomessa.

Toimilupa-asetuksen 9 artiklassa asetetaan liikenneluvan myöntämisen ja voimassaolon edellytykseksi, että lentoliikenteen harjoittajalla on voimassa oleva lentotoimintalupa, jossa täsmennetään liikenneluvan piiriin kuuluva toiminta, ja että toiminta täyttää asetuksen vaatimukset. Lentotoimintaluvan myöntämisen edellytyksenä olisi, että hakijalla on sellainen koulutukseen ja kokemukseen liittyvä pätevyys, organisaatio sekä taloudelliset ja toiminnalliset edellytykset, että hakija kykenee harjoittamaan lentotoimintaansa turvallisesti. Lisäksi säädettäisiin lentotoimintaluvan myöntämisen edellytykseksi, että hakijalla on haettuun lentotoimintamuotoon soveltuva lentokalusto. Riittäisi, että vaadittu kalusto on hakijan käytössä viimeistään sen aloittaessa luvassa tarkoitetun lentotoimintansa.

Pykälän 3 momentissa annettaisiin Ilmailuhallinnolle valtuus antaa lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemat määräykset lentotoimintaluvan saamisen edellytyksistä. Säädos antaisi Ilmailuhallinnolle valtuutuksen saattaa Suomessa voimaan yhteiseurooppalaisissa ilmailuvaatimuksissa (JAR-OPS) asetetut kaupallista ilmailutoimintaa koskevat lentotoiminnalliset, tekniset ja taloudelliset vaatimukset, jotka on annettu turvallisen lentotoiminnan varmistamiseksi.

Tällaiset määräykset voisivat koskea:

- lentotoimintaluvan haltijan organisaatiota ja henkilöstöä kuten vastuuhenkilöitä, miehistövaatimuksia, henkilöstön koulutusta ja kelpoisuusvaatimuksia,

- kalustoa kuten toimintaan käytettävien ilma-alusten suoritusarvovaatimuksia, kuormausrajoituksia, varustusta, laitteita, mittareita, yhteydenpito- ja suunnistusvarusteita, huoltotoimintaa sekä ilma-aluksen käyttöön liittyviä asiakirjoja ja käsikirjoja,

- turvallisuudenhallintajärjestelmää sekä

- toimintamenetelmiä kuten toiminta- ja laatukäsikirjoja, toimintaohjeita, sääminimeitä, minimilentokorkeuksia, alueita, reittejä ja lentopaikkoja koskevia tietoja ja ohjeita, lento- ja työaika rajoituksia sekä lepoaikavaatimuksia, vaarallisten aineiden ja esineiden ilmakuljetusta ja siviili-ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia.

Momentissa säädettäisiin lisäksi, että Ilmailuhallinto voisi antaa tarvittaessa määräyksiä kaupallista lentotyötä, koulutustoimintaa tai pelkästään yleisölennätysoimintaa harjoittavan taloudellisista edellytyksistä. Kyseiset toimintamuodot jäävät liikennelupaa koskevan sääntelyn ulkopuolelle. Perusteena vaatimusten asettamiselle on, että jollei lentotoiminnan harjoittajalla ole riittäviä taloudellisia edellytyksiä toiminnan harjoittamiseen, vaarana on lentoturvallisuuden heikkeneminen esimerkiksi huollon laiminlyönnin johdosta.

**70 §. Liikennelupa.** Pykälän 1 momentissa viitattaisiin toimilupa-asetukseen. Suomessa liikenneluvan myöntäisi Ilmailuhallinto.

Toimilupa-asetuksen 11 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat määrätä, että uutta liikennelupaa voidaan tarkistaa vuoden kuluessa sen myöntämisestä ja sen jälkeen joka viides vuosi. Lentoturvallisuussyistä ja aloitettavan yrityksen toiminnallisten edellytysten tehokkaan valvonnan varmistamiseksi ehdotetaan, että tällainen vaatimus otetaan 2 momenttiin.

Toimilupa-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan lentoliikenteen harjoittajan käyttämät ilma-alukset rekisteröidään toimiluvan myöntäneen jäsenvaltion valinnan mukaan joko sen kansalliseen rekisteriin tai yhteisössä. Toimilupa-asetus edellyttää kuitenkin, että kun yhteisössä rekisteröidyn il-

ma-aluksen vuokrasopimus on hyväksytty asetuksen 10 artiklan mukaisesti, jäsenvaltio ei saa vaatia kyseisen ilma-aluksen rekisteröintiä omaan rekisteriinsä, mikäli tämä edellyttäisi ilma-alukseen tehtävän rakenteellisia muutoksia. Pykälän 3 momenttiin otettaisiin tällaisen poikkeuksen salliva säännös.

**71 §. Lentoliikenne yhteisön sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa.** Pykälässä säädettäisiin lentoliikenteen harjoittamisesta Suomessa ja muilla sellaisilla Euroopan unionin sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa. Lentoliikenteen harjoittamisella tarkoitetaan tässä matkustajien, postin ja rahdin kuljetusta. Pykälä täydentää tarvittavilta osin markkinoillepääsyasetusta.

Pykälän 1 momentissa viitattaisiin siihen, että lentoliikenteen harjoittaminen yhteisön sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa, edellyttää jäsenvaltiossa myönnettyä liikennelupaa. Tältä osin momentti on informatiivinen. Markkinoillepääsyasetuksen mukaan liikenneluvan haltijoilla on oikeus harjoittaa Euroopan unionin alueella matkustajien, rahdin ja postin kuljetusta. Momentissa säädettäisiin lisäksi, että Ilmailuhallinto voi yksittäistapauksessa tai Suomea sitovan kansainvälisen veloitteen perusteella myöntää tällaisen liikenteen harjoittamiseen luvan myös muulle kuin 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 jatkolennon. Kansainvälisen käytännön mukaan tämä edellyttää ilmailuviranomaisen hyväksyntää. Momentissa annettaisiin Ilmailuhallinnolle toimivalta tällaisen luvan myöntämiseen.

Vaikka liikenneluvan haltija ei tarvitse lentoliikenteen harjoittamiselle muuta lupaa, viranomaisen tarvitsee edelleen tietoja lentoyhtiöiden maksuista, paikkatarjonnasta ja aikatauluista tilastoja ja valvontaa varten. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin liikenneluvan haltijan velvollisuudesta ilmoittaa nämä tiedot. Aiempi hyväksyttämiskäytäntö on jäsenmaihiin rekisteröityjen yhtiöiden osalta muuttunut ilmoitusmenettelyksi. Säännöksen

lä ei rajattaisi 154 §:n mukaista velvoitetta ilmoittaa Ilmailuhallinnolle lentoliikennettä koskevia tietoja.

Lentoliikennesopimuksissa edellytetään pääsääntöisesti, että kansallinen viranomaisn hyväksyy aikataulut. Useissa sopimuksissa on myös määräyksiä paikkatarjonnan ja kuljetusmaksujen hyväksynnästä. Näissä sopimuksissa määritellään myös kansallinen ilmailuviranomainen, joten ilmailulakiin ei ole tarpeen ottaa tästä hyväksymismenettelystä erillistä määräystä.

**72 §. Julkinen palveluvelvoite.** Pykälässä säädettäisiin markkinoillepääsyaasetuksessa määrittelystä julkisesta palveluvelvoitteesta siltä osin kuin siitä tarvitaan täydentäviä kansallisia säännöksiä. Pykälän 1 momentin mukaan markkinoillepääsyaasetuksen 4 artiklassa tarkoitetun julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättäisi Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö. Ahvenanmaan itsehallintolain mukaisesti Ahvenanmaan maakunnalla olisi kuitenkin osin päällekkäinen toimivalta Ahvenanmaata koskevien julkisten palveluvelvoitteiden asettamiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö voisi 2 momentin mukaan tarvittaessa asettaa markkinoillepääsyaasetuksen mukaisia rajoituksia muiden kuin liikennettä harjoittamaan valitun lentoyhtiön säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle reitillä, jolle on asetettu julkinen palveluvelvoite. Edellytyksenä olisi, että tällaiset rajoitukset olisivat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi palveluvelvoitteen alaisella reitillä.

**73 §. Säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä.** Pykälän 1 momentin mukaan Ilmailuhallinto myöntäisi reitti-kohtaisen 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. Sijoittautumisen käsite (*establishment*) on Euroopan unionin yhteismarkkinoiden kannalta keskeinen. Euroopan yhteisöjen tuomioistuin vahvisti vuonna 2002 antamisensa niin kutsutuissa *Open skies* -tuomioissa

(tuomiot asioissa C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98 (Suomi), C-471/98, C-472/98, C-475/98 ja C-476/98, annettu 5 päivänä marraskuuta 2002) sijoittautumisen merkityksen myös Euroopan unionin ulkopuolelle suuntautuvassa kaupallisessa lentoliikenteessä. Sitä, milloin yhtiön katsotaan olevan sijoittautunut Suomeen, ei ole täsmällisesti lainsäädännössä määritelty. Käytännössä EU-lentoyhtiön on katsottu sijoittautuneen Suomeen silloin, kun se harjoittaa liikennettä Suomessa, Suomesta tai Suomeen.

Liikennöintiluvan myöntäminen kolmannen maan lentoyhtiölle liittyy pääsääntöisesti Suomen ja kyseisen kolmannen maan välisen lentoliikennesopimuksen soveltamiseen. Käytännössä mainitun kolmannen maan ilmailuviranomainen nimeää lentoyhtiön ja myöntää sille liikennöintiluvan. Suomen viranomaisella on sen jälkeen mahdollisuus reagoida nimeämiseen lentoliikennesopimuksessa määrittelyillä ehdoilla.

Suomen ja sellaisen kolmannen maan välillä, jonka kanssa Suomella ei ole lentoliikennesopimusta, voidaan kaupallista lentoliikennettä harjoittaa vain kummankin valtion hyväksynnällä. Nämä tilanteet ovat olleet harvinaisia. Kun ulkosuhdeasetuksen myötä Euroopan unionin ja komission rooli on kasvanut, tarvitaan kuitenkin säädös myös esimerkiksi niitä tilanteita varten, joissa lentoliikennesopimusta Suomen ja jonkin kolmannen maan välillä ei ole ja yhteisön tämän kolmannen maan kanssa käymät neuvottelut pitkiä. Käytännössä tällaiset yhteisöneuvottelut voivat estää Suomea käynnistämästä omia lentoliikennesopimusneuvotteluja.

Suomen ilmailuviranomainen varmistaa tällaisissa tilanteissa, että kyseisen ulkomaisen lentoyhtiön voidaan katsoa täyttävän Chicagon yleissopimuksessa asetetut vähimmäisvaatimukset, kuten että sillä on lentotoimintalupaa vastaava oman kansallisen viranomaisensa myöntämä lupa. Lisäksi varmistetaan, että lentoyhtiö täyttää turvaasetuksessa EU-alueelle liikennöivälle lentoyhtiölle asetetut vaatimukset, että sen kalusto täyttää sitä koskevat vaatimukset ja että sen vakuutusturva on kunnossa. Viranomaisen myös tarkastaa, mitä tietoja yhtiöstä on saatu erityisesti jäsenvaltioissa tehdyissä asematasotarkastuksissa.

Jos nämä teknisluontoiset edellytykset ovat kunnossa, liikenteen käynnistämisestä päätehtään liikenne- ja viestintäministeriön ohjauksessa. Näistä tilanteista säädettäisiin momentin 3 kohdassa.

Jos lentoliikennesopimuksessa niin sovitaan, Ilmailuhallinto vahvistaisi tarvittaessa reitti-kohtaisen liikenteen kuljetusmaksut, paikkatarjonnan, aikataulut ja muut lentoliikenteeseen liittyvät ehdot. Tästä säädettäisiin 3 momentissa. Vahvistaminen voisi tulla kyseeseen lentoliikennesopimuksen sopimusmääräysten perusteella tai silloin, kun Suomen ja kolmannen valtion välillä ei ole lentoliikennesopimusta.

**74 §. Reitit, joihin kohdistuu käyttörajoituksia.** Pykälän 1 momentissa 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 yhteisön lentoliikenteen harjoittajien kesken syrjimättömän ja avoimen menettelyn perusteella. Lentoliikennesopimuksessa rajoitetaan esimerkiksi sovitulla reiteillä liikennöivien lentoyhtiöiden määrää, viikkovuoroja tai kapasiteettia. Ilmailuhallinto päättäisi, mikä tai mitkä liikennöintiluvan hakijoista liikennettä saa harjoittaa. Liikennöintilupapäätöksen olisi perustuttava kokonaistarkasteluun, jossa otetaan huomioon matkustaja- ja rahtiliikenteen tarpeet, kilpailun edistäminen sekä yhteisön lentoliikenteen tasapainoinen kehitys.

Pykälän 2 momentissa annettaisiin Ilmailuhallinnolle valtuus antaa tarkemmat määräykset liikennöintilupien myöntämismenettelystä. Liikennöintilupien hakemisesta on voimassa Ilmailulaitoksen viranomaismääräys, jossa kuvataan menettely liikennöintilupien hakemiseksi.

**75 §. Ei-säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä.** Tilauslentojen sääntely perustuu Chicagon yleissopimuksen 5 artiklan 2 kohtaan. Tarkemmat säännökset sisältyvät Chicagon yleissopimuksen 9 liitteeseen. Suomen osalta on osin edelleen merkityksellinen myös Pariisissa huhtikuussa 1956 tehty ei-aikataulunmukaisen Euroopas-

sa tapahtuvan lentoliikenteen kaupallisia oikeuksia koskeva monenkeskinen sopimus (SopS 15/1957), jonka merkitystä on tosin vähentänyt lentoliikenteen liberalisointi yhteisössä, erityisesti markkinoillepääsyasetus.

Euroopan siviili-ilmailukonferenssi ECAC on laatinut tilauslentoihin liittyvistä suosituksistaan käsikirjan (*Manual on the Status of Implementation of ECAC Recommendations Relating to Non-Scheduled Air Transport*).

Ei-säännöllinen lentoliikenne on kaikkialla maailmassa lähtökohtaisesti luvanvaraista. Luvanvaraisuus on kuitenkin markkinoillepääsyasetuksen myötä poistunut kokonaan Euroopan talousalueella (ETA-yhtiöiden ETA-alueen sisällä lentämät lennot). Lisäksi luvanvaraisuutta on lievennetty edellä mainitulla Pariisin sopimuksella.

Ilmailuhallinto toimisi pykälän 1 momentin mukaan viranomaisena, joka myöntää luvat. Tämä vastaa nykytilannetta. Lupia myönnettäisiin yksittäiselle lennolle tai useamman lennon käsittävälle 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.

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 73 ja 74 §: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 2 momentissa annettaisiin Ilmailuhallinnolle valtuus antaa määräyksiä luvan hakemisesta. Luvan myöntämisedellytysten arvioimiseksi ja luvan yksilöimiseksi Ilmailuhallinto tarvitsee muun muassa seuraavat tiedot: lentoyhtiön nimi ja osoite, lennon tunnus, ilma-aluksen tyyppi ja rekisteritunnus, lennon tarkoitus kuten tilauslento, taksi-

lento tai humanitäärinen 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.

Erityisesti kolmansien maiden lentoyhtiöt saattavat tuntea huonosti ne vaatimukset, jotka Suomeen lennettäessä on täytettävä. Tämän valtuutuksen nojalla Ilmailuhallinto voisi määräyksellään lisäksi edellyttää, että hakija toimittaa esimerkiksi jäljennökset lentotoimintaluvastaan, lentokoneidensa vakuustodistuksista, melutodistuksista ja yhtiönsä turvaohjelmasta, selvityksen siitä, että lennoilla käytettävissä lentokoneissa on vaatimustenmukainen yhteentörmäysvaarasta ilma- ja varoittava järjestelmä sekä että ohjaimon ja matkustamon välinen ovi täyttää vaatimukset. Määräysten tarkoituksena on varmistaa matkustajien vähimmäisturva.

Edelleen momentissa valtuutettaisiin Ilmailuhallinto määräyksellään rajoittamaan muiden kuin valmistuksen 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 3 momentissa edellytettäisiin, että 2 momentissa tarkoitetuissa määräyksissä on otettava soveltuvin osin huomioon yhteisön tilauslentoliikenteen harjoittamista koskevan lainsäädännön lisäksi:

- Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettut standardit ja suosituksukset,
- Eurocontrolin päätökset,
- ECAC:n suosituksukset ja
- kansainvälinen käytäntö siltä osin kuin sitä yleisesti sovelletaan jäsenvaltioissa.

**76 §. Lentotyölupa.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että lentotyön suorittaminen edellyttää Ilmailuhallinnon myöntämää lentotyölupaa. Lupa tarvittaisiin, vaikka toiminta ei harjoitettaisi kaupallisesti.

Momentin mukaan perusedellytyksenä lentotyöluvan saamiselle olisi, että hakijalla on käytettävissään lentotyön turvalliseen suoritamiseen 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.

Lupavaatimus vastaa voimassa olevan lain 63 §:n 1 momenttia. Momentissa säädettäisiin lisäksi, että kun Ilmailuhallinto on myöntänyt organisaatiolle lentotoimintaluvan ja harjoitettava lentotyötoiminta on liitetty lentotoimintaluvan ehtoihin, erillistä lentotyölupaa ei vaadittaisi.

Poikkeuksena lentotyölupaa koskevasta vaatimuksesta momentissa säädettäisiin toisesta jäsenvaltiosta olevalle yrittäjälle oikeus toiminnan harjoittamiseen ilman suomalaista lupaa, jos sanotussa toisessa jäsenvaltiossa lentotyölupaa ei vaadita ja toiminnan harjoittaja osoittaa täyttävänsä tuossa toisessa jäsenvaltiossa asetetut lupa-, kelpoisuus- tai muut vastaavat vaatimukset. Tällöinkin tulisi kuitenkin noudattaa Ilmailuhallinnon asettamia, toiminnan turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia ehtoja.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, ettei lentotyölupaa vaadittaisi momentissa lueteltuihin lentotyömuotoihin. Näihin suhteellisen rajoitettuihin ja Ilmailuhallinnon määräyksillä riittävästi etukäteen ohjeistettuihin lentotyömuotoihin ei liity sellaisia ilmeisiä riskejä, että toiminnalta olisi syytä edellyttää luvanvaraisuutta.

Pykälän 3 momentissa annettaisiin Ilmailuhallinnolle valtuutus sallia, että jotain muuta-kin lentotyötoimintaa kuin tässä momentissa mainittua saadaan harjoittaa ilman lentotyö-



lupaa. Tietyn lentotyömuodon vapauttaminen lupavaatimuksesta edellyttäisi tällöin lisäksi, ettei toiminta poikkea normaalista yksityislentotoiminnasta siinä määrin, että luvan kautta tapahtuvaan valvontaan olisi turvallisuuden varmistamiseksi tarvetta. Säännös vastaisi voimassa olevan lain 63 § 2 momenttia.

Pykälän 4 momentissa annettaisiin Ilmailuhallinnolle valtuus asettaa lentotyöluvan myöntämisen sellaiset tarkemmat edellytykset, joita turvallisen lentotyötoiminnan varmistaminen edellyttää. Määräykset voisivat koskea tehtävän edellyttämää luvanhaltijan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa, käytettävää kalustoa sekä toimintakäsikirjoja ja menetelmiä. Ilmailuhallinnolle annettaisiin lisäksi valtuus määrätä lentotyöluvan haltijan taloudellisista edellytyksistä, jotta toiminnan turvallisuuden varmistamiseen olisi riittävästi keinoja.

Lentotyölupa on 5 momentin mukaan myönnettävä sellaiselle hakijalle, joka täyttää vaatimukset. Lentotyölupa myönnettäisiin määrääjäksi. Perusteita määrääjän asettamiselle on käsitelty 69 §:n 1 momentin perusteissa.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin ilma-alusten käyttämisestä lentotyöhön. Lentotyössä olisi lähtökohtaisesti käytettävä Suomen ilma-alusrekisteriin merkittyä ilma-alusta. Ilmailuhallinto voisi lisäksi sallia, että lentotyöhön käytetään toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityä ilma-alusta, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa. Kolmannessa maassa rekisteröidyn ilma-aluksen käyttö lentotyöhön olisi lähtökohtaisesti kiellettyä, mutta voitaisiin sallia Ilmailuhallinnon luvalla. Luvan myöntämisen lähtökohtana olisi lentoturvallisuus, mutta harkintaperusteena voitaisiin käyttää myös lentotyöhön soveltuvien ilma-alusten saatavuutta, jos esimerkiksi raskaisiin nostotöihin ei ole Suomessa tai jäsenvaltiossa saatavana kalustoa. Säännös vastaisi siten käytännön tilanteissa esiin tullutta tarvetta. Momentissa annettaisiin Ilmailuhallinnolle myös valtuus antaa tarkempia määräyksiä siitä, millä edellytyksillä kolmanteen maahan rekisteröity ilma-alus voidaan hyväksyä lentotyötehtäviin.

77 §. *Lentokoulutuslupa.* Pykälän 1 mo-

mentissa säädettäisiin, että lentokoulutuksen antamiseen vaaditaan Ilmailuhallinnon lupa silloinkin, kun toimintaa ei harjoiteta kaupallisesti. Lupa vaadittaisiin sekä ilma-aluksessa annettavaan 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 yksityislentäjäkoulutuksen osalta koulutusorganisaation rekisteröintiä. Tällaiset hyväksynnit ja rekisteröinnit on eräissä tapauksissa myös velvollisuus peruuttaa. Toiminnan luvanvaraisuus mahdollistaa sen asianmukaisen valvonnan.

Momentin mukaan lentokoulutusluvan saamisen perusedellytyksenä on, että hakijalla on käytettävissään lentokoulutuksen turvalliseen ja asianmukaiseen antamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto, tilat ja opetusvälineet.

Momentissa vapautettaisiin erillistä lentokoulutuslupaa koskevasta vaatimuksesta sellainen lentokoulutustoiminnan harjoittaja, jolla on lentotoimintalupa ja lentokoulutus sisältyy kyseisessä luvassa hyväksytyihin toimintamuotoihin.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 11 a §:ssä säädetään erityissäännöksistä henkilöstön pätevydestä ilmakuljetukseen liittyvissä tehtävissä. Ilmakuljetuksen suorittajalle tai sen palveluksessa olevalle annettavan koulutuksen tulee olla Ilmailulaitoksen hyväksymä. Tehtävä siirtyy Ilmailuhallintoa koskevan lakiehdotuksen mukaisesti Ilmailuhallinnolle.

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

Tarkemmat säännökset vaarallisten ainei-

den ilmakuljetukseen liittyvissä tehtävissä toimivan henkilöstön koulutuksen hyväksynnän hakemisesta, koulutuksesta ilmoittamisesta ja koulutusta koskevien muutosten ilmoittamisesta annetaan valtioneuvoston asetuksella (asetus vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta 210/1997). Ilmailuhallinnon päätöksellä voidaan antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen käytännön toteutuksesta ja muista koulutukseen liittyvistä teknisistä yksityiskohdista.

Lentokoulutuslupa on myönnettävä sellaiselle hakijalle, joka täyttää vaatimukset. Tästä säädetäisiin *3 momentissa*. Lentokoulutuslupa myönnettäisiin määräajaksi. Perusteita määräajan asettamiselle on käsitelty 69 §:n 1 momentin perusteluissa.

Pykälän *4 momentissa* annettaisiin Ilmailuhallinnolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä siitä, milloin lentokoulutusta saa antaa ilman lentokoulutuslupaa. Säännös vastaisi voimassa olevan lain 63 §:n 2 momenttia.

Tietyn lentokoulutusmuodon vapauttaminen lupavaatimuksesta edellyttäisi, että luvan hankkimiseen ei olisi turvallisuuden varmistamiseksi tarvetta. Tällaista toimintaa voisi olla esimerkiksi kertauskoulutus, yksinkertaisempien ilma-alusten tyypikoulutus ja koulutus, joka ei tähtää lupakirjaan, esimerkiksi taitolentokoulutus.

**78 §. Lentonäytöslupa ja lentokilpailulupa.** Pykälän *1 momentissa* säädetäisiin, että lentonäytöksen ja lentokilpailun järjestämiseen vaaditaan Ilmailuhallinnon myöntämä lupa. Lupa vaadittaisiin, vaikkei tapahtumaa järjestettäisi kaupallisessa tarkoituksessa. Lentonäytöksiin sisältyy paikalle kerääntyneeseen yleisöön kohdistuva riski lentotoiminnan luonteen vuoksi. Myös lentokilpailut sisältävät normaalia lentotoimintaa korkeamman riskin erityisesti silloin, kun osanottajamäärä on suuri, vaikka kilpailuissa tulee noudattaa normaaleja lentämistä koskevia sääntöjä.

Momentin mukaan lentonäytösluvan ja lentokilpailuluvan saamisen edellytyksenä olisi, että hakijalla on käytettävissään näytöksen tai kilpailun turvalliseen toteuttamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö. Lisäksi edellytettäisiin, että luvassa tarkoitettussa tapahtumassa käytettävä kalusto, lentonäytöksen esiintyjät tai kilpailun osanottajat, lento-ohjelmat ja tapahtuman turvallisuusjärjestelyt

täyttävät säännösten ja määräysten vaatimukset.

Tapahtumien luvanvaraisuus varmistaisi niiden asianmukaisen valvonnan. Lupaa edellytetään myös voimassa olevan lain 63 §:n 1 momentissa.

Pykälän *2 momentissa* annettaisiin Ilmailuhallinnolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä lentonäytösluvan ja lentokilpailuluvan myöntämisen edellytyksistä. Määräykset annettaisiin tapahtuman turvallisuuden takaamiseksi ja ne voisivat koskea luvanhaltijan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa sekä tapahtumassa käytettävää kalustoa, lentonäytöksen esiintyjä ja esiintyjien lento-ohjelmia sekä kilpailun osanottajia. Lisäksi voitaisiin antaa määräyksiä lentonäytösluvan ja lentokilpailuluvan haltijan toimintamenetelmistä, tapahtuman turvallisuusjärjestelyistä ja yhteydenpidosta muihin viranomaisiin kuin ilmailuviranomaisiin.

Lentonäytöslupa ja lentokilpailulupa on myönnettävä hakijalle, joka täyttää vaatimukset. Tästä säädetäisiin *3 momentissa*. Lentonäytöslupa ja lentokilpailulupa myönnettäisiin erikseen kutakin tapahtumaa tai tapahtumasarjaa varten.

**79 §. Hallinnolliset seuraamukset.** Pykälässä viitattaisiin 16 luvussa oleviin säännöksiin organisaatiolle myönnettyyn lupaan puuttumisesta.

Lentonäytöslupa ja lentokoulutuslupa eroavat muista luvista sikäli, että lupa myönnetään vain tiettyä tapahtumaa varten. Mikäli ilmenee tarvetta puuttua lentonäytöksessä tai lentokilpailussa tapahtuvaan toimintaan esimerkiksi tapahtuman järjestelyissä jo ennalta ilmenevien virheiden tai puutteiden vuoksi, olisi ilmailuviranomaisella kuitenkin käytettävissään 149—152 §:ssä tarkoitettut toimenpiteet. Lisäksi tapahtumaan osallistuvien toimintaan voitaisiin puuttua välittömästi 165 ja 166 §:n nojalla. Mahdollisuus antaa huomautus tai varoitus lentonäytösluvan ja lentokilpailuluvan haltijalle olisi tulevien tapahtumien valvonnan kannalta tarpeellista.

## 9 luku. Lentopaikat ja maalaitteet

Luvussa säädetäisiin lentopaikan perustamisen ja käyttöönoton edellyttämistä luvista ja erilaisten lentopaikkojen käyttöoikeudesta.

Lukuun otettaisiin myös säännökset lentoliikenteen sujuvuuden edistämisestä sekä lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta.

Luvussa säädettäisiin puolustusvoimille eräitä poikkeuksia lupamenettelyistä, jotka rajattaisiin koskemaan vain sotilasilmailua ja yksinomaan puolustusvoimain käyttöön tulevia lentoaikoja tai kevytlentopaikkoja. Täsmennyksillä mahdollistetaan valtakunnan puolustamiseen tarkoitettujen rakenteiden ja toimintojen tarkoituksenmukainen toteuttaminen sekä valvotaan sotilasviranomaisen valvomaan toimintaa.

Sotilaslentoaikoihin sovellettavista poikkeuksista tämän luvun säännöksistä säädettäisiin 4 §:n 1 momenttiin otettavan valtuuden nojalla valtioneuvoston asetuksella. Sotilasilmailuviranomainen voisi antaa 4 §:n 2 momentissa olevan valtuuden nojalla tarkempia määräyksiä sotilaslentoaikoista.

**80 §. Määritelmät.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tässä luvussa käytettyjen käsitteiden määritelmistä.

*Lentopaikalla* tarkoitettaisiin määrättyä maa- tai vesialuetta tai rakennelman päällä olevaa aluetta, joka on kokonaan tai osittain järjestetty ilma-alusten saapumista, lähtemistä ja maassa tai vedessä liikkumista varten. Määritelmässä on tarkennettu voimassa olevan ilmailulain määritelmää lisäämällä rakennelman päällä oleva alue, jolla tarkoitetaan rakennusten katoilla tai vastaavissa paikoissa olevia helikopterilentoaikoja.

*Lentoasemaksi* määriteltäisiin lentoaika, jossa ilmaliikenneliikennepalvelu on pysyvästi järjestetty. Määritelmä on voimassa olevan lain mukainen. Chicagon yleissopimuksen 14 liite edellyttää kansainväliseen liikenteeseen lentokoneilla käytettävien lentoaikojen hyväksyntää (*sertifiointia*). Koska kansainväliseen liikenteeseen käytetty lentoaika on käsitteenä epämääräinen, on tarkoituksenmukaista rajata hyväksyntä koskemaan lentoasemia. Lentoaseman määrittely laissa on tarpeen myös sen takia, että käsitettä käytetään muun muassa lentoliikennesopimuksissa. Ehdotettu määritelmä vastaa asiasisällöltään tällä lailla kumottavaksi ehdotettavan turvatarkastuksista lentoliikenteessä annetun lain (305/1994) 2 §:n 2 kohdassa olevaa lentoaseman määritelmää. Lentoasemalle ovat tyypillisiä kaupalliseen len-

toliikenteeseen soveltuvat palvelut, varustus ja henkilökunta. Ilmaliikennepalvelun pysyvä järjestäminen ei tarkoita ympärivuorokautista palvelua, vaan lentoaseman aukioloaika voi olla rajoitettukin.

Yhteisön lainsäädännössä lentoasemakäsitteen merkitys vaihtelee säädöskohtaisesti. Esimerkiksi markkinoillepääsyaetuksessa ja turva-asetuksessa olevan määritelmän mukaan lentoasemalla tarkoitetaan jäsenvaltiossa sijaitsevaa aluetta, jolla saadaan harjoittaa kaupallista lentoliikennettä. Määritelmän eroilla ei säännösten soveltamisen kannalta ole kovin suurta merkitystä.

*Kevytlentopaikalla* tarkoitettaisiin lentoaikkaa, jota käytetään lentotoimintaan purje- ja moottoripurjelentokoneilla, ilmalaivoilla, kuumailmapalloilla ja muilla Ilmailuhallinnon tarkemmin määrittelemillä kevyillä ilma-aluksilla. Määritelmä on voimassa olevan ilmailulain 39 §:n mukainen. Kevytlentopaikka on tarkoitettu sellaisille kevyille ilma-aluksille, joita käytetään pääasiassa harrastustoimintaan ja mahdollisesti harrastemailun lentokoulutukseen. Kevyitä ilma-aluksia ovat pykälässä esimerkkinä mainittujen purje- ja moottoripurjelentokoneiden, ilmalaivojen ja kuumailmapallojen lisäksi muun muassa niin sanotut VLA- (*Very Light Aeroplane*) lentokoneet ja UL- (*Ultralight*) -luokkiin kuuluvat lentokoneet.

*Muulla ilmailua palvelevalla alueella* tarkoitettaisiin aluetta, jolla on lentoaikan alueesta erillään ilmailua palvelevia rakennuksia, rakennelmia tai laitteita. Lentoaikan alueesta erillään on muun muassa ilmailuradiomajakoita ja tutkalaitteita suojarakennelmineen ja antennineen.

*Lentoaseman hyväksyntätodistuksella* tarkoitettaisiin lupaa, jolla vahvistetaan, että lentoaseman pitäjällä ja sen henkilöstöllä on ammattitaito, organisaatio ja toimintamäärtelemät ilmaliikenteen riittävän turvallisuuden varmistamiseksi ja että lentoasema on määräysten mukainen. Tämä sertifiointivaatimus perustuu Chicagon yleissopimuksen muuttuneisiin vaatimuksiin.

*Lentoaikan pito luvalla* tarkoitettaisiin lupaa, jolla vahvistetaan lentoaikan organisaatio ja toimintaehdot ja että lentoaika on säännösten ja määräysten mukainen. Lupa, joka on voimassa olevan ilmailulain mukai-

nen, edellyttäisiin lentopaikoilta, joilta ei vaadita hyväksyntätodistusta.

*Liikennealueella* tarkoitettaisiin lentopaikan osaa, joka on tarkoitettu ilma-alusten lentoonlähtöön, laskuun ja rullaukseen ja joka ei ole asematasoa. Liikennealueeksi ei täten luettaisi avoimen vesialueen rannalla olevaa rantautumispaikkaa, laituria tai nostoluiskaa, kun lentokoneen nousut ja laskut tapahtuvat avoimella vesialueella.

*Asematasolla* puolestaan tarkoitettaisiin sitä lentopaikan osaa, joka on tarkoitettu ilma-alusten matkustajien, postin tai rahdin lastausta tai purkamista sekä ilma-alusten tankkausta, paikoitusta tai huoltoa varten.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tarkemmin lentopaikkaan kuuluvista alueista ja rakennelmista. Lentopaikan tarkemmassa määrittelyssä on käytetty osaksi Chicagon yleissopimuksen määritelmien vakiintuneita suomenkielisiä vastineita, joita ovat esimerkiksi liikennealue, asemataso ja suoja-alueet kuten kiitotien pään turva-alue ja radiolaitteen suoja-alue. Esterajoitusalueilla puolestaan tarkoitetaan lentopaikkaan liittyviä Chicagon yleissopimuksen 14 liitteen mukaisesti määritettyjen esterajoituspintojen pystysuoria projektioita maan- tai vedenpinnalla.

Luettelon avulla täsmennettäisiin, mihin kohteisiin sovellettaisiin tämän luvun lentopaikkoja koskevia säännöksiä. Tarkoituksena ei ole sulkea pois kyseisiä kohteita koskevan muun lainsäädännön soveltumista, ellei tämän luvun säännöksistä nimenomaisesti johdu muuta.

**81 §. Lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttö.** Pykälän 1 momentin mukaisesti ilma-alusten lentoonlähtö- ja laskupaikkana saisi käyttää pääsääntöisesti vain lentopaikkoja sekä erityisin ehdoin, joista säädetään 2 momentissa, muuta aluetta. Tämä ei kuitenkaan koskisi hätätilanteita, pakkolaskua 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 sotilashelikopterille, muulle valtion helikopterille sekä etsintä- ja pelastustoimintaan käytettävälle helikopterille pelastus-, virka-apu- ja operatiivisilla lennoilla. Näissä tehtävissä laskeutumispaikka on voi-

tava valita tilanteen vaatimusten mukaan.

Pykälän 1 momentti vastaa asiasisällöltään voimassa olevan lain 40 §:n 1 momenttia.

Lisäksi säädettäisiin, että helikopterin lentoonlähtöön ja laskuun saataisiin käyttää aluksilla olevia laskeutumisalueita siten kuin erikseen säädetään 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 voimassa olevan lain 40 §:n 3 momenttia vastaavalla tavalla, että muun alueen kuin lentopaikan ja avoimen vesialueen käyttämiseen tilapäisesti ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskuun vaadittaisiin alueen omistajan tai haltijan suostumus. Tätä käyttöoikeutta voitaisiin kuitenkin 4 momentin nojalla rajoittaa. Tilapäisenä käyttönä ei voitaisi pitää esimerkiksi sellaisia tapauksia, joissa maa-alueelle on lentotoimintaa varten tehty rakennelmia tai jos aluetta käytetään ilma-aluksen lentotoiminnan asemapaikkana. Eräitä vähäisiä, turvallisuutta parantavia toimenpiteitä, kuten jäällä olevan tilapäisen lentopaikan auraamista tai kynnysten merkintää havuilla taikka tuulipussin asentamista voitaisiin kuitenkin pitää toimenpiteinä, jotka olisivat hyväksytyjä ilman että aluetta niiden johdosta pidettäisiin lentopaikkana.

Ilmailuhallinto antaisi momentin nojalla asiasta tarvittaessa ilmailun turvallisuuden kannalta tarpeellisia tarkempia määräyksiä. Ne koskisivat tilapäisen käytön tarkempaa määrittelyä, alueen mitoitusta ja pinnan ominaisuuksia, lentoesterajoituksia ja muita lentoonlähdön ja laskun turvallisuuteen vaikuttavia seikkoja suhteutettuna ilma-aluksen suorituskykyyn ja ominaisuuksiin.

Sotilaslentopaikkojen, esimerkiksi varalaskupaikkojen vaatimukset määrittää sotilasilmailuviranomainen. Sotilasilmailuviranomainen antaisi 4 §:n 4 momentissa olevan valtuuden nojalla tarvittaessa määräyksiä 1—4 kohdissa mainituista seikoista sotilaslentopaikkojen osalta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että jos 2 momentissa tarkoitettuun toimintaan tarvi-

taan maa- tai vesialueen omistajan tai haltijan lupa, yhteisen maa- tai vesialueen osakskunnan suostumuksesta päätettäisiin yhteisaluelain (758/1989) mukaisesti.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että jos lentoturvallisuus, liikenteen sujuvuus, maanpuolustukselliset syyt, elinkeinon harjoittaminen tai haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisy niin vaativat, Ilmailuhallinto voisi kieltää muun kuin lentopaikan käytön tai rajoittaa 2 momentissa tarkoitetun alueen käyttöä ilma-alusten lentoonlähtöihin ja laskuihin. Ilmailuhallinnon olisi kuultava asianomaista lääninhallitusta sekä tarpeen mukaan muita viranomaisia, jos kiellon tai rajoituksen syy on muu kuin lentoturvallisuus tai liikenteen sujuvuus. Lentopaikan osalta arviointi tapahtuisi osana rakentamisluvan myöntämisestä.

**82 §. Lentoliikenteen sujuvuuden edistäminen.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinto vahvistaisi lentoliikenteen sujuvuuden edistämistä koskevan kansallisen toimintaohjelman ja edistäisi lentoasemilla säännöllisesti toimivien yritysten ja viranomaisten toiminnan yhteensovittamista lentoliikenteen sujuvuuden kehittämiseksi. Säännös perustuu Chicagon yleissopimuksen 9 liitteeseen, jossa edellytetään tällaisen toimintaohjelman laatimista. Lentoliikenteen sujuvuuden edistämiseen liittyvä yritysten ja viranomaisten toiminnan yhteensovittaminen hoidettaisiin jatkossa kuten nykyisinkin erillisessä yhteistyöryhmässä, johon osallistuisivat muun muassa rajavartiolaitos, tulli, poliisi, puolustusvoimat, terveysviranomaiset, posti, lentoasemat, lentoyhtiöt ja maahuolintayritykset.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että lentoaseman pitäjän olisi huolehdittava lentoasemalla säännöllisesti toimivien yritysten ja viranomaisten toiminnan yhteensovittamisesta kansallisen toimintaohjelman ja Ilmailuhallinnon antamien toiminnallisten ja teknisten määräysten mukaisesti. Tämä kansallinen toimintaohjelma laadittaisiin ja pidettäisiin ajan tasalla sanottujen yritysten ja viranomaisten yhteistyönä. Chicagon yleissopimuksen 9 liitteessä edellytetään myös lentoasematasoista toiminnan yhteensovittamista. Lentoasemakohtaiseen yhteistoimintaan osallistuisivat esimerkiksi rajavartiolaitos,

tulli, poliisi, puolustusvoimat, lentoyhtiöt sekä maahuolintayritykset.

**83 §. Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen lentoasemilla.** Pykälän 1 momentissa on informatiivinen viittaus slot-asetukseen, jossa säädetään lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta lentoasemilla. Slot-asetusta sovelletaan Suomessa toistaiseksi ainoastaan Helsinki-Vantaan lentoasemaan.

Pykälän 2 momentin mukaan Ilmailuhallinto vastaisi slot-asetuksessa jäsenvaltiolle säädetyistä tehtävistä. Ilmailuhallinto nimeäisi slot-asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun aikatauluneuvojan tai koordinaattorin. Pykälän 3 momentissa osa tehtävistä säädettäisiin kuitenkin lentoaseman pitäjän vastuulle.

**84 §. Rakentamislupa.** Pykälän 1 momentin nojalla lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentamiseen ja merkittävään muuttamiseen vaadittaisiin rakentamislupa. Ilmailuhallinto myöntäisi rakentamisluvan. Valtioneuvosto voisi yksittäistapauksessa päättää esimerkiksi yhteiskunnallisesti merkittävän rakentamislupaa koskevan asian ratkaistavakseen. Valtioneuvoston pidätysoikeus olisi perusteltua esimerkiksi tapauksissa, joissa lupapäätökseen liittyy merkittäviä pakko lunastuksia ja olisi tarkoituksenmukaista ratkaista kaikki lupa-asiat samanaikaisesti. Pidätysoikeuden avulla voitaisiin myös tarvittaessa ohjata liikennepolitiikkaa lentoa- paikkojen 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 tarkoitettuna muutoksina eikä myöskään useimmissa tapauksissa yhdysteiden tai asematasojen laajennuksia, ei myöskään sellaisen rakennuksen rakentamista, joka ei liity lentoturvallisuuden tai liikenteen sujuvuuden vaatimukseen.

Momentti on voimassa olevan ilmailulain mukainen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, ettei tässä luvussa tarkoitettua rakentamislupaa

kuitenkaan vaadittaisi varalaskupaikoille, helikopteripaikoille eikä lennokkitoiminnan kevytlentopaikoille, joita rakennetaan puolustusvoimien tarpeisiin kriisioloja ja niiden harjoittelua varten, eikä rajavartiolaitoksen käyttöön tarkoitetuille helikopterilaskupaikoille.

Varalaskupaikkojen osalta yhteistoimintaviranomainen on Tiehallinto ja raken- nusalupa-asiat hoidetaan sitä kautta. Tarkemmin varalaskupaikoista säädetään maantielaissa (503/2005). Momenttiin otettavilla helikopteri- toimintaa ja lennokkitoimintaa koskevalla täsmennyksillä mahdollistetaan näiden järjestelmien vaatimien rakenteiden tarkoituksen- mukainen toteuttaminen.

Pykälän 3 momentissa säädetäisiin muun rakentamista koskevan lainsäädännön nou- dattamisesta. Lentopaikoilla maa-alueiden lunastustoimenpiteet ovat usein tarpeen, jotta lentopaikan rakentamiselle, muuttamiselle ja ylläpitämiselle asetetut lentoturvallisuusstan- dardit tulisivat täytetyiksi. Tämän takia mo- mentissa asiallisesti viitattaisiin myös kiinte- än omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunas- tuksesta annettuun lakiin (603/1977). Siltä osin kuin ympäristövaikutusten arviointime- nettelystä annetussa laissa (468/1994) tarkoi- tettuun ympäristövaikutusten arviointiselos- tukseen sisältyvät tämän lain säännösten so- veltamiseksi tarpeelliset tiedot ympäristövai- kutuksista, ei samaa selvitystä vaadittaisi u- desta. Lupapäätöksestä olisi käytävä lmi, 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 raken- nuslain 126 §:ssä eikä sitä täydentävän maankäyttö- ja rakennusasetuksen (895/1999) 62 §:ssä tarkoitettua toimenpidē- lupaa koskevia säännöksiä sovellettaisi len- topaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen eikä lentoturvallisuuden ja lentoliikenteen säännöllisyyden kannalta välttämättömien laitteiden ja rakennelmien kuten ilmailura- diomajakoiden ja tutkalaitteiden eikä niiden suojarakennelmien rakentamiseen. Lenno- varmistuslaitteistojen sijaintipaikka määräy- tyä usein jonkin teknisen seikan perusteella. Esimerkiksi reittimajakat ja tutkat on tekni-

sistä syistä pakko sijoittaa tiettyihin paikkoi- hin, jotta niitä koskeva tekninen järjestelmä voisi toimia. Sijoituspaikan valintaan vaikut- tavat maanpinnan muoto ja radiotekniset syyt. Lentopaikkojen lähiympäristöä lukuun ottamatta tällaisia laitteita on vain jokunen koko maassa. Nämä ovat tarpeen lentoturval- lisuuden ja liikenteen säännöllisyyden ta- kaamiseksi. Ilmailuhallinnon on lupa-asiassa 85 §:n mukaisesti kuultava kuntaa, muita vi- ranomaisia ja naapureita.

Lentopaikan tai muulla ilmailua palveleval- la alueella tehtäville toimenpiteille ei edelly- tettäisi maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:n mukaisen maisemätyöluvan hakemista tai lain 129 §:n mukaisen ilmoituksen tekemistä.

**85 §. Rakentamislupa-asian käsittelyyn liit- tyvä kuulemismenettely.** Pykälän 1 momentis- sa säädetäisiin lausunnon antamismahdolli- suudesta. Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä olisi asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministe- riölle, ympäristöministeriölle, alueelliselle ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Kuulemismenettelyä ei sovellettaisi kui- tenkaan silloin, kun kyse on lentopaikalle ra- kennettavista laitteista tai rakennelmista.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin, että jos rakentamislupahakemus tarkoittaa muun il- mailua palvelevan alueen kuin lentopaikan tai sen rakennelmien ja laitteiden rakentamis- ta tai niiden 84 §:n mukaista muuttamista, asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan muulle asianomaiselle viranomaisel- le ja naapureille olisi ennen rakentamisluvan myöntämistä varattava tilaisuus antaa lausun- tonsa asiasta. Tällöin sovellettaisiin hallinto- lain mukaista kuulemismenettelyä osana hy- vän hallinnon periaatteiden soveltamista.

**86 §. Rakentamisluvan myöntämisen edel- lytykset.** Pykälän 1 momentin mukaan raken- tamisluvan myöntämisen edellytyksenä olisi, että lentopaikka tai muu ilmailua palveleva alue sekä sen rakennukset, rakennelmat ja laitteet täyttävät lentoturvallisuuden edellyt- tämät vaatimukset ja että lentopaikalle on myönnetty ympäristönsuojelulaissa (86/2000) edellytetty ympäristölupa. Voi- massa olevassa laissa rakentamisluvan myö- ntämisen perusteena ei ole mainittu liikenteen sujuvuuden vaatimusten täyttämistä. Lento-

liikenteen lisääntymisen johdosta momenttiin lisättäisiin vaatimus myös liikenteen sujuvuuden edellyttämien vaatimusten täyttämistä. Rakentamislupa voitaisiin liittää ehtoja, jotka varmistaisivat, että luvan kohde täyttää lentoturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden vaatimukset.

Lisäksi säädettäisiin, että Ilmailuhallinto voisi maanpuolustuksellisten syiden perusteella kieltää lentopaikan rakentamisen. Rakentamislupakäsittelyssä tulisi näin 81 §:n 4 momenttia vastaavalla tavalla ottaa huomioon lentotoiminnan vaikutukset lentoturvallisuuteen, liikenteen sujuvuuteen, maanpuolustukseen, elinkeinon harjoittamiseen ja ympäristövaikutusten ehkäisyyn. Lentoliikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyvät asiat otettaisiin huomioon 2 momentin mukaisissa määräyksissä ja ympäristövaikutukset ympäristöluvassa. Maanpuolustukseen tai elinkeinon harjoittamiseen liittyvät näkökohdat otettaisiin huomioon 85 §:n mukaisessa kuulemismenettelyssä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinto antaisi lentotoiminnan 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. Näistä säädettäisiin tarkemmin 88 ja 90 §:ssä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että rakentamislupa myönnettäisiin vähintään viiden vuoden määräajaksi. Lupa voitaisiin peruuttaa, jos lupaan liitettyjä ehtoja ei nouda-

teta tai luvan antamisen edellytykset eivät enää täyty, eikä luvanhaltija ole korjannut puutteita Ilmailuhallinnon asettamassa kohdullisessa ajassa.

**87 §. Lentoaseman hyväksyntätodistus.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lentoasemalta vaadittavasta hyväksyntätodistuksesta. Hyväksyntätodistuksessa määrättäisiin minikäläiseen liikenteeseen tai muuhun ilmailuun lentoasemaa saa käyttää. Hyväksyntätodistuksen myöntäisi Ilmailuhallinto.

Lentoaseman hyväksyntätodistus olisi uusi lupamuoto, jota ei määritellä voimassa olevassa ilmailulaissa. Todistuksen vaatiminen perustuisi Chicagon yleissopimuksen 14 liitteen muutoksiin. Ilmailulaitoksen Lentoturvallisuushallinto on jo edellyttänyt hyväksyntää lentoasemilta, joilla harjoitetaan säännöllistä kansainvälistä matkustajaliikennettä tai tilauslentoliikennettä yli 11-paikkaisilla ilmaluoksilla. Hyväksyntävaatimus laajenisi ehdotetun lain myötä myös pienemmille lentoasemille. Vaatimus koskisi näin myös yksinomaan kotimaan liikenteeseen käytettäviä lentoasemia kuten Seinäjoki ja Mikkeli. Hyväksyntävaatimus koskisi myös Helsinki-Malmin yleisilmailukäytössä olevaa lentoasemaa sekä Hallin, Kauhavan ja Utin lentoasemia. Näiden sotilaslentopaikkojen maapohjan omistaa Ilmailulaitos, joka on myös kenttien pitäjä. Yhtenäinen lupakäytäntö on tarpeen lentoasemien toiminnan turvallisuusvalvonnan kannalta.

Sotilasilmailua harjoitetaan siviili-ilmailun lentoasemilta ja -paikoilta, siviili- ja sotilasilmailun yhteistoimintakentiltä sekä sotilasilmailun lentopaikoilta. Yhteistoimintakentien hyväksyvänä viranomaisena on Ilmailuhallinto. Yksinomaan puolustusvoimien toimintaan tarkoitettuja ovat varalaskupaikat, puolustusvoimien helikopterilaskupaikat ja lennokkitoiminnan kevytlentopaikat.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että yleisessä käytössä olevan lentoaseman käyttämisen olisi oltava sallittua samoilla ehdoilla kaikille. Säännös on sisällöltään voimassa olevan lain 40 §:n 2 momentin mukainen ja perustuu Chicagon yleissopimuksessa olevaan vaatimukseen. Momentissa oleva viittaus slot-asetukseen 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 sotilasilmaluun tai valtion lentotoimintaan.

**88 §. Lentoaseman hyväksyntätodistuksen myöntämisen edellytykset.** 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 pitoon.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinto antaisi lentotoiminnan turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät kansainvälisiin turvallisuusnormeihin pohjautuvat tarkemmat määräykset hyväksyntätodistuksen 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 16 luvussa oleviin säännöksiin toimenpiteistä organisaatiolle myönnettyyn lupaan puuttumiseksi.

**89 §. Lentoaseman pitolupa.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että pitolupa vaadittaisiin

siin lentopaikalta, jolta ei edellytetä 87 §:ssä tarkoitettua hyväksyntätodistusta. Pitoluvan myöntäisi Ilmailuhallinto. Lentoaseman pitoluvassa määrättäisiin lentopaikan pitäjä ja päällikkö. Lisäksi luvassa määrättäisiin, min-käläiseen liikenteeseen tai muuhun ilmailuun lentopaikkaa saisi käyttää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että pitolupaa ei vaadita lentopaikalta, jota käytetään yksinomaan sotilasilmaluun tai valtion lentotoimintaan. Pitolupaa ei tämän mukaan vaadittaisi esimerkiksi puolustuslaitoksen tai rajavartiolaitoksen yksinomaisessa käytössä olevilta helikopterilentopaikoilta tai 84 §:n 2 momentissa tarkoitetuilta varalaskupaikoilta.

**90 §. Pitoluvan myöntämisen edellytykset.** Pykälän 1 momentin mukaan pitoluvan myöntämisen edellytyksenä olisi, että hakija on osoittanut että lentopaikka täyttää 86 §:ssä tarkoitettua rakentamisluvan edellytykset ja että pitäjän organisaatio mahdollistaa lentopaikan turvallisen pidon. Lisäksi säädettäisiin pitoluvan myöntämisessä sovellettavaksi, mitä rakentamisluvan myöntämisestä säädetään.

Pykälän 2 momentissa viitattaisiin 16 luvussa oleviin säännöksiin toimenpiteistä organisaatiolle myönnettyyn lupaan puuttumiseksi.

Pykälä vastaa asiasisällöltään voimassa olevan lain 46 §:ää.

**91 §. Kevytlentopaikat.** Pykälän 1 momentin nojalla kevytlentopaikalta ei vaadittaisi Ilmailuhallinnon antamaa rakentamis- ja pitolupaa. Lentoaseman pitäjän olisi 90 päivää ennen rakentamisen aloittamista sekä 30 päivää ennen lentopaikan käyttöönottoa tehtävä ilmoitus Ilmailuhallinnolle. Ilmailuhallinto 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. Pykälä on voimassa olevan lain 47 §:n mukainen. Käyttöönottoilmoitukselta edellytettävää aikarajaa on kuitenkin lyhennetty 90 päivästä 30 päivään.

Pykälän 2 momentin nojalla Ilmailuhallinto voisi kuitenkin puuttua kevytlentopaikkojen rakentamiseen tai käyttöönottoon lentoturvallisuus-, maanpuolustus- tai ympäristösyistä, joko kieltämällä rakentamisen tai käyttöö-



oton tai asettamalla niille ehtoja.

**92 §.** *Rakennusten, rakennelmien ja laitteiden hyväksyminen käyttöön.* Pykälässä säädetäisiin, että lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen rakennukselle, rakennelmalle tai laitteelle on saatava Ilmailuhallinnon hyväksyntä ennen kuin se otetaan rakentamisen tai muutoksen jälkeen käyttöön. Näin Ilmailuhallinto voisi varmistua siitä, että kyseiset kohteet on rakennettu, muutettu, korjattu ja varustettu niin, että ne täyttävät lentoturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden edellyttämät vaatimukset. Ilmailuhallinnon käyttöönottohyväksyntää ei tarvitsisi hakea, jos kohteella ei ole vaikutuksia lentoturvallisuuteen eikä haitallisia vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen.

Yksinomaan sotilasilmailulle varatun lentopaikan rakennelmat ja laitteet, jotka 80 §:n 2 momentin mukaisesti kuuluvat lentopaikkaan, hyväksyisi 4 §:n 4 momentissa olevan valtuuden nojalla sotilasilmailuviranomainen.

**93 §.** *Lentopaikan käytön kieltäminen ja rajoittaminen.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin lentopaikan pitäjän vastuusta. Lentopaikan ilmoitettuna palveluajoina lentopaikka on pidettävä määräysten mukaisessa kunnossa. Tämä ei kuitenkaan rajoita ilma-aluksen päällikön vastuuta laskeutumis-, rullaus- ja lentoonlähtötilanteissa. Etenkin muina kuin lentopaikan ilmoitettuna palveluajoina lentopaikan käyttäminen on kokonaan päällikön vastuulla.

Pykälän 2 momentissa veloitettaisiin lentopaikan pitäjä kieltämään lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen, rakennuksen, rakennelman tai laitteen käyttö tai rajoittamaan sen käyttämistä sekä palveluajoina että muuna aikana, jos se lentoturvallisuuteen liittyvästä syystä on tarpeellista. Syitä lentopaikan käytön kieltämiseen voisivat olla esimerkiksi:

- ilmailumääräyksissä vaadittu lentopaikan varustus kuten näköaistiin perustuvat maalaiteet eivät ole kunnossa,
- liikennealue tai asemataso ei kelirikon tai korjaustyön takia ole liikennöitävässä kunnossa,
- liikennealue tai asemataso ei esteen takia ole määräysten mukainen; tällainen este voisi olla esimerkiksi sotilaskäytössä olevalla ken-

tällä pysäytysverkko,

- lentopaikalla järjestetään huvitilaus, 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.

Voimassa olevan lain perusteella kentän pitäjällä on oikeus, muttei lakiin kirjattua turvallisuutta kieltää kentän käyttöä tai rajoittaa sen käyttöä, jos turvallisuus sitä edellyttää.

Lentopaikan pitäjän vastuu huolehtia lentopaikan turvallisuudesta ei toisaalta vapauttaisi ilma-aluksen päällikköä yleisestä huolellisuusvastuusta lennon valmistelussa ja toteuttamisessa. Varsinkin miehittämättömien lentopaikkojen osalta päällikön on huolellisesti selvítettävä kentän käyttökuntoisuus, jos sääolosuhteet tai muut syyt antavat perustelun syyn epäillä, ettei kenttä olisi liikennöitävässä kunnossa.

Pykälän 3 momentissa säädetäisiin Ilmailuhallinnolle valtuus määrätä 2 momentissa tarkoitettu kieltäminen tai rajoitus, jos se katsoo, ettei lentopaikan pitäjä ole toiminut sanotussa momentissa edellytetyllä tavalla.

## 10 luku. Maahuolinta

Luvussa säädetäisiin maahuolinnasta lentoasemilla ilmailulakiin vuonna 1997 otettujen säännösten pohjalta. Luvun säännöksiä ei ole käytännössä jouduttu soveltamaan, mutta ne ovat tarpeen, jotta maahuolintadirektiivin täytäntöönpanojärjestelyt säilyisivät asianmukaisina.

Direktiivin 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.

Luvun rakenne direktiiviä viittaavaksi on tarkoitettu säilyttää ennallaan. Lukuun tehtäisiin vain vähäisiä teknislousteisia tarkistuksia, jotka johtuvat ilmailun hallintorakenteiden muutoksista ja lakiehdotuksen muiden lukujen käsitteistöstä.

**94 §. Määritelmät.** Pykälä sisältäisi maahuolintapalvelun ja omahuolinnan määritelmät. Määritelmät perustuvat maahuolintadirektiivin 2 artiklan f ja g kohtaan ja vastaavat voimassa olevan lain 51 a §:ää.

**95 §. Maahuolintapalvelujen tarjoaminen.** Pykälä pääosin vastaisi voimassa olevan lain 51 b §:ää. Pykälän 1 momentin mukaan maahuolintapalvelujen tarjontaa direktiivin soveltamisalaa 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. Lentopaikan pitäjä ei saisi ilman 2 tai 3 momentissa tarkoitettua perustetta rajoittaa maahuolintapalvelujen tarjontaa tai lentoliikenteen harjoittajan oikeutta omahuolintaan.

Lentopaikan pitäjän on soveltamisalassäänösten puitteissa turvattava edellytykset maahuolintapalvelujen tarjoamiselle ja omahuolinnalle direktiivin 16 artiklan mukaisesti. Sen mukaan lentopaikan rakennelmien ja laitteistojen on oltava maahuolintapalvelujen tarjoajien ja omahuolinnan harjoittajien käytävissä siinä määrin kuin heidän toimintansa sitä edellyttää. Sikäli kuin lentopaikan 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.

Lentopaikan pitäjä olisi lisäksi velvollinen huolehtimaan siitä, että lentopaikalla on di-

rektiivin 5 artiklassa tarkoitettu käyttäjien komitea. Järjestelyn tarkoituksena on varmistaa, että käyttäjien näkemyksiä kuullaan tehtäessä lentopaikan maahuolintaa koskevia ratkaisuja. Jäseninä komiteassa voisivat halutessaan olla kaikki lentopaikkaa käyttävät tahot kuten esimerkiksi lentoliikenteen harjoittajat ja maahuolintapalvelujen tarjoajat. Esettä ei olisi sille, että lentoaseman pitäjä perustaa useampaa hallinnoimaansa lentopaikkaa varten yhteisen komitean, jos käyttäjäpiiri on pääosin sama. Käyttäjien komiteaa koskeva säännös korvaisi Ilmailulaitoksen samaa asiaa koskevan päätöksen 2/1997 (ADM 1).

Pykälän 2 momentin mukaan Ilmailuhallinto huolehtisi Suomessa maahuolintadirektiivissä jäsenvaltioille osoitetuista valvontatehtävistä. Valvontavelvollisuus perustuu direktiivin 3 artiklan 3 kohtaan. Tarkoituksena on varmistaa direktiivin edellyttämä maahuolinnan markkinoiden vapaus. Lentopaikan pitäjällä olisi mahdollisuus rajoittaa maahuolintapalvelujen tarjontaa tai omahuolintaa vain maahuolintadirektiivin 6, 7, 9 tai 15 artiklan mukaisesti. Päätöksen rajoitusten hyväksyttävyydestä ja käyttöönnotosta tekisi Ilmailuhallinto lentopaikan pitäjän hakemuksesta.

Maahuolintadirektiivin 6 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet varmistaa maahuolintapalvelujen tarjoajille vapaan pääsyn kolmansille osapuolille tarjottavien maahuolintapalvelujen markkinoille. Jäsenvaltioilla on oikeus edellyttää, että maahuolintapalvelujen tarjoajien on oltava sijoittuneita yhteisön alueelle. Jäsenvaltiot voivat 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 saa rajoittaa palvelujen tarjoajien lukumäärää vähempään kuin kahteen minkään edellä mainitun palvelulajin osalta. Lisäksi tulee olla ainakin yksi palvelujen tarjoaja, joka ei ole liian suuressa määrin lentoaseman pitäjän tai lentoasemaa merkittävässä määrin käyttäneen lentoyhtiön

määräysvallassa.

Direktiivin 7 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet varmistaakseen omahuolinnan vapaan harjoittamisen. Kuitenkin 6 artiklassa mainittujen maahuolintapalvelujen osalta jäsenvaltiot voivat 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 on sallittua, jos lentoasemalla käytettävissä olevan tilan tai kapasiteetin erityiset rajoitteet erityisesti ruuhkautumisen ja tilojen käyttöasteen vuoksi estävät markkinoiden avaamisen tai omahuolinnan harjoittamisen direktiivissä säädettyssä laajuudessa. Poikkeus ei saa vääristää kilpailua palvelujen tarjoajien tai omahuolintaan oikeutettujen käyttäjien kesken eikä koskea laajempaa alaa kuin on tarpeen.

Jäsenvaltioiden myöntämien poikkeusten voimassaoloaika on yleensä enintään kolme vuotta.

Direktiivin 15 artiklan mukaan jäsenvaltio voi tarvittaessa lentoaseman pitäjän ehdotuksesta kieltää palvelujen tarjoajaa tarjoamasta 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 voi rajoittaa tai lakkauttaa kolmannesta maasta olevien palvelujen tarjoajien ja käyttäjien toimintaa vastavuoroisuuden perusteella, jos kolmas maa ei anna vastaavia oikeuksia jäsenmaasta olevalle palvelun tarjoajalle.

Luvan rajoituksiin antaisi Ilmailuhallinto. Direktiivin 9 artiklan mukaisissa tapauksissa tarvittaisiin myös komission suostumus. Rajoitukset olisivat direktiivin asettamissa rajoissa määräaikaista.

Direktiivin 11 artiklan mukaisesti jäsenvaltion on 6 artiklan 2 kohdassa tai 9 artiklassa tarkoitettuihin rajoituksiin ryhtyessään järjestettävä avoin tarjouskilpailu maahuolintapalvelujen tarjoajien valitsemiseksi. Palvelutarjoajat saadaan valita enintään seitsemäksi vuodeksi kerrallaan. Jos rajoituksia jatketaan vielä tämän kauden jälkeen, palvelutarjoajien valinta on suoritettava uudelleen samaa menettelyä noudattaen.

Pykälän 3 momentin mukaan lentoaseman pitäjän olisi maahuolintaa koskevissa asioissa kuultava käyttäjien komiteaa ja palveluja tarjoavia yrityksiä maahuolintaa koskevissa asioissa noudattaen maahuolintadirektiivin 13 artiklaa. Nykyisin vastaava kuulemissäännös sisältyy Ilmailulaitoksen päätökseen 2/1997 (ADM 1). Kuuleminen olisi tarpeen suunniteltaessa rajoituksia maahuolinnan harjoittamiselle ja seurattaessa asetettujen rajoitusten vaikutuksia. Kuuleminen olisi järjestettävä vähintään kerran vuodessa.

Pykälän 4 momentin mukaan Ilmailuhallinto 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.

**96 §. Lentopaikan keskitettyjen infrastruktuurien käyttäminen.** Pykälän mukaan Ilmailuhallinto 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 51 c §: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.

**97 §. Maahuolinnan kirjanpidon eriyttäminen ja tarkastaminen.** Pykälä vastaa pääosin voimassa olevan lain 51 e §: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 Ilmailuhallinnon määräämän tarkastajan käyttöön kirjanpitonsa ja tiedot, joiden perusteella kirjanpidon eriyttämistä voidaan valvoa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että tarkastaja antaisi kertomuksensa kirjanpidon eriyttämisen toteutumisesta Ilmailuhallinnolle. Ilmailuhallinto saisi salassapitovelvollisuuden estämättä luovuttaa kertomuksen komissiolle ja kilpailuviranomaiselle. Jos maahuolinnan tukemisesta muiden toimintojen tuotoilla ja siitä mahdollisesta johtuvasta kilpailuedusta syntyy erimielisyyttä, asian ratkaisevat ensi vaiheessa kilpailuviranomaiset.

## 11 luku. Siviili-ilmailun turvaaminen

Luvussa säädettäisiin turva-asetuksen säännöksiä täydentävästi asetuksessa sallituista poikkeavista menettelyistä ja siviili-ilmailun turvaamisen viranomaisesta. Tarkoituksena on, että tämän luvun säännökset korvaisivat myös turvatarkastuksista lentoliikenteessä annetun lain, joka kumottaisiin tällä lailla.

Viranomaisena, joka hyväksyy turvaohjelmat, turvatarkastajat ja näiden koulutuksen, valvoo niitä sekä myöntää kulkuoikeudet lentoasemille, toimisi Ilmailuhallinto. Lentoasema antaisi henkilökortit ja ajoneuvoluvat. Lentoasemien pitäjien olisi toteutettava turvaamista edistävät toimenpiteet.

**98 §. Luvun soveltamisala ja yleiset säännökset.** Pykälän *1 momentissa* viitattaisiin turva-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin. Ilmailun turvaamisella

tarkoitetaan turva-asetuksen 2 artiklan 3 kohdan mukaan ”toimenpiteiden sekä ihmisten ja luonnon voimavarojen yhdistelmää, jolla on tarkoitus suojata siviili-ilmailua siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta”.

Turva-asetuksen nojalla on toistaiseksi annettu seuraavat komission asetukset:

- toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöön panemiseksi annettu komission asetukset (EY) N:o 622/2003, jota on muutettu komission asetuksilla 68/2004, 857/2005 ja 781/2005,

- siviili-ilmailun turvaamisen alalla suoritettavissa komission tarkastuksissa noudatettavista menettelyistä annettu komission asetukset (EY) N:o 1486/2003,

- kansallisia siviili-ilmailun turvaamisen laadunvalvontaohjelmia koskevista yhteisistä vaatimuksista annettu komission asetukset (EY) N:o 1217/2003 ja

- lentoasemien turvavalvottujen alueiden kriittisten osien yhteisestä määritelmästä annettu komission asetukset (EY) N:o 1138/2004.

Jotkin turva-asetuksen nojalla annetut komission asetukset ovat suomalaisen lainsäädäntökäsitteen kannalta sikäli erikoisia, että ne ovat rajoitetusti julkisia. Asetukset on tarkoitettu annettaviksi tiedoksi vain niille, jotka tietoa tehtäviensä takia tarvitsevat. Tavoitteena on estää tietojen ajautuminen tahoille jotka käyttäisivät tietoja laittomiin tarkoituksiin.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkoitettu asianmukaisesta viranomaisesta.

Turva-asetus ja sen nojalla annetut komission asetukset edellyttävät, että jäsenvaltio määrittelee julkisia hallintotehtäviä hoitavan viranomaisen. Täksi viranomaiseksi määriteltäisiin Ilmailuhallinto. Ilmailuhallinto olisi myös mainituissa asetuksissa tarkoitettu ”asianomainen” ja ”toimivaltainen” viranomaisen – eri käsitteiden on katsottava eri jäsenvaltioiden hallintorakenteiden ja eri kielissä käytettyjen ilmaisujen johdosta Suomessa tarkoitettavan aina samaa viranomaisesta.

Asianomaisena tai toimivaltaisena viranomaisena Ilmailuhallinto vastaisi turva-asetuksessa tarkoitetuista jäsenvaltion tehtävistä ja myöntäisi turva-asetuksessa tarkoitettuja lupia ja hyväksyntöjä. Tällaisia ovat

esimerkiksi turvatarkastajan, turvakoulutuksen kehittämisestä ja antamisesta vastaavan henkilön sekä lentoliikenteen harjoittajan tai lentoasemien turvallisuusvaatimusten noudattamisesta vastaavan henkilön hyväksyntä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin kuitenkin, että poliisimiehelle turvatarkastajan hyväksynnän myöntäisi poliisitoiminnasta vastaavan yksikön päällikkö, rajavartiomiehelle raja- tai merivartioston komentaja ja tullimiehelle tullihallitus. Poliisilla, Rajavartiolaitoksella ja Tullilaitoksella on turvallisuuteen ja valvontaan liittyviä tehtäviä ja tehtäviin koulutettu ammattitaitoinen henkilökunta. Kaikkien turvatarkastajana toimivien, myös poliisimiesten, on suorittaessaan turva-asetuksessa tarkoitettuja turvatarkastuksia täytettävä turva-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten mukaiset pätevyysedot ja asianmukaiset koulutusvaatimukset. Käytännössä hyväksynnän myöntävät viranomaiset huolehtisivat myöntämiensä hyväksyntöjen haltijoiden toiminnan valvonnanasta sekä tarvittaessa 144 §:n 2 momentin nojalla puuttuisivat myöntämiensä hyväksyntöihin 145—148 §:n mukaisesti.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Ilmailuhallinnon valtuudesta määrätä turva-asetuksen säännöksistä poikkeavista toimenpiteistä. Kyseeseen voivat ensinnäkin tulla turva-asetuksen 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettut vaihtoehtoiset tai perustasoa lievemmat turvatoimet hiljaisilla tai pienkoneille tarkoitetuilla lentoasemilla. Toiseksi kyseeseen voisivat tulla turva-asetuksen 6 artiklassa tarkoitettut perustasoa tiukemmat turvatoimet.

Turva-asetuksen mukaisesta perustasosta voitaisiin asetuksen sallimissa rajoissa poiketa lievempään suuntaan turvatilanteesta tehtävän riskien arvioinnin perusteella. Lähtökohtana on kuitenkin, että yhteisön jäsenvaltioiden on voitava luottaa toisten jäsenvaltioiden turvajärjestelyjen tasoon, joten arviotasa olisi aina otettava huomioon yleinen turvallisuustilanne. Poikkeamiseen voisi olla tarve esimerkiksi silloin, kun lentoaseman rakenteelliset järjestelyt eivät mahdollistaisi kaikkien asetuksissa edellytettyjen toimenpiteiden täysimääräistä toteuttamista, mutta turvallisuuden taso voitaisiin korvaavien järjestelyjen avulla säilyttää riittävänä.

Arvioitujen uhkien ja yleisen turvallisuusti-

lanteen niin edellyttäessä turva-asetuksen perustasosta voitaisiin poiketa myös tiukempaan suuntaan. Poikkeamistarve koskee tyypillisimmin tilapäisiä, nopeita ratkaisuja edellyttäviä tilanteita kuten esimerkiksi konkreettista terroriuhkatilannetta tai tarkkaa turvallisuusvalvontaa edellyttäviä kansainvälisiä tapahtumia. Käytännössä turvatoimien keinovalikoima tuskin eroaisi turva-asetuksen mukaisista keinoista, mutta keinoja sovellettaisiin tavallista tarkemmin. Esimerkiksi käsin suoritettavien tarkastusten osuutta saatettaisiin lisätä. Turvallisuustilanteen kiristymisen vuoksi johonkin tiettyyn kohteeseen menevien lentojen matkustajat ja henkilökunta voitaisiin esimerkiksi turvatarkastaa tavallista yksityiskohtaisemmin tai lennot voitaisiin siirtää lähtemään muista matkustajista ja lennoista eristetyltä terminaalialueelta. Tiukemmat toimenpiteet voisivat kuitenkin olla myös pysyväisluonteisia. Suomessa on turvatoimien kokonaistehon varmistamiseksi esimerkiksi edellytetty turvallisuusselvityksistä annetun lain (177/2002) mukaista turvallisuusselvitystä kaikilta lentoasemalla työskenteleviltä lentoaseman henkilökortin haltijoilta, vaikka turva-asetuksen mukaan tällaista taustan tarkistusta edellytetään vain turvalavotulle alueelle pääsyyn oikeutetuilta henkilökunnan jäseniltä.

Matkustajien ja henkilökunnan kannalta edellä kuvatut, turva-asetuksen 6 artiklan mukaiset toimenpiteet eivät supistaisi perustuslain 2 luvussa taattuja perusoikeuksia siitä, mihin turva-asetuksen mukaiset turvatoimet johtavat. Ilmailuhallinnon olisi toimenpiteitä mitoittaessaan aina otettava huomioon 101 §:n 2 momentin mukainen vähimmän haitan periaate. Näin ollen ei esimerkiksi voitaisi ottaa käyttöön sellaisia uusia turvatarkastustoimenpiteitä, jotka eivät sisälly turva-asetuksen mukaiseen keinovalikoimaan ja jotka lisääisivät matkustajien epämukavuutta.

Lisäksi momentissa säädettäisiin Ilmailuhallinnon velvollisuudesta ilmoittaa turva-asetuksessa edellytetystä perustasosta poikkeavista toimenpiteistä komissiolle. Säännös perustuu turva-asetuksen 4 artiklan 3 kohtaan ja 6 artiklaan.

**99 §. Määritelmät.** Pykälään otettaisiin keskeisten siviili-ilmailun turvaamista koskevien käsitteiden määritelmät. Pykälässä

määriteltäisiin turva-asetuksen mukaisesti lentoasema, ilmailun turvaaminen, kulkuoikeus, henkilökortti, ajoneuvolupa ja valvottu edustaja.

**100 §.** *Lentoasemien ja lentoliikenteen harjoittajien turvaohjelmat ja niiden täytäntöönpano.* Turva-asetuksen 5 artikla asettaa jäsenvaltioille velvollisuuden varmistaa, että lentoasemien pitäjät ja lentoliikenteen harjoittajat laativat turvaohjelmat ja panevat ne täytäntöön ja että kansallinen valvontaviranomainen vahvistaa ne. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin turvaohjelmien laatimisesta, täytäntöönpanosta ja ylläpidosta. Turvaohjelmille ja sen muutokselle olisi haettava Ilmailuhallinnon hyväksyntä. Ilmailuhallinto hankkisi sisäasianministeriöltä ja tullihallitukselta lausunnon ehdotetusta turvaohjelmasta, jos sillä tai sen muutoksella on vaikutusta poliisin, tullilaitoksen tai rajavartiolaitoksen toimintaan kyseisellä lentoasemalla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin turva-asetuksen 5 artiklan nojalla Ilmailuhallinnon velvollisuudesta varmistaa, että lentoaseman pitäjät ja lentoliikenteen harjoittajat panevat ohjelmat täytäntöön ja ylläpitävät niitä. Perustuslakivaliokunta on useissa lausunnoissa katsonut, että luvan peruuttaminen on vaikutukseltaan jyrkempi toimenpide kuin esimerkiksi haetun luvan epääminen. Lentoliikenteeseen ja muuhunkin liikenteeseen viime aikoina kohdistuneiden terroritekojen johdosta on kuitenkin oltava mahdollisuus myönnetyn luvan peruuttamiseen, jos Ilmailuhallinto katsoo lentoliikenteen turvallisuuden olevan uhattuna. Erityisen painavasta syystä Ilmailuhallinto voisi keskeyttää lentoaseman tai lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tai rajoittaa sitä, jos ohjelma ei enää vastaa turva-asetuksen vaatimuksia tai jos sitä ei ole asianmukaisesti pantu täytäntöön. Lupaa ei kuitenkaan peruutettaisi, jos luvan haltija välittömästi tarkistaa ohjelman tai panee sen täytäntöön.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että lentoaseman pitäjä sekä lentoasemalla toimiva yritys tai yhteisö on velvollinen viivytyksettä sallimaan komission valtuuttamien virkamiesten ja Ilmailuhallinnon suorittamat turva-asetuksen ja turvaohjelman soveltamista koskevat tarkastukset. Säännös perustuu komission tarkastuksia koskevan asetuksen 4

artiklaan ja kansallisia siviili-ilmailun turvaamisen laadunvalvontaohjelmia koskevista yhteisistä vaatimuksista annetun asetuksen 5 ja 7 artiklaan. Sanotun 5 artiklan mukaan siviili-ilmailun turvaohjelman täytäntöönpanon seuranta on suoritettava laadunvalvontaohjelman mukaisesti ja siinä on otettava huomioon uhkan suuruus, toimintojen tyyppi ja luonne, täytäntöönpanonormit sekä sellaiset muut tekijät ja arvioinnit, jotka vaativat tiheämpää seuranta. Mainitun direktiivin 7 artiklan mukaan vaatimustenmukaisuuden seurantaan on sisällyttävä sekä ennalta ilmoitettavia että ilman ennakoilmoitusta toteutettavia toimia.

**101 §.** *Tarkastusten sallimisvelvoite ja vähemmän haitan periaate.* Pykälän 1 momentissa velvoitettaisiin turvatarkastukset suorittamaan turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa säädetyllä tavalla. Lisäksi momentissa säädettäisiin turvatarkastuksen suorittajasta. Turvatarkastuksen saisi suorittaa henkilö, joka on suorittanut tämän lain ja turva-asetuksen mukaisen koulutuksen ja saanut sen perusteella Ilmailuhallinnon antaman turvatarkastajan hyväksynnän. Samat vaatimukset koskisivat myös poliisimiehiä, rajavartiomiehiä ja tullimiehiä. Turva-asetuksessa ei oteta kantaa turvatarkastajaan eikä hänen toimivaltuuksiinsa. Siinä ainoastaan edellytetään, että turvatarkastukset on tehtävä. Turvatarkastuksen tarkoitus on estää kiellettyjen esineiden tai aineiden vieni turvalvotuille alueille tai ilmaaluksiin.

Pykälän 2 momentin mukaan turvatarkastuksissa olisi noudatettava niin sanottua vähemmän haitan periaatetta. Tarkastukset on järjestettävä niin, ettei niistä aiheudu tarpeetonta haittaa tarkastettavalle henkilölle, tavalle tai kohteelle. Tarkastukset on suunniteltava ja toteutettava niin, ettei niillä tarpeettomasti vaikeuteta tai häiritä lentoliikenteen sujumista tai muuta lentoasemalla tapahtuvaa toimintaa. Momentti vastaa voimassa olevan turvatarkastuksista lentoliikenteessä annetun lain 4 §:ää.

**102 §.** *Vastuu turvatoimista.* Pykälässä säädettäisiin vastuusta siviili-ilmailun turvaamiseen tähtäävistä toimenpiteistä ja järjestelyistä. Niistä vastaisi lentoaseman pitäjä, jolle vastuuta näistä toimenpiteistä ja järjes-

telyistä ole säädetty lentoliikenteen harjoittajalle tai muulle toiminnanharjoittajalle.

Turvataarkastuksista lentoliikenteessä annettun lain 10 §:n mukaan turvatarkastustoiminnan yleinen ohjaus, kehittäminen ja valvonta kuuluvat Ilmailulaitokselle, kun taas turvatarkastusten järjestämisestä lentoasemalla vastaa lentoaseman päällikkö tai henkilö, jolle sen järjestäminen on muuten määrätty. Lentoyhtiö ja tunnettu rahtihuolitsija vastaavat järjestämästään rahdin tai muun ilma-aluksessa kuljetettavan tavarantoiminnan turvatarkastuksesta. Turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa osoitetaan selkeitä vastuita lentoasemille, lentoyhtiöille ja huolintaliikenteille. Suuri osa yhteisölaissa säädettyä on kirjoitettu kuitenkin passiivimuodossa. Esimerkiksi säädetään, että ”henkilökortit on tarkastettava kaikissa tarkastuspisteissä”, jolloin ei ole otettu kantaa siihen, onko vastuu lentopaikan pitäjällä vai muulla toimijalla. Tällä pykälällä vahvistetaan, että vastuu on aina lentoaseman pitäjällä, jollei tehtävää selkeästi ole muulle taholle osoitettu.

Turva-asetuksen liitteen 12 kohdassa on säännökset henkilöstön palvelukseen ottamisesta ja koulutuksesta. Kunkin asianmukaisen viranomaisen on laadittava ja pantava täytäntöön kansallinen ilmailun turvakoulutusohjelma, jotta ilma-alusten miehistöt ja maahenkilöstö kykenevät panemaan täytäntöön ilmailun turvaamista koskevat vaatimukset sekä toimimaan, kun ilmailutoimintaan laittomasti puututaan. Kansalliseen ilmailun turvakoulutusohjelmaan on kuuluttava turvahenkilöstön valinta, pätevyys, koulutus, sertifiointi ja motivointi. Turvahenkilöstön sekä lentoyhtiön ja lentoaseman maahenkilöstön turvakoulutusta kehittäville ja antavilla johtajilla on oltava tarvittava pätevyys, asianmukaiset tiedot ja riittävästi kokemusta. Turvahenkilöstölle on annettava koulutus niihin tehtäviin, jotka heille osoitetaan. Turvahenkilöstön perehdyttämiskoulutus ei saa olla ICAO:n suosituksen mukaista lyhyempi.

Kansallinen viranomainen hyväksyy tai sertifioidaan turvatarkastushenkilöstön.

Sanotussa liitteessä on määräksiä myös ohjaamomiehistön ja lentoaseman maahenkilöstön turvakoulutusta sekä turvatietoisuuden lisäämistä koskevista ohjelmista.

Lentoaseman pitäjän ja muun siviili-ilmailun turvaamisesta vastaavan tahon olisi hoidettava turvaamistoimenpiteet hyvän hallinnon periaatteiden mukaisesti. Pykälän 2 momentissa on informatiivinen viittaus lakeihin, joita sovelletaan hoidettaessa siviili-ilmailun turvaamiseen tähtäviä toimenpiteitä ja järjestelyjä sikäli kuin niitä voidaan pitää julkisina hallintotehtävinä. Näitä lakeja olisivat hallintolaki, laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa, kielilaki, laki viranomaisen toiminnan julkisuudesta ja arkistolaki.

Silloin kun kyseessä on julkinen hallintotehtävä, lentoaseman pitäjän, lentoliikenteen harjoittajan tai muun toiminnanharjoittajan ratkaisu on voitava saattaa valitusviranomaisen arvioitavaksi. Turvatoimenpiteitä koskevassa asiassa ei kuitenkaan ensi vaiheessa haettaisi muutosta valittamalla vaan vaativalla oikaisua Ilmailuhallinnolta. Oikaisuvaatimus olisi tehtävä 30 päivän kuluessa siitä, kun päätös on tullut hakijan tietoon. Päätöstä olisi kuitenkin noudatettava, jollei Ilmailuhallinto toisin määrää. Esimerkiksi useat matkustajien ja matkatavaran turvatarkastuksiin liittyvät ratkaisut eivät käytännössä siedä viivytystä eikä oikaisuvaatimuksen teko saisi johtaa siihen, että matkustaja voisi ottaa turva-asetuksen perusteella kielletyksi katsotun esineen mukaan ilma-alukseen. Mahdolliset tulkintaerimielisyydet jouduttaisiin selvittämään jälkikäteen. Ilmailuhallinnon oikaisuvaatimuksen johdosta antama päätös olisi valituskelpoinen hallintopäätös, johon voitaisiin hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

**103 §. Yleinen liikkumisrajoitus lentoaseman eräillä alueilla.** Pykälään otettaisiin kielto luvattomasti liikkua ja oleskella lentoaseman asematasolla ja liikennealueella ja alueeseen välittömästi liittyvissä rakennuksissa. Kiellon tavoitteena on lentoliikenteen turvaaminen oikeudettomilta puuttumisilta sekä tarpeettoman liikkumisen rajoittaminen alueella, jota voidaan pitää vaarallisena ilma-alusten liikkumisen johdosta.

Kielto koskisi alueita ja rakennuksia siltä osin kuin pääsy niihin on aidalla tai muutoin rakenteellisesti estetty. Jotta lentoaseman pitäjä voisi vedota pykälässä tarkoitettuun kieltoon, aidan ja muiden rakenteellisten esteiden

tulisi olla sillä tavoin selkeitä ja yhtenäisiä, ettei alueelle tai rakennukseen tai sen osaan ole vapaata tai valvomatonta pääsyä ilman, että este jouduttaisiin ylittämään tai läpäisemään. Lisäksi kiellon voimassaolo edellyttäisi, että liikkumis- ja oleskelurajoitukset on selkeästi merkitty.

Liikkuminen ja oleskelu näillä alueilla olisi sallittua vain lentoaseman pitäjän luvalla. Käytännön järjestelyt riippuisivat lentoaseman pitäjän antamasta ohjeistuksesta. Lupa voisi olla lentoaseman henkilökortti tai Ilmailuhallinnon tai ulkomaisen viranomaisen myöntämä miehistökortti. Liikkumis- ja oleskeluluvan katsottaisiin olevan voimassa myös, jos henkilöä saattaa sellainen henkilö, jolla on asianmukainen lupa liikkua alueella. Matkustajien ja yleisön osalta olisi lentoaseman pitäjän ratkaistavissa, mihin lentoasemarakennuksen osiin heidän pääsytään sallitaan. Turva-asetuksen säännöksistä johtuu, että kaikki lentoasemarakennuksen turvalvotun osaan menevät henkilöt on kuitenkin turvatarkastettava.

Nykyisin vastaava kielto perustuu poliisilain (493/1995) nojalla annettuun sisäasiainministeriön poliisimääräykseen eräistä liikkumis- ja oleskelukielloista (1367/1995), joka kumottaisiin tällä lailla.

**104 §. Kulkuoikeus.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin kulkuoikeudesta eli oikeudesta pääsyyn lentoaseman turvalvotuille alueille. Kulkuoikeuden myöntämisen edellytykset harkittaisiin oikeuden hakijalle tehdyn turvallisuusselvityksistä annetun lain mukaisen perusmuotoisen tai suppean turvallisuusselvityksen tai toisessa valtiossa tehdyn taustantarkastuksen perusteella. Turvallisuusselvitystä pyytäisi lentoasema. Perusmuotoisen turvaselvityksen tekisi suojelupoliisi ja suppean lentoaseman kihlakunnan poliisi. Turvaselvitys perustuisi mainitun lain 8 §:ssä lueteltuihin rekistereihin. Kulkuoikeuden saamiseksi vaadittaisiin kaikkien yleisperustelujen 3.2 kohdan Ilmailuun liittyvien toimintojen luvanvaraisuus -jaksossa mainittujen soveltuvuusvaatimusten täyttämistä.

Yhteisölaainsäädännön lähtökohtana on, että kulkuoikeuden myöntäminen on viranomaispäätös. Varsinaisia sisällöllisiä kriteereitä kulkuoikeuden myöntämiseksi ei ole toistaiseksi määritelty, mutta näistä on olemassa

ECACin suositus. Yhteisölaainsäädäntö kuitenkin edellyttää, että henkilöstä on tehty taustantarkistus vähintään viideltä edeltävältä vuodelta. Tämä vaatimus on osoittautunut käytännössä ongelmalliseksi sellaisten henkilöiden osalta, jotka ovat asuneet osankin edeltävistä viidestä vuodesta ulkomailla. Taustantarkistusta koskevia yhteisiä vaatimuksia ei ole määritelty. Lisäksi useissa maissa mahdollisuus luovuttaa tällaisia tietoja toisten valtioiden viranomaisille on rajoitettu. Tämä asia on otettu esille turva-asetuksella perustetussa komiteassa ja on toivottavaa, että tilanne saadaan jatkossa harmonisoitua.

Kulkuoikeuden rajoittamisen tarkoituksena on estää sellaisten henkilöiden valvomatonta pääsyä lentoaseman turvalvotulle alueelle, joiden voidaan epäillä vaarantavan siviili-ilmailun turvallisuutta. Tarve saada kulkuoikeus on sellaisilla henkilöillä, jotka työskentelevät turvalvotulla alueella tai jotka muutoin tarvitsevat sinne säännöllisemmin pääsyä. Yksittäistapauksessa turvalvotulle alueelle pääsee saattajan seurassa. Pääsykriteereitä voidaan pitää melko tiukkoina verrattuna muilla yhteiskunnan toimialoilla vallitseviin käytäntöihin, mutta lentoliikennettä on pidetty Yhdysvalloissa syyskuussa 2001 tapahtuneiden terroritekojen jälkeen erityisen haavoittuvana toimialana. Näitä rajoituksia voidaan pitää suojeltavan oikeushyvän, siviili-ilmailun turvallisuuden, valossa perusteltuna. Suomea on tähän asti pidetty turvallisena alueena. On kuitenkin pelättävissä, että Suomen kaltaisia alhaisen riskin alueita käytetään hyväksi kohdistettaessa terrori-iskuja muihin valtioihin.

Huumausainerikoksiin syyllistyneiden henkilöiden ja henkilöiden, jotka ovat syyllistyneet rikoksiin, jotka osoittavat yleistä piittaamattomuutta toisten turvallisuudesta, voidaan katsoa kuuluvan riskiryhmään. Heillä saattaa olla rikollisia yhteyksiä ja he saattavat olla keskimääräistä helpommin taivutettavissa ryhtymään lainvastaisiin toimiin esimerkiksi korvausta vastaan. Kuulumista järjestäytyneeseen rikollisryhmään on pidettävä selkeänä riskinä.

Ilmailun harrastajien lentoaseman pitäjän luvalla tapahtuvia puhtaasti harrastustoimintaan liittyviä käyntejä lentoasemalla ei pää-



sääntöisesti pidettäisi pykälän tarkoittamalla tavalla säännöllisinä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinto voisi lykätä kulkuoikeuden myöntämistä koskevan asian käsittelyä, jos hakijan osalta on vireillä 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettujen rikoksen esitutkinta, syyteharkinta tai tuomioistuinkäsittely.

Pykälän 3 momenttiin otettaisiin selventävä säännös tässä pykälässä tarkoitettujen kulkuoikeuden ja lentoaseman henkilökortin tai miehistökortin keskinäisestä merkityksestä. Viranomaisen myöntämä, turva-asetuksen säännöksiin perustuva kulkuoikeus ei yksinään perusta sen saajalle oikeutta pääsyyn lentoaseman turvalvotulle alueelle. Siihen edellytetään lisäksi erillistä lentoaseman myöntämää henkilökorttia tai ajoneuvolupaa taikka joissain tapauksissa myös miehistökorttia. Henkilökortista ja miehistökortista säädettäisiin 105 ja 157 §:ssä.

**105 §. Lentoaseman henkilökortti ja ajoneuvolupa.** Turva-asetuksen liitteen 2.2.1 kohdan mukaan lentoasemalla työskentelevälle tai siellä säännöllisesti käyvälle henkilöstölle on annettava henkilökortit. Lentoasemalla liikkuvalla ajoneuvolla tulee olla ajoneuvolupa. Pykälän 1 momenttiin otettaisiin viittaus turva-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että lentoasemalla työskentelevän tai siellä säännöllisesti käyvän henkilön henkilökortin antaa lentoaseman pitäjä. Myös ajoneuvoluvan antaisi lentoaseman pitäjä. Henkilökorttivaihtamus koskee niin turvalvotulla alueella kuin yleisölle avoimilla alueilla työskentelevää tai säännöllisesti käyvää henkilöstöä. Käytännössä henkilökortilla ja viranomaisen myöntämällä kulkuoikeudella on yhteys. Lentoasema ei voi myöntää henkilölle turvalvotulle alueelle oikeuttavaa henkilökorttia, jollei tällä ole viranomaisen antamaa kulkuoikeutta. Lentoaseman pitäjä voisi henkilökorttijärjestelmän avulla tarvittaessa rajata henkilöiden pääsyn lentoasemalla kunkin henkilön työtehtävien kannalta tarpeellisille alueille.

Lentoaseman pitäjän olisi henkilökortti- ja ajoneuvolupa-asioita hoitaessaan otettava hyvän hallinnon periaatteet huomioon 102 §:n perusteluissa mainitulla tavalla. Len-

toaseman pitäjän olisi henkilökortti- ja ajoneuvolupa-asioita hoitaessaan otettava huomioon 102 §:n säännökset julkisen hallinto-tehtävän hoitamisesta. Henkilökortti- ja ajoneuvolupa-asioissa voidaan joutua sovelta-maan hallintolakia, sähköisestä asiointista viranomaistoiminnassa annettua lakia, kieli-lakia, viranomaisen toiminnan julkisuudesta annettua lakia ja arkistolakia. Lisäksi voidaan joutua tekemään ratkaisuja, jotka saattavat sisältää 102 §:n 2 momentissa tarkoitettua päätöksen, johon voidaan vaatia oikaisua Ilmailuhallinnolta.

Pykälän 3 momentin mukaan lentoaseman pitäjä voisi tarvittaessa, esimerkiksi henkilökortin haltijan siirtyessä toisen työnantajan palvelukseen tai syyllistyessä lentoaseman asettamien sääntöjen rikkomiseen, erityisesti jos hän käyttää henkilökorttia tai ajoneuvolupaa tavalla, joka vaarantaa turvatoimien toteutumisen tai tehokkuuden, ottaa henkilökortin tai ajoneuvoluvan pois taikka rajoittaa näiden kattavuutta. Lentoaseman pitäjä ei ole viranomainen. Siksi momentissa säädettäisiin poliisille velvollisuus tarvittaessa antaa virka-apua henkilökortin tai ajoneuvoluvan palauttamiseen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että lentoaseman pitäjä voi periä henkilökortista ja ajoneuvoluvasta niiden valmistus- ja käsittelykustannuksia vastaavan korvauksen. Maksun olisi oltava syrjimätön. Tällä hetkellä Helsinki-Vantaan lentoaseman lupayksikkö tuottaa henkilökortit kaikille Suomen lentoasemille, mitä lentoasemat ovat toistaiseksi pitäneet kustannustehokkaimpana toimintamallina. Näistä korteista lupayksikkö perii valmistusmaksun. Ei ole kuitenkaan mitään estettä sille, etteikö yksittäinen lentoasema voisi tuottaa korttejaan itse. Valtion maksuperustelakia ei sovellettaisi korteista perittävään maksuun, koska kyseessä ei ole viranomaisasiakirja eikä kortin tuottaja ei ole viranomainen.

**106 §. Lentoliikenteen turvaamiseen liittyviin hyväksyntöihin puuttuminen.** Pykälään otettaisiin viittaus 16 luvussa oleviin säännöksiin henkilölle myönnettyyn lupaan tai hyväksyntään puuttumisesta.

**107 §. Turvatarkastajan koulutukseen pätevyys edellytykset.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että turvatarkastajakoulutukseen

osallistuvien henkilöiden on oltava Ilmailuhallinnon hyväksymiä. Yhteisön turvalainsäädäntö ei sinänsä edellytä, että turvatarkastajakoulutettavat hyväksyttäisiin erikseen. Koska turvatarkastajana toimiminen kuitenkin edellyttää viranomaisen hyväksyntää, on perusteltua ja tarkoituksenmukaista edellyttää viranomaishyväksyntää jo koulutukseen haettaessa. On turha kouluttaa henkilöitä, jotka eivät taustansa takia koskaan varsinaisiin turvatarkastajan tehtäviin pääsisi. Koulutuksen aikana annetaan lisäksi luottamuksellisia tietoja turvajärjestelyistä ja näiden turvojen suojaamiseksi on perusteltua varmistaa koulutettavien taustat.

Momentissa säädettäisiin koulutukseen pääsyn edellytyksistä. Hakijan tulee olla täyttänyt 18 vuotta, hänen on täytettävä 104 §:n 1 momentissa tarkoitetut kulkuoikeuden myöntämisen edellytykset ja hänellä tulee olla tehtävien edellyttämä näkö ja kuulo.

Turvatarkastajan tehtävä edellyttää puutumista toisten henkilökohtaiseen koskemattomuuteen. Lisäksi turvatarkastajalle uskotaan lentoliikenteen turvaamista koskevia luottamuksellisia tietoja. Sen vuoksi on asianmukaista, että turvatarkastaja on täysikäinen. Vaatimus normaalista näöstä ja kuulosta perustuu siihen, että turvatarkastuksissa käytetään apuna sekä äänimerkkejä että erilaisia monitoreja ja kuvantulkintaa. Tehtävän edellyttämän näön ja kuulon ”raja-arvot” määrittävät sitä kautta, millaisia vaatimuksia komissio täytäntöönpanoasetuksessaan tulee asettamaan turvatarkastuksissa käytettäville laitteille. Vaatimukset voivat muuttua teknikan kehittyessä. Näistä kriteereistä seuraa hyväksynnän myöntävälle Ilmailuhallinnolle ennakkotarkastusvelvoite.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen hyväksynnästä. Niitä ei antaisi Ilmailuhallinto vaan sisäasiainministeriön poliisitoiminnasta vastaavan yksikön päällikkö, raja- tai merivartioston komentaja ja tullihallitus.

**108 §. Siviili-ilmailun turvaamiseen liittyvät koulutusohjelmat.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin koulutusohjelmista, joille voisi hakea Ilmailuhallinnon hyväksyntää. Koulutusohjelmien hyväksyntä ei olisi pakollista.

Jos koulutusorganisaatiot kuitenkin toimittavat koulutusohjelmansa viranomaisen hy-

väksyttäväksi, on tehtäviin liittyviä hyväksyntöjä haettaessa helpompaa arvioida, onko saatu koulutus ollut vaatimukset täyttävää. Hakijan oikeusturvan kannalta on myös tärkeää, että viranomainen on etukäteen ottanut kantaa siihen, onko koulutus asianmukaista. Koulutusohjelman hyväksyttäminen mahdollistaa myös sen, että koulutusorganisaatio voi kerralla hakea hyväksyntää kaikkien koulutuksensa hyväksytysti suorittaneiden puolesta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin koulutusohjelman hyväksynnän edellytykseksi, että koulutus täyttää turva-asetuksen liitteen 12 kohdassa olevat vaatimukset. Näitä vaatimuksia on lähemmin kuvattu 102 §:n perusteluissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että hyväksytty koulutusohjelma on voimassa kolme vuotta hyväksymispäivämäärästä lukien. Ilmailuhallinto voisi määrätä, että koulutusohjelmaan on sen voimassaoloaikana tehtävä lainsäädännön ja teknisen kehityksen edellyttämiä muutoksia. Turva-alan kehityksen vuoksi on perusteltua, että hyväksyntä on määräaikainen. Määräajoin tulee tarkasteltavaksi, täyttääkö ohjelma edelleen sen hetkisen teknisen kehityksen ja lainsäädännön vaatimukset. Komissio valmistelee useita teknisluonteisia lainsäädäntöhankkeita siviili-ilmailun turvaamistoimenpiteiden täytäntöönpanosta. On perusteltua, että Ilmailuhallinto valvovana viranomaisena voi edellyttää, että nämä muutokset otetaan voimaan tullessaan asianmukaisella tavalla huomioon.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinto voisi peruuttaa koulutusohjelmalle annetun hyväksynnän, jos käy ilmi, ettei koulutusta anneta koulutusohjelman ja sitä täydentävien 3 momentissa tarkoitettujen muutosten mukaisesti ja ettei koulutus sen vuoksi vastaa tarkoitustaan. Peruuttamisen ehtona olisi lisäksi, ettei koulutusta ole Ilmailuhallinnon asettamassa kohtuullisessa ajassa korjattu asetettujen edellytysten mukaiseksi.

**109 §. Ilmailun turvaamista edistävät laitteen.** Turva-asetuksen liitteen 13 kohta asettaa vaatimukset ilmailun turvaamista edistävien laitteiden viranomaishyväksynnälle. Lain 98 §:n 2 momentissa säädettäisiin Ilmailuhallinto asianmukaiseksi viranomaiseksi, joka siten myöntäisi tarvittaessa tässä tarkoitettu hy-

väksynnät. Asetus ei sisällä erillisiä säännöksiä hyväksynnän peruuttamiselle. Tämä mahdollisuus on tarpeellista sisällyttää lakiin. Pykälässä säädettäisiin Ilmailuhallinnon oikeudesta peruuttaa ilmailun turvaamista edistävälle laitteelle myönnetyn hyväksyntä, jos osoittautuu, ettei laite täytä hyväksynnälle asetettuja vaatimuksia. On mahdollista, että vaatimuksia jatkossa muutetaan tai tiukennetaan. On myös mahdollista, että laitteen hyväksynnässä on tapahtunut jokin virhe, jonka johdosta hyväksyntä olisi peruutettava.

## 12 luku. Lennonvarmistus

Lukuun otettaisiin yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan liittyviä puiteasetusta, palveluntarjonta-asetusta, ilmatila-asetusta ja yhteentoimivuusasetusta täydentävät säännökset. Sanotuilla yhteisön asetuksilla toimeenpannun yhtenäisen eurooppalainen ilmatila -hankkeen tavoitteena on parantaa yleisen ilmaliikenteen nykyisiä turvallisuusstandardeja ja tehokkuutta Euroopassa, optimoida kapasiteetin käyttö sekä vähentää lentoliikenteen myöhästymisiä.

Ilmailuhallinto hyväksyisi toiminnallisten ilmatilan lohkojen perustamisen ja muuttamisen Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa, antaisi tarvittavat yksityiskohtaiset määräykset ilmatilan käytöstä ja toimisi muutoinkin asetuksissa tarkoitettuna kansallisena viranomaisena. Liikenne- ja viestintäministeriö nimeäisi ilmaliikennepalvelujen tarjoajan Suomen ilmatilassa olevaan lohkoon. Luvussa säädettäisiin myös siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta, lennonvarmistushenkilöstön koulutuksesta, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta sekä lennonvarmistustoiminnan tallenteista.

Sotilasilmailun lennonvarmistukseen sovellettavista poikkeuksista tämän luvun säännöksistä säädettäisiin 4 §:n 1 momenttiin otettavan valtuuden nojalla valtioneuvoston asetuksella. Sotilasilmailuviranomainen voisi 4 §:n 2 momentin nojalla antaa yksityiskohtaisia määräyksiä yksinomaan sotilasilmailua varten annettavasta lennonvarmistuksesta.

**110 §. Luvun soveltamisala.** Pykälän 1 momenttiin otettaisiin viittaus yhteistä eurooppalaista ilmatilaa koskeviin, yleisperustelujen 2.2 kohdassa mainittuihin niin sanot-

tuihin 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. Tämän luvun säännökset eivät siten syytäisi SES-asetusten säännöksiä.

**111 §. Määritelmät.** Pykälässä säädettäisiin tässä luvussa käytettävien termien määrittelystä. Pykälän 1 momentissa määriteltäisiin käsitteitä, joita ei määritellä puiteasetuksessa. Tässä luvussa tarkoitettaisiin:

- *ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelulla* toimenpiteitä hädässä, kadoksissa tai uhkaavan vaaran alaisena olevan tai onnettomuuteen joutuneen ilma-aluksen ja siinä mukana olevien ihmisten pelastamiseksi,

- *yhtenäisellä eurooppalaisella ilmatilalla* järjestelmää, joka perustuu 110 §: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,

- *lentotiedotusvyöhykkeellä* rajoiltaan määrättyä ilmatilaa, jossa annetaan lentopaikan lentotiedotuspalvelua ja

- *ilmatilaluokalla* rajoiltaan määrättyä ilmatilaa, jossa voidaan suorittaa määrätyn tyyppisiä, lentosäännöissä tarkemmin eriteltäviä lentoja ja jossa annettavat ilmaliikennepalvelut ja noudatettavat toimintasäännöt on määrätty.

Lähialuetta, lähestymisaluetta, lentotiedotusvyöhykettä ja ilmatilaluokkaa koskevat määritelmät vastaavat ICAOn määritelmiä. Ilmatilaluokat määritellään lentosäännöissä. Suomessa on käytössä ilmatilaluokat A, B, C, D, E, F, G+ ja G. Ilmatilaluokan tunnus kertoo ilmailijalle esimerkiksi minkälaista lennonvarmistuspalvelua kyseisessä ilmatilassa annetaan, edellytetäänkö lennonjohdoselvitystä ja edellytetäänkö kaksipuolista radioyhteyttä. Vaatimukset on määritelty erikseen mittarilentosääntöjen tai näkölentosääntöjen mukaan lentäville.

Pykälän 2 momentissa viitattaisiin puiteasetuksen 2 artiklaan. Siinä määritellään lennonvarmistuspalvelu, sääpalvelu, ilmatilan lohko, toiminnallinen ilmatilan lohko, reittiverkko, reititys ja sektori, kaikki käsitteitä, joita tarvitaan tämän luvun säännöksissä. Sanotun artiklan mukaan tarkoitetaan:

- *lennonvarmistuspalveluilla* ilmaliikennepalveluja, viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja, lennonvarmistukseen tarkoitettuja sääpalveluja sekä ilmailutiedotuspalveluja,

- *sääpalveluilla* niitä järjestelyjä ja palveluja, joilla ilmailulle toimitetaan sääennusteita, -katsauksia ja -havaintoja sekä muita valtion ilmailua varten tuottamia säätietoja,

- *ilmatilan lohkoilla* ulottuvuudeltaan paikallisesti ja ajallisesti määritellyä ilmatilaa, jossa tarjotaan lennonvarmistuspalveluja,

- *toiminnallisella ilmatilan lohkoilla* operatiivisiin vaatimuksiin perustuvaa ilmatilan lohkoa, jonka toteutuksessa otetaan huomioon tarve varmistaa ilmatilan yhtenäisempi hallinta olemassa olevista valtioiden rajoista riippumatta,

- *reitiverkolla* määritettyjen reittien muodostamaa verkkoa, jossa yleisen ilmaliikenteen virrat ohjataan lennonjohtopalvelujen tarjoamisen edellyttämällä tavalla,

- *reitityksellä* valittua reittiä, jota ilma-aluksen on määrä noudattaa lentonsa aikana ja

- *sektorilla* lennonjohtoalueen ja lentotiedotusalueen/ylälentotiedotusalueen osaa;

Pykälässä määriteltyjen käsitteiden lisäksi puiteasetuksessa määritellään lennonvarmistuspalvelut seuraavasti:

- *ilmaliikennepalveluilla* tarkoitetaan lentotiedotuspalveluja, hälytyspalveluja, ilmaliikenteen neuvontapalveluja ja lennonjohtopalveluja (aluelennonjohto-, lähestymislennonjohto- ja lähilennonjohtopalvelut),

- *lennonjohtopalveluilla* tarkoitetaan palveluja, joita tarjotaan ilma-alusten välisten törmäysten välttämiseksi, esteisiin törmäämisen välttämiseksi lentopaikan liikennealueella ja ilmaliikennevirtojen sujuvuuden edistämiseksi ja ylläpitämiseksi,

- *ilmailutiedotuspalveluilla* tarkoitetaan määritellylle alueelle sijoittautuneita palveluja, jotka vastaavat lennonvarmistuksen turvallisuuden, säännöllisyyden ja tehokkuuden mahdollistavien ilmailutietojen tarjoamisesta,

- *viestintäpalveluilla* tarkoitetaan kiinteän tai liikkuvan verkon ilmailuviestintäpalveluja, jotka mahdollistavat maa-asemien välisen, ilma-aluksen ja maa-aseman välisen sekä ilma-alusten välisen viestinnän lennonjohtotarkoituksessa,

- *suunnistuspalveluilla* tarkoitetaan järjestelyjä ja palveluja, jotka tarjoavat ilma-alukselle paikantamis- ja ajoitustietoja,

- *valvontapalveluilla* tarkoitetaan järjestelyjä ja palveluja, joita käytetään kunkin ilma-aluksen aseman määrittämiseen turvallisen porrastuksen mahdollistamiseksi.

**112 §. Kansallinen valvontaviranomainen yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa.** Pykälän 1 momentissa osoitettaisiin pääosin Ilmailuhallinnolle palveluntarjonta-asetuksen 3 artiklassa tarkoitetut kansallisen valvontaviranomaisen tehtävät.

Kansallista viranomaista koskevat yhtenäisen eurooppalainen ilmatila -hankkeessa muun muassa puiteasetuksen 4 artikla, palveluntarjonta-asetuksen 2 artikla, 7 artiklan 7 kohta ja 13 artiklan 3 kohta sekä yhteentömmivisuusasetuksen 6 artiklan 2 kohta ja 7 artiklan 1 kohta.

Valvontaviranomaisen tehtäviä ovat esimerkiksi luvan myöntäminen lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen, palveluntarjonta-asetuksen 3 artiklassa tarkoitettujen lennonvarmistuspalveluiden toiminnan turvallisuutta ja tehokkuutta koskevia tarkastuksia ja selvityksiä tekevien laitosten hyväksyminen ja palveluntarjonta-asetuksen 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen ilmaliikennepalvelujen tarjontaan liittyvien lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien välisistä yhteistyösuhteista tehtävien ilmoitusten vastaanottaminen ja hyväksyminen.

Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevassa lainsäädännössä luvanvaraisuuden piiriin on saatettu etsintä- ja pelastuspalveluja lukuun ottamatta kaikki ICAOn määritelmän mukaiset lennonvarmistuspalvelut.

Ilmailulaitosta koskevan lain 2 §:ssä määriteltäisiin Ilmailulaitoksen toimialaksi lentoasemat ja niiden palvelut, lennonvarmistuspalvelut ja lennonvarmistusjärjestelmät sekä muu lentoasemiin ja lentoliikenteeseen liittyvä toiminta. Palveluntarjonta-asetuksen mukaan lennonvarmistuspalvelujen antaminen edellyttää valvontaviranomaisen myöntämää

lupaa, joka Ilmailulaitoksen on siis ensin saatava voidakseen tarjoutua hoitamaan ilmaliikennepalveluja Suomen ilmatilassa.

Myös ilma-alusten pelastamiseen ja lentopelastukseen liittyvät tehtävät katsotaan tarkoituksenmukaiseksi antaa Suomessa ilmaliikennepalveluja tarjoavan tehtäväksi.

Palveluntarjoajien asetukseen sisältyvät lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien lupajärjestelmää koskevat vaatimukset tulevat voimaan vuoden kuluttua siitä, kun palveluntarjoajia koskevat tarkemmat yhteisötason vaatimukset hyväksytään ja julkaistaan. Hyväksymisen ja julkaisu ajoittuu todennäköisesti syksyille 2005.

Palveluntarjoajien asetuksen 12 artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltioiden toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus tutustua jäsenvaltioiden vastuualueeseen kuuluvassa ilmatilassa palveluja tarjoavien kirjanpitoaineistoon. Artiklassa ei sinänsä säädetä velvollisuuksia tällaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle. On kuitenkin mahdollista, että täytäntöönpanoasetuksissa tullaan asettamaan tilintarkastusvelvollisuus. Pykälän 2 momentissa säädetäisiin tällaiseksi viranomaisiksi Suomessa Valtiontalouden tarkastusvirasto.

Pykälän 3 momentissa olisi viittaus 16 luvussa oleviin säännöksiin organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai hyväksyntään puuttumisesta.

Palveluntarjoajien asetuksessa ei ole erillistä säännöstä luvan peruuttamisesta. Palveluntarjoajien asetuksen 7 artiklan 7 kohta edellyttää kuitenkin puuttumiskeinojen olemassaoloa. Samoin puuteasetuksen 9 artiklan mukaan seuraamusten, joita jäsenvaltioiden on säädettävä SES-asetusten säännöksiä rikkoneille ilmatilan käyttäjille ja palvelujen tarjoajille on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Luvan peruuttaminen tai toiminnan rajoittaminen on luvanhaltijoiden osalta tehokas, oikeasuhteinen ja varoittava seuraamus.

**113 §. Ilmatilan jäsentäminen.** Pykälän 1 momentissa säädetäisiin Ilmailuhallinnon valtuudesta päättää ilmatilan lohkon perustamisesta ja muuttamisesta. Yläilmatilan jäsentämisestä toiminnallisiksi ilmatilan lohkoiksi säädetään ilmatila-asetuksen 5 artiklassa. Ilmailuhallinto hyväksyisi myös toiminnalliset ilmatilan lohkot. Lohkot voivat kattaa myös alailmatilan ja muodostua ilma-

tilaluokista, sektoreista, lähi- ja lähestymisalueista, lentotiedotusvyöhykkeistä, tilapäisistä erillisvarausalueista ja sotilaslennonjohtoalueista.

Ilmatilan lohkojen perustaminen ja hyväksyntä perustuisi lentoturvallisuutta koskevaan harkintaan. Huomioon otettaisiin lisäksi lentoliikenteen sujuvuus, maanpuolustusnäkökohdat, siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittaminen sekä harrasteilmailun toimintamahdollisuudet. Kyse ei olisi tarkoituksenmukaisuusharkinnasta.

Jos toiminnallinen ilmatilan lohko on maanpuolustuksen tai aluevalvonnan kannalta tärkeä, Ilmailuhallinnon on ennen päätöksentekoa neuvoteltava puolustusministeriön tai sisäasiainministeriön kanssa.

Ilmatila-asetuksen 5 artiklan 4 kohdan mukaan usean jäsenvaltion vastuulla olevalle alueelle 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 valtiosopimusasiaina.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin toimivalta sektorien ja reittien vahvistamisesta Ilmailuhallinnolle. Lähi- ja lähestymisalueen rajat määriteltäisiin operatiivisilla perusteilla.

Ilmatila-asetuksen 6 artiklan mukaan päätökset reittien ja sektorien hyväksynnästä edellyttävät niiden valtioiden hyväksyntää, jotka ovat vastuussa siitä ilmatilasta, jota päätökset koskevat. Käytännössä reitit ja sektorit vahvistettaisiin ilmaliikennepalvelua kyseisessä ilmatilassa tarjoavan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan esityksestä.

Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan jäsentäminen koskee yläilmatilaa (lentopinta yli 285). On kuitenkin tarkoituksenmukaista, että Ilmailuhallinto vahvistaa myös alailmatilassa (lentopinta 95—285) vastaavat asiat. Tässä momentissa tarkoitettut reitit eivät ole lentoasemien lähtö- ja saapumisreittejä. Niistä päättäisi lennonvarmistus operatiivisilla perusteilla. Lähtö- ja saapumisreittien valinta riippuu liikenteen määrästä, tuulen suunnasta ja voimakkuudesta sekä muista lentoliikenteen turvallisuuteen vaikuttavista seikoista.

Pykälän 3 momentissa säädetäisiin Ilmailuhallinnon velvollisuudesta kuulla sotilasil-

mailuviranomaista ja sisäasiainministeriötä. Kuulemisvelvollisuus vastaa voimassa olevan lain 52 ja 53 §:ää.

**114 §.** *Ilmatilan käyttöä koskevat erityismääräykset.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että palveluntarjoaja vastaa lentomenetelmistä lentoturvallisuutta koskevien operatiivisten vaatimusten puitteissa. Ilmaliikennepalvelujen tarjoaja on viime kädessä vastuussa lentomenetelmien turvallisuudesta. Lentomenetelmillä tarkoitetaan lentopaikkojen menetelmäsuunnitteluun liittyviä lähtö- ja tuloreittejä, jotka sisältyvät lentoaseman lähtö- ja tulomenetelmiin. Osa näistä lähtö- ja tulomenetelmistä ulottuu myös lähestymisalueen ulkopuolelle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinto antaisi tarvittaessa ilmailun turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät sekä ilma-alkusja että ilmaliikennepalveluden tarjoajaa koskevat määräykset määrättyillä reiteillä tai tietyssä ilmatilan osassa tarpeellisesta varustuksesta, henkilöstön koulutuksesta ja lentomenetelmistä. Ilmailuhallinto ottaisi määräysten valmistelussa huomioon kansainväliset vaatimukset ja suositukset. Ne löytyvät tältä osin Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetuista standardeista ja suosituksista sekä JAA:n ja Eurocontrolin vaatimuksista tai ECAC:n suosituksista.

**115 §.** *Ilmaliikenne- ja sääpalvelujen tarjoaminen.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön toimivallasta nimetä palveluntarjoajasetuksen 8 artiklan mukaisesti ilmaliikennepalvelujen tarjoaja Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa olevaan ilmatilan lohkokon. Ministeriö nimeäisi palveluntarjoajan myös muihin 113 §:ssä tarkoitettuihin ilmatilan lohkoihin. Toimivaltaa ei ole perusteltua antaa Ilmailuhallinnolle, joka toimisi lupaviranomaisena.

Päätöstä tehdessään liikenne- ja viestintäministeriön olisi kuultava puolustusministeriötä ja sisäasiainministeriötä, sillä Suomessa siviili- ja sotilaslennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen on nykyisellään integroitua.

Liikenne- ja viestintäministeriö ottaisi palveluntarjoajaa nimetessään huomioon asianomaisessa ilmatilan lohkokon tarjottavan ilmaliikennepalvelun erityispiirteet, turvallisuuden säilymisen korkealla tasolla sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan

ja kriisitilalahallintaan liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Kuhunkin ilmatilan lohkokon nimettäisiin vain yksi palveluntarjoaja, koska lentotoiminnan harjoittaja ei voi saada usealta palveluntarjoajalta mahdollisesti ristiriitaisia ohjeita.

Eduskunnalle annetun toisen hallituksen esityksen, joka sisältää ehdotuksen Ilmailulaitoksesta annettavaksi uudeksi laiksi, mukaan Ilmailulaitoksen toimialaan tulevat jatkossakin kuulumaan lennonvarmistuspalvelut ja lennonvarmistusjärjestelmät ja tehtäviin antaa lennonvarmistuspalveluja Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa. Tarkoitus ei ole kuitenkaan ehdottaa, että Ilmailulaitos nimettäisiin suoraan laissa ilmaliikennepalvelujen tarjoajaksi. Lainsäädännöllä ei voida ennakoita, että Ilmailulaitos tulee saamaan luvan lennonvarmistuspalvelujen antamiseen eikä myöskään että Ilmailulaitos nimetään ilmaliikennepalvelujen tarjoajaksi. Lisäksi esimerkiksi pienten lentoasemien yhteyteen voitaisiin jatkossa perustaa erillisiä ilmaliikennepalvelun tarjoajia, jotka voisivat tarjota lähi- ja lähestymislennonjohtopalveluja.

Palveluntarjoajasetuksen 6 artiklassa säädetään, että lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevat yhteiset vaatimukset laaditaan komitologiamenettelyssä ja annetaan komission asetuksina. Yhteisiä vaatimuksia ei vielä ole annettu. Mainitun 6 artiklan mukaan tulevat yhteiset vaatimukset kattavat vähintään seuraavat osa-alueet:

- tekninen ja toiminnallinen pätevyys ja soveltuvuus,
- turvallisuus- ja laadunhallintajärjestelmät ja menetelmät,
- raportointijärjestelmät,
- palvelujen laatu,
- taloudelliset edellytykset,
- vastuu ja vakuutukset,
- omistus ja organisaatorakenne mukaan lukien eturistiriitojen välttäminen,
- henkilöstöresurssit mukaan lukien henkilöstön riittävää määrää koskevat suunnitelmat ja
- turva-asiat.

Palveluntarjoajasetuksen II liitteen mukaan palveluntarjoajalle myönnettävään lupaan voidaan liittää lisäehtoja, jotka koskevat:

- ilmatilan käyttäjien syrjimätöntä oikeutta

palveluihin ja tällaisilta palveluilta edellytetävää suoritusastoa, myös turvallisuuden ja yhteentoimivuuden tasoja,

- yhden tai useamman yksittäisen palvelun toiminnallisia erittelyjä,
- ajankohtaa, johon mennessä palveluja olisi tarjottava,
- erilaisia yhdessä tai useammassa yksittäisessä palvelussa käytettäviä toimintaan liittyviä laitteita,
- sellaisen palvelutoiminnan harjoittamisen erillään pitämistä tai rajoittamista, joka ei liity lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen,
- palvelujen tarjoajan ja kolmannen osapuolen välisiä sopimuksia tai muita järjestyksiä, jotka koskevat palveluja,
- sellaisten tietojen toimittamista, joita voidaan kohtuudella vaatia sen tarkistamiseksi, että palvelut ovat yhteisten vaatimusten mukaisia, mukaan luettuina suunnitelmat, rahoitusta ja toimintaa koskevat tiedot sekä tarjotujen lennonvarmistuspalvelujen tyyppiä ja/tai soveltamisalaa koskevat tärkeimmät muutokset ja
- muita oikeudellisia seikkoja, jotka eivät liity erityisesti lennonvarmistuspalveluihin, kuten luvan keskeyttämiseen tai peruuttamiseen liittyvät ehdot.

Kun palveluntarjoajia koskevat yhteiset vaatimukset on hyväksytty, Ilmailuhallinto harkitsisi, mitä näistä ehdoista Suomessa sovellettaisiin.

Palveluntarjoajien asetuksen 9 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat nimetä sääpalvelujen tarjoajan kaikkien tai joidenkin säätietojen toimittamiseksi yksinoikeudella niiden vastuulla olevassa ilmatilassa tai sen osissa turvallisuusnäkökohdat huomioon ottaen. Pykälän 2 momentissa annettaisiin liikenne- ja viestintäministeriölle tällainen valtuus. Ennen sääpalvelujen tarjoajan mahdollista nimeämistä ministeriön olisi kuultava puolustusministeriötä ja ilmaliikennepalvelujen tarjoajaa. Mitä edellä on todettu siviili- ja sotilaslennonvarmistuspalvelujen yhteensovittamisesta, koskee myös lennonvarmistuksen tarvitsemia sääpalveluja. Myös sääpalvelujen tarjoajaa nimettäessä olisi otettava huomioon turvallisuustekijät sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja kriisitilahallintaan liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet.

Lennonvarmistustoiminnassa ja lennonjohdtopalveluissa käytetään yleisesti englannin kieltä. Koska lentoliikenne on hyvin kansainvälistä, yhteisen kaikkien ymmärtämän kielen käyttö on selkeä turvallisuustekijä. Toimintaa harjoittaa suppea ammattiryhmä, jolle englannin kieli on kansainvälisistä sopimuksista ja käytännöstä johtuen vakiintunut ammattikieli. Tämän johdosta pykälän 4 momentissa valtuutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriö palveluntarjoajan esityksestä päättämään, että tietyssä ilmatilan lohossa ilmaliikenne- ja sääpalveluja annetaan vain englannin kielellä, jos se on lentoturvallisuuden varmistamiseksi tarpeen ottaen huomioon lentoliikenteen pääasiallinen koostumus kyseisessä ilmatilan lohossa. Tällaiset päätökset koskisivat lähinnä kansainväliseen liikenteeseen käytettäviä suurimpia lentoaseimia.

**116 §. Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittaminen.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siviili- ja sotilasilmailun lennonvarmistuksen yhteensovittamisesta.

Siviili- ja sotilaslennonvarmistustoiminta on Suomessa sovitettu yhteen. On tarpeellista säilyttää mahdollisuus palvelujen eriyttämiseen esimerkiksi, jos siviilipuolen palvelujen tarjoajaksi nimettäisiin ulkomainen palveluntarjoaja.

Palveluntarjoajien asetuksen 11 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että toimivaltaisten siviili- ja sotilasviranomaisien välillä laaditaan kirjalliset sopimukset tai vastaavat oikeudelliset järjestelyt määriteltyn ilmatilan lohkojen hallinnasta.

Puolustusministeriöllä ja liikenne- ja viestintäministeriöllä on nykyisin puitesopimus siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta. Toimivaltaiset viranomaiset ja palveluntarjoajat tekevät yhteistoimintaa koskevat tarkemmat sopimukset, jotka koskevat myös poikkeusoloja.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että ilmatilan käytössä sovelletaan ICAO:n määrittelemää ja Eurocontrolin kehittämää ilmatilan joustavan käytön periaatetta, kuten ilmatila-asetuksen 7 artiklassa edellytetään.

Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisessa sovelletaan Eurocontrolin joustavaa ilmatilan käyttöä koskevaa ohjeistusta. Euro-

controlin ohjeistus tunnistaa kolme eri yhteistyön tasoa. Ne koskevat kansallisen ilmatilapolitiikan ja rakenteiden luomista, ilmatilan päivittäistä jakamista ja ilmatilan tosikaista käyttöä.

**117 §** *Lennonvarmistushenkilöstön lupakirjat, kelpoisuustodistukset, kelpuutukset ja hyväksynnit.* Pykälän 1 momentissa säädetään, että lennonvarmistushenkilöstöllä on oltava lupakirja, tehtävän edellyttämät kelpuutukset ja hyväksynnit sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus. Asiakirja voi olla myönnetty Suomessa tai vieraassa valtiossa, jonka myöntämät asiakirjat Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti tunnustetaan Suomessa.

Lennonjohtajan lupakirjaa koskevan direktiiviehdotuksen käsittely yhteisön elimissä on kesken, joten sitä ei ole voitu ottaa huomioon tässä lakiehdotuksessa. Lakia ehdotetaan aikanaan muutettavaksi direktiivin panemiseksi täytäntöön.

Direktiiviehdotuksen lupakirjoja koskevien vaatimusten taustalla ovat jäsenvaltioiden jo nyt soveltamat Chicagon yleissopimuksen 1 liitteen mukaiset vaatimukset ja Euroopan lennonvarmistusjärjestö Eurocontrolin ESARR5 (Eurocontrol Safety Regulatory Requirement 5, ATM Services' Personnel) mukaiset turvallisuusvaatimukset sekä niiden tueksi laadittu ohjeaineisto. Direktiivillä on tarkoitus vahvistaa ESARR5 osaksi yhteisön oikeutta palveluntarjoanta-asetuksen 4 artiklan veloitteen mukaisesti.

Direktiivi yhtenäistäisi lennonjohtajien pätevyysvaatimukset ja ammatin harjoittamisen edellytykset. Direktiiviä sovellettaisiin myös lennonjohtajaoppilaisiin. Lupakirja tulisi myöntää kaikille pätevyysvaatimukset täyttävälle henkilölle. Päteviksi katsotaan henkilöt, jotka täyttävät asetetut vaatimukset tietojen, taitojen, kokemuksen, kielitaidon ja lääketieteelliseen kelpoisuuden suhteen.

Lennonjohtajaoppilaalta edellytetään pohjakoulutusvaatimuksena vähintään keskiasteen tai yliopisto-opintoihin oikeuttavaa koulutusta. Lennonjohtajalta edellytetään lisäksi 21 vuoden ikää. Lupakirjan haltijalla tulee olla voimassaoleva lääketieteellinen kelpoisuustodistus. Lupakirjan hakijoilta edellytetään ICAOn luokitusasteikon operatiivisen tason 4 mukaista englannin kielen taitoa.

Paikallisen kielen kielitaitovaatimus ei saa olla korkeampi kuin englannin kielessä edellytetty taso 4. Kielitaitoa koskeva merkintä liitetään lupakirjaan.

Lupakirja sinänsä ei oikeuttaisi lennonjohtopalvelun antamiseen. Lupakirjaan liitetään yksi tai useampia kelpuutuksia ja merkintöjä, jotka osoittavat pätevyyden tietyssä lennonjohton palvelulajissa, tietyn laitteen käyttämisessä, tietyssä lennonjohtoyksikössä tai -työpaikassa toimimiseen tai työpaikkakoulluttajana toimimiseen. Direktiivissä asetettaisiin kelpuutusten ja merkintöjen voimassaoloajat sekä ehdot niiden voimassaolon jatkamiseksi.

Yksityiskohtaisia vaatimuksia lennonjohtajille on asetettu lisäksi muun muassa JAA:n valmistelemissa yhteiseurooppalaisissa JAR-FCL -vaatimuksissa.

Pykälän 2 momentissa asetettaisiin vastaavat vaatimukset lennontiedottajan tehtävässä toimivalle. Lennontiedottajan tehtävässä voisi toimia myös henkilö, joka täyttää lennonjohtajan pätevyysvaatimukset.

Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin Ilmailuhallinto antamaan 1 momentin perusteissa viitattuihin Chicagon yleissopimuksen liitteeseen ja ESARR5-vaatimuksiin pohjautuvat lentoturvallisuuden edellyttämät tarkemmat määräykset lennonjohtajalta, lennonjohto-oppilaalta ja lennontiedottajalta vaadittavista lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista ja hyväksynnoista sekä lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta. Kansallisia määräyksiä täydennettäisiin maantieteellisistä, ilmastollisista ja liikenteellisistä syistä tai kansainvälisen käytännön suhteuttamiseksi Suomen oloihin tehdyillä poikkeuksilla ja lisäyksillä. Ilmailuhallinnon Suomessa voimaan saattamat määräykset olisivat kuitenkin voimassa vain siihen saakka, kun mainittu lennonjohtajan lupakirjaa koskeva direktiivi pannaan täytäntöön.

**118 §.** *Lennonvarmistushenkilöstön koulutus.* Pykälässä säädettaisiin lennonjohtajan lupakirjaan ja lennontiedottajan kelpoisuustodistukseen liittyvän koulutuksen antamisesta sekä lennonvarmistusteknisen henkilöstön kelpoisuusjärjestelmästä. Toistaiseksi luvanvaraista on ollut lennonjohtajan lupakirjaan ja lennontiedottajan kelpoisuustodistukseen liittyvä koulutus. Lennonvarmistusteknisen



henkilöstön kelpoisuusjärjestelmä perustuu myös ESARR5 -vaatimukseen. Se tuli Suomessa voimaan huhtikuussa 2005.

Lennonjohtajan lupakirjaa koskevan direktiiviehdotuksen mukaan lennonjohtajien kouluttamisesta tulee luvanvaraista toimintaa. Lupajärjestelmä koskee sekä oppilaitoksia että lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien antamaa pakollista työpaikkakoulutusta. Direktiiviehdotus sisältää lupajärjestelmän perusteet, lupavaatimukset ja -ehdot.

Tätä pykälää sovellettaisiin sekä erillisen koulutusorganisaation antamaan koulutukseen että lennonvarmistuksen eri toimipisteissä tapahtuvaan työpaikkakoulutukseen.

Pykälän 1 momentin mukaan lennonjohtajan ja lennontiedottajan lupakirjaan liittyvän koulutuksen antamiseen olisi oltava Ilmailuhallinnon hyväksyntä. Hyväksyntä olisi myönnettävä, jos koulutusorganisaatiolla on tehtäviensä suorittamiseksi tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö, tarpeelliset koulutustilat ja -välineet, koulutusohjelma ja laatu-järjestelmä. Mainitussa direktiiviehdotuksessa erotetaan koulutus suunnitelmien hyväksynnät ja pätevyiden arvioijien ja tarkastajien hyväksynnät sekä kielitaidon arviointimenettelyn hyväksyntä. Ehdotuksen liitteessä on yksityiskohtainen luettelo koulutusorganisaatiolle asetettavista vaatimuksista.

Hyväksyntä myönnettäisiin määräajaksi tai toistaiseksi. Hyväksyntä voisi olla erillinen koulutusorganisaation hyväksyntä. Työpaikkakoulutuksen osalta hyväksyntä myönnettäisiin osana palveluntarjoajan muun toiminnan hyväksyntää. Menettely vastaisi nykytilannetta.

Pykälän 2 momentin mukaan Ilmailuhallinto antaisi tarvittaessa määräyksiä lennonvarmistusteknisen henkilöstön koulutuksesta ja kelpoisuudesta ja 3 momentin mukaan hyväksyisi lennonvarmistusteknisen henkilöstön kelpoisuusjärjestelmän. Hyväksyntä myönnettäisiin, jos hakija täyttää Ilmailuhallinnon asettamat vaatimukset. Hyväksyntä myönnettäisiin määräajaksi tai toistaiseksi. Ilmailuhallinto valvoisi kelpoisuusjärjestelmän ylläpitäjän toimintaa. Ehdotettu säännös perustuu ESARR5 -vaatimukseen, jonka Ilmailuhallinto ottaisi huomioon määräyksiä valmistellessaan. Samoin otettaisiin huomioon Chicagon yleissopimuksen 1 liite. Vas-

taava järjestely on käynnistetty tai käynnistymässä myös muissa Eurocontrolin jäsenvaltioissa.

Pykälän 4 momentin mukaan Ilmailuhallinto antaisi lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksen 1 liitteeseen sekä Eurocontrolin normeihin ja suositukseen perustuvia tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettun koulutusorganisaation henkilöstön koulutuksesta, kokemuksesta ja ammattitaidosta sekä koulutusohjelmista, työmenetelmistä, laatu-järjestelmästä ja ohjeista.

Lennonvarmistukseen liittyvästä koulutuksesta määrätään tällä hetkellä Lentoturvallisuushallinnon antamassa ilmailumääräyksessä ANS M1-2.

Pykälän 5 momentissa viitattaisiin 16 luvussa oleviin säännöksiin organisaatioiden hyväksyntään puuttumisesta.

**119 §. Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Ilmailuhallinnon valtuudesta antaa Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suositukseen perustuvat määräykset toimenpiteistä sen varalta, että ilma-alue on hädässä, kadoksissa tai tuhoutunut taikka että ilmalienettä uhkaa vaara. Tällä tarkoitetaan käytännössä Chicagon yleissopimuksen 12 liitteen sekä ICAOn ja kansainvälisen merenkulkujärjestö IMOn yhteistyössä laatiman IAMSAR-käsikirjan mukaista toimintaa.

Tässä laissa säädettäisiin etsintä- ja pelastuspalvelusta vain siltä osin kuin se kohdistuu kadoksissa olevaan ilma-alukseen tai kka lentopaikalla tai lennolla hädässä olevaan ilma-alukseen. Muilta osin pelastustoimesta säädetään muussa lainsäädännössä, erityisesti pelastuslaissa (468/2003) ja meripelastuslaissa (1145/2001).

Chicagon yleissopimuksen 12 liitteessä olevan 2.2.1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on määriteltävä, millä alueella etsintä- ja pelastuspalveluja tarjotaan. Käytännössä niitä tarjottaisiin valtion lentotiedotusalueilla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ilmaliennepalvelujen tarjoajaksi nimetyin velvollisuudesta huolehtia ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelujen järjestämisestä siinä toiminnallisen ilmatilan lohkoissa, johon palvelujen tarjoaja on nimetty. Käytännössä ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelutehtävät ovat toiminnal-

lisesti lähellä lennonvarmistuksen tehtäväkenttää, joten ne on tarkoituksenmukaisinta järjestää samaan yhteyteen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin liikenne- ja viestintäministeriön toimivallasta määrätä etsintä- ja pelastuspalvelujen järjestämisestä, jos toiminnallisiin ilmatilan lohkoihin nimettyjä ilmailiikennepalvelujen tarjoajia on useampia. Etsintä- ja pelastuspalvelujen tarkoituksenmukainen järjestäminen edellyttää, että vastuu niistä huolehtimisesta on selkeästi osoitettu yhdelle nimetylle taholle.

Koska velvollisuus tarjota etsintä- ja pelastuspalveluja ulottuisi laajemmalle kuin ilmailun omiin tarpeisiin, ilmailiikennepalvelujen tarjoajalle tulisi maksaa korvaus tällaisen julkisen palvelutehtävän aiheuttamista kustannuksista.

Pykälän 4 momentissa ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä ja se, joka suorittaa tehtävää ilma-aluksessa tai lentopaikalla taikka muussa ilmailua varten tarkoitettussa laitoksessa, veloitettaisiin osallistumaan ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluun, jos ilma-alus on hädässä, kadoksissa tai tuhoutunut taikka ilmailiikennettä uhkaa vaara, sekä osallistumaan pelastuspalveluharjoituksiin, jollei pätevä syy estä häntä.

Velvoite annettaisiin suoraan laissa, koska 2 momentissa tarkoitettulle palveluntarjoajalle ei ole asianmukaista antaa valtuutta tällaisen määräysvallan käyttämiseen.

Ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluun osallistumaan veloitettulle aiheutuneesta henkilö- tai omaisuusvahingosta suoritettaisiin valtion varoista vahingonkorvauslain (412/1974) mukainen korvaus.

Säännös vastaa voimassa olevan lain 54 §:n 3 momenttia.

**120 §. Lennonvarmistuksen maksut.** Lennonvarmistuspalvelun tarjoajalla olisi toimivalta määritellä lennonvarmistuksen maksut. Lentoreittimaksua lukuun ottamatta maksuista päättää nyt Ilmailulaitoksen hallitus. Lentoreittimaksun kustannuspohjan ja yksikköhinnan päättää Eurocontrol Ilmailulaitoksen hallituksen esityksestä.

Palveluntarjonta-asetuksen 14 artiklan mukaan komission alaisessa yhtenäisen ilmatilan komiteassa laaditaan lennonvarmistuspalvelujen maksujärjestelmä. Sen on oltava lentoreittimaksujen perimistä koskevan Eu-

rocontrolin järjestelmän mukainen. Suomea Eurocontrolissa tulee edustamaan Ilmailuhallinto.

Asetuksen 15 artiklan mukaan sanotun maksujärjestelmän perustuttava lennonvarmistuspalvelujen kustannuksiin. Nämä kustannukset on järjestelmässä jaettava käyttäjäryhmien kesken. Maksujärjestelmän mukaisten maksujen on katettava kaikki lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen kustannukset, joihin sisältyvät asianmukaiset pääomainvestointien korkoja ja omaisuuden poistoja koskevat määrät sekä ylläpito-, toiminta- ja hallintokustannukset. Niihin voi kuulua myös kansallisille valvontaviranomaisille ja hyväksytyille laitoksille aiheutuvia kustannuksia ja muita asianomaiselle jäsenvaltiolle ja palvelun tarjoajalle aiheutuvia kustannuksia, jotka liittyvät lennonvarmistuspalvelujen tarjoamiseen. Eri lennonvarmistuspalvelujen välinen ristikkäistuki on sallittu vain, mikäli se on objektiivisista syistä perusteltua ja edellyttäen että se yksilöidään selkeästi. Maksujen kustannusperustan avoimuus on taattava.

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

Asetuksen 16 artiklan mukaan komissio huolehtii yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa siitä, että vaatimustenmukaisuutta suhteessa 14 ja 15 artiklassa tarkoitettuihin periaatteisiin ja sääntöihin seurataan jatkuvasti. Ilmailulaitoksen oikeudesta päättää maksuista säädettäisiin Ilmailulaitosta koskevan lain

6 §:ssä.

Palveluntarjoaja-asetuksen 15 artiklan 3 kohdassa käytetään passiivimuotoa ”maksut on määritettävä” eikä siten oteta kantaa siihen, määrittääkö maksun palveluntarjoaja vai viranomainen. Ottaen huomioon, että maksujen määräytymisen perusteet määritellään asetuksessa sopusoinnussa olemassa olevan Eurocontrolin maksujärjestelmän kanssa, ei ole perusteltua edellyttää tältä osin erillistä viranomaisvahvistusta.

Pykälässä säädettäisiin Ilmailuhallinnolle tehtäväksi valvoa maksujen määrittelyä.

**121 §. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteutumiseen liittyvien tietojen kerääminen.** Pykälässä säädettäisiin Ilmailuhallinnon oikeudesta saada salassapitosäännösten estämättä tarpeelliset tiedot yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteutumisen arvioimiseksi. Puiteasetuksen 12 artiklan 1 kohdassa säädetään jäsenvaltioiden vuosittain antamista kertomuksista puiteasetuksen ja sen 3 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden mukaisesti toteutetuista toimista. Toimenpiteillä tarkoitetaan palveluntarjoaja-asetusta, ilmatila-asetusta, yhteentoimivuusasetusta sekä komission antamia täytäntöönpanoasetuksia.

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

**122 §. Lennonvarmistustoiminnan tallenteet.** Pykälässä säädettäisiin lennonvarmistuksen tallenteista, joilla tarkoitetaan liikenteen tilannekuvasta ja lennonvarmistuksen viestiliikenteestä laadittuja tallenteita. Pykälän 1 momentin mukaan ilmaliikennepalvelun tarjoajan olisi huolehdittava siitä, että liikenteen tilannekuva sekä lennonvarmistuksen puhelin-, radio- ja muu viestiliikenne tallennetaan ja säilytetään tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta. 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 säännömukaisesti on henkilöstölle tarjolla myös erillinen linja yksityispuheluja varten. Tutkatallenteisiin (liikenteen tilannekuva) ei sisälly vastaavia yksityisyydensuojaongelmia.

Pykälän 2 momentin mukaan Ilmailuhallinto antaisi tarkemmat määräykset tallentamistavoista ja tallenteiden säilyttämisaajoista. Tallenteisiin sovellettaisiin myös arkistolokia. Ilmailuhallinto ottaisi säilyttämisaikaa määrätessään 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 säilyttämisaikojen määrättäessä otettaisiin huomioon tallenteiden käyttötarkoitus. Lento-onnettomuuksien, vaaratilanteiden ja poikkeamien tutkintaa varten tallenteet olisi säilytettävä vähintään 12 kuukautta. Erityisistä tapahtumista saatuja tallenteita saattaa olla hyödyllistä käyttää esimerkiksi koulutukseen huomattavasti pitemmänkin, mahdollisesti useiden vuosien ajan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tallenteiden käyttötavoista. Säännös vastaa esimerkiksi ICAOn suositusta tilannekuvatallenteista, joita voitaisiin käyttää onnettomus- 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 ilmatil-

lakohtaisten tilastotietojen tuottamiseksi. Ympäristövaikutusten arviointia varten liikenteen tilannekuvasta voitaisiin julkaista koosteita, kuten reittien maantieteellistä sijoittumista esittäviä reitti- ja tiheyskarttoja.

### 13 luku. **Ilmailuonnettomuudet, vaaratilanteet ja poikkeamat**

Luvussa säädettäisiin ilmailussa tapahtuneen onnettomuuden ja vakavan vaaratilanteen tutkinnasta onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain säännöksiä täydentävästi. Luvun säännöksillä pantaisiin lisäksi täytäntöön poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla annettu direktiivi.

Tapauksia tutkisi Suomessa oikeusministeriön Onnettomuustutkintakeskus ja Ilmailuhallinto. Onnettomuustutkintakeskus tutkii pääsääntöisesti lento-onnettomuudet, lentovauriot ja vakavat vaaratilanteet sekä oman harkintansa mukaan myös muita tapauksia. Ilmailuhallinto tutkisi tarvittaessa sellaiset vähemmän vakavat tapaukset, joita Onnettomuustutkintakeskus ei tutki.

Sotilasilmailuun sovellettavista poikkeuksista tämän luvun säännöksistä säädettäisiin 4 §:n 1 momenttiin otettavan valtuuden nojalla valtioneuvoston asetuksella. Sotilasilmailuviranomainen voisi antaa 4 §:n 2 momentissa olevan valtuuden nojalla tarkempia määräyksiä sotilasilmailun onnettomuuksien tutkinnasta sekä poikkeamatietojen tallentamisesta ja tietojen vaihdosta.

**123 §. Ilmailuonnettomuuksista ja vakavista vaaratilanteista ilmoittaminen.** Pykälässä säädettäisiin onnettomuuden ja vakavan vaaratilanteen ilmoittamisesta Ilmailuhallinnolle. Ilmailuhallinto antaisi määräykset tietojen ilmoittamistavasta, esimerkiksi lomakkeesta, jolla tiedot on ilmoitettava ja kenelle tiedot on lähetettävä.

**124 §. Ilmailuonnettomuuksien tutkinta.** Pykälässä viitattaisiin onnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin (373/1985), jossa säädetään ilmailussa tapahtuneen onnettomuuden sekä vakavan vaaratilanteen tutkinnasta.

**125 §. Ilmailuhallinnon järjestämä tutkinta.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinto tutkii muut kuin Onnettomuustutkintakeskuksen tutkimat ilmailuun

liittyvät vaaratilanteet ja poikkeamat, jos tutkinta on tarpeen lentoturvallisuuden edistämiseksi. Tällaisella vaaratilanteella ja tapahtumalla tarkoitettaisiin muun muassa sellaista lentoturvallisuusjärjestelmässä ilmennyt häiriötä, joka ei ole aiheuttanut konkreettista vaaratilannetta, mutta joka voisi uusiutua aiheuttaen vaaraa. Tutkinnan tavoitteena on vaaratilanteiden ehkäisy ennalta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinto voi 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.

**126 §. Ilma-aluksen tai sen osan löytäminen.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että sen, joka löytää ilma-aluksen tai sen osan taikka ilma-aluksessa kuljetetun tavaran sellaisissa olosuhteissa, joissa on aihetta epäillä onnettomuuden tapahtuneen, on ilmoitettava löydöstä joko aluehälytyskeskukselle, pelastuslaitokselle, Onnettomuustutkintakeskukselle, Ilmailuhallinnolle, lentopelastuskeskukselle tai poliisille. Löydettyä esinettä ei saisi siirtää ilman asiaa tutkivan viranomaisen lupaa, jollei siihen ole painavia syitä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin löytötavaran lain (778/1988) noudattamisesta. Löytötavaran lain sovellettaisiin muihin löytyneisiin esineisiin kuin ilma-alukseen tai sen osaan. Viranomaisen voisi kuitenkin luovuttaa löytötavaran siihen oikeutetulle, vaikkei löytötavaran lain säädettyä löytöpalkkiota tai kustannusten korvausta ole suoritettu.

**127 §. Hylyn poiskuljetus.** Pykälässä säädettäisiin hyllyn poiskuljetuksesta. Onnettomuustutkintalain mukaan hyllyn 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 tutkintaviranomaista ennen siirtovelvoitetta.

**128 §. Poikkeamista ilmoittaminen.** Poikkeamista ilmoittamisesta säädetään ilmailulain lisäksi seuraavissa säännöksissä ja määräyksissä:

- Chicagon yleissopimuksen 6, 8 ja 13 liitteissä,

- ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 1702/2003 ja lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja niihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2042/2003,
  - poikkeamadirektiivissä,
  - vaarallisten aineiden ilmakuljetuksesta annetussa asetuksessa (201/1997),
  - Eurocontrolin ESARR2- ja ESARR5-normeissa,
  - Ilmailulaitoksen ilmailumääräyksissä GEN M1-4, OPS M1-6, OPS M1-18 ja AGA M3-3.
- Poikkeamadirektiivin mukaan jäsenvaltioiden tulee vaatia tietyiltä henkilöryhmiltä poikkeamailmoitusten tekemistä. Direktiivin mukainen ilmoitusvelvollisuus koskee kaikkia seuraavia henkilöitä:
- sellaisen turbiinikäyttöisen ilma-aluksen tai liikenneilma-aluksen käyttäjää tai päällikköä, jota käyttävän liikenteenharjoittajan toimintojen turvallisuuden valvonnasta huolehtii jokin jäsenvaltio,
  - henkilöä, joka harjoittaa turbiinikäyttöisen ilma-aluksen tai liikenneilma-aluksen tai jonkin sen laitteen tai osan suunnitteluun, valmistukseen, huoltoon tai muuttamiseen liittyvää liiketoimintaa,
  - henkilöä, joka allekirjoittaa turbiinikäyttöistä ilma-alusta tai liikenneilma-alusta tai jotakin sen laitetta tai osaa koskevan todistuksen aiemman huoltotoiminnan tarkastuksesta tai huoltotodisteen,
  - lennonjohtajaa tai lennontiedottajaa,
  - henkilöä, joka toimii hallintotehtävissä lentoasemalla,
  - henkilöä, joka suorittaa tehtäviä liittyen ilma-alusten suunnistuslaitteiston asennukseen, muutostöihin, huoltoon, korjaamiseen, peruskorjaukseen, lentomittaukseen tai tarkastukseen,
  - henkilöä, joka suorittaa ilma-aluksen maahuolintaan liittyviä tehtäviä, mukaan luettuina tankkaus, huoltotoimet, kuormauslaskelman laadinta, kuormaus, jäänpoisto ja linaus markkinoillepääsyaletuksessa tarkoite-

tuilla lentoasemilla.

Voimassa olevan ilmailulain 36 §:ssä asetetaan ilmoitusvelvoite ilma-aluksen päällikölle. Ilmoitusvelvollisuus on ilmailumääräyksessä GEN M1-4 ulotettu laajemmalle kuin poikkeamadirektiivin pakollinen ilmoitusvelvollisuus. Tämä laajempi ilmoitusvelvollisuus ehdotetaan säilytettäväksi ja laajennettavaksi muihinkin kuin ilma-aluksen päällikköön.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin poikkeamien ilmoittamisvelvollisuudesta.

Säännöksen perusteella viranomainen saisi tietoonsa ilma-aluksen toimintaan, huoltoon, korjaukseen ja valmistukseen sekä lentopaikan toimintoihin ja lennonvarmistuspalveluihin liittyvät muut kuin 123 §:ssä tarkoitetut onnettomuudet ja vakavat vaaratilanteet, toiminnan keskeytykset, viat, virheet ja muut poikkeukselliset tilanteet. Ilmoituksen saatuaan viranomaiset käynnistävät tarvittaessa tutkimukset tapauksen syyn selvittämiseksi ja toimenpiteet vastaavien poikkeamien estämiseksi tulevaisuudessa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, keiden tulee tehdä poikkeamista ilmoitus. Ilmoituksen tekemiseen veloitettuja olisivat 1 kohdan nojalla ilma-aluksen omistaja, haltija, käyttäjä tai päällikkö, ilmailutoimintaan oikeuttavan luvan tai hyväksynnän haltija, lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen haltija ja henkilö, joka suorittaa maorganisaatiossa lentoturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä.

Momentin 2 kohdassa tarkoitetaan henkilöä tai yhteisöä, joka harjoittaa Ilmailuhallinnon valvomaan liiketoimintaa (lentotoimintalupa, lentotyölupa, lentokoulutuslupa, lentonäytös-lupa tai lentokilpailulupa), joka liittyy ilma-aluksen tai jonkin sen laitteen tai osan suunnitteluun, valmistukseen, huoltoon tai muuttamiseen.

Momentin 3 kohdassa tarkoitetaan lennonjohtajan tai lennontiedottajan lupakirjan haltijaa.

Momentin 4 kohdassa tarkoitettuja henkilöitä olisivat lentopaikan päällikkö sekä henkilöt ja yritykset, jotka osallistuvat lennonvarmistustyöhön. Ryhmään kuuluvat varsinaisesta lennonvarmistuksesta huolehtivien ja avustavien henkilöiden lisäksi myös lennonvarmistusta palvelevien laitteiden asennukseen, muutostöihin, huoltoon, korjaami-

seen, peruskorjaukseen, lentomittaukseen tai tarkastukseen taikka ilma-aluksen maa-huolintaan liittyviä tehtäviä lentopaikalla suorittavat henkilöt ja yritykset, mukaan luetuina tankkaus, huoltotoimet, kuormauslaskelman laadinta, kuormaus, jäänpoisto ja hinaus.

Tarkoituksena on varmistaa tiedon mahdollisimman laajamittainen saaminen, vaikka säännös saattaa johtaa useisiin ilmoituksiin samasta tapahtumasta.

Asiakirjajulkisuuslain 24 §:n 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. Hallituksen esityksessä julkisuuslainsäädännön kokonaisuudistukseksi (HE 30/1998 vp) on sanotun kohdan perusteluissa todettu, että säännös suoja paitsi yksittäisen valvontatoimen onnistumista, myös turvaa valvonnan yleisiä toteuttamismahdollisuuksia, mistä esimerkkinä perusteluissa (s. 93) mainitaan ilmoituksen ja muun aloitteen valvontaviranomaiselle tehneen henkilöllisyyden salaaminen. Näin ollen voidaan katsoa, että poikkeamasta ilmoittaneen henkilöllisyys voidaan yleensä salata.

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

**129 §. Poikkeamailmoitusten tallettaminen.** Ilmailuhallinnon olisi talletettava onnettomuuksia, vakavia vaaratilanteita ja poikkeamia koskevat ilmoitukset tietokantaansa siten kuin poikkeamadirektiivin 5 artiklassa ja 8 artiklan 2 kohdassa säädetään. Sanotun 5 artiklan mukaan toimivaltainen viranomainen vastaa poikkeamia koskevien ilmoitusten koostamis-, arviointi-, käsittely- ja tallennusjärjestelmän perustamisesta. Poikkeaman sekä onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen tyypistä tai luokituksesta riippumatta yksityishenkilöiden nimiä tai osoitteita ei 8 artiklan 2 kohdan mukaan saa koskaan tallentaa

toimivaltaisen viranomaisen tietokantaan. Pykälässä ei säädettäisi Onnettomuustutkimakeskuksen oikeudesta saada tietoja onnettomuuksista, vaaratilanteista ja poikkeamista.

**130 §. Poikkeamatietojen vaihto.** Pykälän 1 momentin mukaan Ilmailuhallinto antaisi muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten sekä komission käyttöön onnettomuus- ja poikkeamatietokantoihin 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 ohjelmitoa omien tietokantajensa ylläpitoon. Artiklan mukaan Ilmailuhallinto ilmoittaa 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 asiakirjajulkisuuslain 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 Ilmailuhallinnolla olisi oikeus pitää salassa poikkeamatietoa koskeva seikka, jos tiedon antaminen siitä vaarantaisi tietojen saannin tul evaisuudessa.

**131 §. Poikkeamatietojen käyttö.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin viranomaiselle velvollisuus pidättäytyä ryhtymästä oikeudellisiin toimenpiteisiin sellaisten suunnittelemattomien tai tahattomien lainrikkomusten johdosta, jotka tulevat viranomaisen tietoon änoastaan siksi, että niistä on tehty ilmoitus 128 §:ssä tarkoitetun poikkeamien pakollisen ilmoittamisen johdosta. Pidättäytymisvelvollisuutta ei kuitenkaan olisi, jos kyse on törkeänä huolimattomuutena pidettävistä velvollisuuksien laiminlyömisestä. Rikoslain soveltuvia säännöksiä olisi joka tapauksessa

sovellettava. Säännös perustuu poikkeamadiirektiivin 8 artiklan 3 kohtaan ja on tarkoitettu suojaamaan poikkeamailmoitusten tekijöitä seuraamuksilta. 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 edesauttaamaan poikkeamatietojen ilmoittamista.

#### 14 luku. Meluun liittyvät toimintarajoitukset lentoasemilla

Luvun säännökset ovat pitkälti samoja kuin lailla 1400/2004 ilmailulakiin otetut. Lakiehdotuksen (HE 216/2004) yksityiskohtaisia perusteluita ei ole kaikilta osin toistettu tässä vaan on tyydytty suppeampaan ja yleisempään perusteluun.

**132§. Määritelmät.** Pykälään otettaisiin lukuun liittyvät keskeiset määritelmät. Pykälässä määriteltäisiin melunhallintadiirektiivi. Lisäksi määriteltäisiin suihkukone, vaatimukset niukasti täyttävä suihkukone ja melualue. Kolme viimeksi mainittua määritelmää vastaavat melunhallintadiirektiivin määritelmät.

**133§. Toimintarajoitusten soveltamisala ja sisältö.** Ehdotettu pykälä samoin kuin 134—136 § ovat tarpeen melunhallintadiirektiivin panemiseksi täytäntöön. Pykälän 1 momentin mukaan Ilmailuhallinto voisi päätöksellään asettaa meluhaittojen ehkäisemiseksi toimintarajoituksia lentoasemalla, jolla kolmen perättäisen viimeksi kuluneen kalenterivuoden aikana suihkukoneiden lento-olotilanteiden ja laskujen yhteismäärä on keskimäärin enemmän kuin 50 000 vuodessa. Käytännössä tämä tarkoittaisi Helsinki-Vantaan lentoasemaa. Toimintarajoitukset voisivat koskea suihkukoneiden pääsyä lentoasemalle, niukasti vaatimukset täyttävien suihkukoneiden liikennöinnin kieltoa sekä suihkukoneiden liikennöintiäaikoja.

**134 §. Toimintarajoituksia koskevat periaatteet.** Pykälän 1 momentti sisältäisi ICAOn 33 yleiskokouksessa melunhallintatoimien lähtökohdaksi hyväksytyyn niin sanotun tasapainoisen lähestymistavan kuvauksen. Tasa-

painoisella lähestymistavalla tarkoitetaan kokonaisuutta, joka koostuu neljästä osasta: ilma-alusten melun vähentäminen sen lähteellä, maankäytön suunnittelu- ja hallintatoimet, melua vähentävät lentomenetelmät ja menetelyt sekä toimintarajoitukset. Lentokoneiden melun rajoittamisen lentoasemilla tulisi perustua näistä osa-alueista koottuun toimenpidekokonaisuuteen siten, että jokaisen osa-alueen toimenpiteet ovat tasapainossa hyötyjen ja kustannusten suhteen ja että eri osa-alueet ovat tasapainossa myös keskenään. Tasapainotuksessa voitaisiin aina ottaa huomioon paikalliset olosuhteet ja erityispiirteet.

Pykälän 2 momentin mukaan toimintarajoituksilta edellytettäisiin suhteellisuutta. Rajoitusten olisi oltava kohtuullisessa suhteessa niistä lentoliikenteen harjoittajille ja muille osapuolille aiheutuviin kustannuksiin ja haittoihin. Rajoitukset olisi mitoitettava niin, ettei niillä tarpeettomasti rajoiteta mahdollisuuksia lentoaseman palvelemaan alueen liikennetarpeiden täyttämiseen. Toimintarajoitusten olisi perusteiltaan oltava objektiivisia ja syrjimättömiä.

Käytettävissä olevat keinot selvitettäisiin aina tapauskohtaisesti ottaen huomioon lentoaseman erityispiirteet kokonaisuudessaan. Erityispiirteiden huomioon ottaminen kattaa myös lentoaseman ympäristön olosuhteiden ja asukkaisiin kohdistuvan melurasituksen tarkastelun.

Suihkukoneen suorituskykyyn perustuvan toimintarajoituksen on perustuttava melutasoon siten kuin se on määritettyä Chicagon yleissopimuksen 16 liitteessä (kolmas painos, heinäkuu 1993) olevan I niteen mukaisessa tyyppihyväksyntämenettelyssä. Rajoitukset saavat perustua vain suihkukoneiden tyyppihyväksyntämenettelyssä määritettyyn melutasoon ICAOn vahvistamien standardien mukaisesti. Lentoasema ei esimerkiksi voi ryhtyä asettamaan rajoituksia omien melumittaustensa pohjalta.

**135 §. Toimintarajoitusten tarpeen arviointi.** Pykälän 1 momentin mukaan ennen toimintarajoitusten asettamista lentoasemalla olisi arvioitava niiden tarpeellisuus. Arvioinnin tuottamisesta vastaisi lentoaseman pitäjä. Estettä ei ole sille, että lentoaseman pitäjä käyttää arvioinnissa 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 melunhallintatoimien kartoitus ja toteuttamiskelpoisuuden arviointi tehokkuuden, hyötyjen, kustannusten, ympäristö- ja kilpailuvaikutusten sekä aikataulutuksen kannalta. Arvioinnissa olisi myös kuvattava parhaana pidetty ratkaisumalli sekä mallin perustelut.

Pykälän 2 momentin mukaan arvioinnin olisi sisällettävä päätöksenteon pohjaksi tarvittavat yksityiskohtaiset tiedot, jotka luetaan melunhallintadirektiivin II liitteessä. Vaikka arvioinnin olisi sisällettävä direktiivin mukaiset asiakokonaisuudet, kunkin asiakokonaisuuden tarkastelun perusteellisuus määräytyisi käytännössä sen mukaan, minkä seikkojen arviointi kulloinkin on keskeinen päätöksenteon kannalta.

Pykälän 3 momentissa luetaan tilanteet, joissa arvioinnin tekeminen ja arviointiselostuksen laatiminen eivät olisi tarpeen.

Arviointia ei tarvittaisi ensinnäkään siinä tapauksessa, että arvioinnissa saatavia vastaavat tiedot sisältyvät ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa laissa säädettyyn ympäristövaikutusten arviointiin.

Toiseksi arviointi olisi tarpeeton, jos edellisestä arvioinnista olisi kulunut vähemmän kuin viisi vuotta. Tällöin lentoasemasta on yleensä käytettävissä riittävän laaja ja ajantasainen arviointi, jonka pohjalta voidaan ottaa kantaa uuden toimintarajoituksen tarpeellisuuteen.

Kolmanneksi arviointia ei tarvittaisi silloin, kun harkittaisiin voimassa olevan toimintarajoituksen vähäistä muuttamista. Lisäksi edellytetään, ettei muutoksella olisi merkittäviä vaikutuksia lentoliikenteen harjoittajien kustannuksiin lentoasemalla. Tältä osin säännökset vastaavat melunhallintadirektiivin 7 artiklan b kohtaa.

Pykälän 4 momentin mukaan Ilmailuhallinnon olisi huolehdittava siitä, että niille, joiden etua, oikeutta tai velvollisuutta toimintarajoitusasia koskee, varataan tilaisuus tulla

kuulluksi arviointia koskevasta selvityksestä. Kuuleminen toteutettaisiin hallintolain 6 luvun säännösten mukaisesti. Lisäksi arvioinnista olisi aina pyydyttävä lausunto lentoaseman melualueen kunnilta ja alueelliselta ympäristökeskukselta. Melualueella tarkoitetaan aluetta, jolla lentoaseman lentoliikenteen aiheuttama  $L_{DEN}$  melutaso ylittää laskennallisten selvitysten mukaan 55 dB(A).

**136 §.** *Vaatimukset niukasti täyttävien suihkukoneiden erityiset toimintarajoitukset.* Pykälän 1 momentti koskee erityisten toimintarajoitusten kohdistamista niukasti vaatimukset täyttäviin suihkukoneisiin. Lähtökohteisesti 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 vastaavat 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 tuloaika 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 toimintarajoituksiin 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 valitsi rajoituksen tullessa voimaan. Näin ollen vaatimukset niukasti täyttävien suihkukoneiden liikennöinti kyseisellä lentoasemalla voitaisiin saada kokonaan loppumaan viidessä vuodessa.

Vaatimukset niukasti täyttävien suihkukoneiden erityisten toimintarajoitusten soveltamisaikataulusta säädettäisiin 177 §:n 2 momentissa.

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

**138 §. Toimintarajoituksista poikkeaminen.** Pykälän mukaan Ilmailuhallinto voisi sallia rajoitettuja poikkeuksia 136 §:ssä tarkoitettua erityisistä toimintarajoituksista. Poikkeukset voisivat tarkoittaa yksittäisen lentoonlähden ja laskeutumisen sallimista, enintään muutaman vuorokauden kestäväää vähäistä poikkeamista toimintarajoituksen alkamis- tai päättymisajankohdasta tai yksittäisen huollossa käynnin sallimista. Jos tilanteen arvioidaan edellyttävän laajempia tai pitempiaikaisia poikkeuksia toimintarajoituksiin, olisi tällaisia poikkeuksia käsiteltävä toimintarajoituksen pysyvänä tai määräaikaisena muutoksena.

Poikkeuksen myöntämistä koskeva asia käsiteltäisiin lentoliikenteen harjoittajan tai lentoaseman pitäjän hakemuksesta hallintolain mukaisessa järjestyksessä.

Pykälä vastaa melunhallintadirektiivin 9 artiklaa.

## 15 luku. Vahingonvastuu ja vakuutukset

Luvussa säädettäisiin ilmailussa aiheutuneen vahingon korvausvastuusta vahingonkorvauslain säännöksiä täydentävästi. Luvussa säädettäisiin myös ilmailussa edellytettävästä pakollisesta vakuutusturvasta siltä osin kuin asiasta ei säädetä yhteisön lainsäädän-

nössä. Lukuun otettaisiin myös säännökset lentoasemien lähtö- ja saapumisaikoja jakavan slot-koordinaattorin vahingonkorvausvastuun rajoittamisesta.

Luvun säännöksiä sovellettaisiin kaikkeen ilmailuun. Sotilasilmailun vakuutuksista voitaisiin kuitenkin säätää toisin 4 §:n 1 momenttiin sisältyvän asetuksenantovaltuuden nojalla. Pääsääntönä on, ettei valtion omaisuutta ja vastuuta vakuutettaisi kaupallisiin vakuutuksiin.

Luvun vahingonkorvaussäännökset vastaisivat voimassa olevan lain 9 luvun säännöksiä. Tässä yhteydessä ei ole erityisesti tarkasteltu vahingonkorvaussäännöksiä vaan säännökset ehdotetaan siirrettäväksi sellaisenaan voimassa olevasta laista ehdotettuun lakiin. Ilmailun vahingonkorvaussäännösten kokonaistarkasteluun on tarkoitus palata myöhemmin erillisen uudistamishankkeen yhteydessä.

**139 §. Vahingonkorvausvastuu.** 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 ankan 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 ankanan yhteisvastuun periaatetta ei sovellettaisi vahinkoon, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu toiselle ilma-alukselle, jota vahingon sattua 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 informaatio­säännös. Sen mukaan korvausvastuusta vahingosta, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu henkilölle tai omaisuudelle, jota kuljetetaan samassa ilma-aluksessa, säädetään erikseen.

Momentissa tarkoitettua vahingon korvaamiseen sovelletaan ilmakuljetussopimuslakia (45/1977), eräiden kansainvälisten ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä 28 päivänä toukokuuta 1999 tehtyä yleissopimusta eli niin sanottua Montrealin yleissopimusta (SopS 78/2004) sekä matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa annettua neuvoston asetusta. Eräissä harvinaisissa tapauksissa sovellettavaksi saattaa tulla myös kuljetuksesta ilma-aluksessa annettu laki

(289/1937). Siltä osin kuin kysymyksessä ei ole kaupallinen tai muu sopimussuhteessa tapahtuva ilmakuljetus, korvausvastuu määräytyisi pelkästään vahingonkorvauslain mukaisesti.

**140 §. Lentoaseman koordinaattorin vahingonkorvausvastuu.** Pykälässä säädettäisiin, että slot-asetuksessa tarkoitettua koordinaattorin vahingonkorvausvastuu 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. Koordinaattorin toiminnasta aiheutuva taloudellinen vahinko ei ole luonteeltaan 139 §:n 1 momentissa tarkoitettu ilmailussa aiheutunut vahinko.

**141 §. Vakuutukset.** Pykälä on luonteeltaan informaatio­säännös. Sen mukaan vakuutuksista ilmailussa aiheutuvan vahingon varalta säädetään ilmailun vakuutusasetuksessa. Lentoliikenteen harjoittajat ja ilma-alusten operaattorit ovat velvollisia hankkimaan asetuksen vähimmäisvaatimusten mukaisen vakuutusturvan matkustajille, matkatavaralle, rahdille ja kolmansille osapuolille aiheutuvan vahingon varalta.

Siltä osin kuin asetusta ei sovelleta tai asetuksessa ei säädetä vakuutukseen liittyvistä seikoista sovellettaisiin 142 §:n säännöksiä. Ilmailun vakuutusasetusta ei sovelleta esimerkiksi sotilasilma-aluksiin eikä valtion ilma-aluksiin eikä myöskään asetuksen 2 artiklan 2 kohdassa lueteltuihin hyvin kevyisiin ilma-aluksiin tai laitteisiin. Asetuksessa ei tyhjentävästi säännellä vakuutusehtoja esimerkiksi siltä osin kuin on kysymys valvonnan toteuttamiseksi tarpeellisista vaatimuksista.

**142 §. Kansalliset vakuutusvaatimukset.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että suomalaisen ilma-aluksen tai suomalaisen lentotoimintaluvan haltijan käytössä olevan ilma-aluksen vastuuvakuutuksen ehdot eivät saisi mahdollistaa vakuutuksen keskeyttämistä ennen vakuutuskauden loppua tai keskeytyksen ilmoittamista Ilmailuhallinnolle. Tä-

mä vaatimus on tarpeen, jotta Ilmailuhallinto voisi tehokkaasti valvoa ilmailun vakuutusasetuksen 8 artiklan mukaisen velvoitteiden täyttämistä. Vakuuttamattomien ilma-alusten aiheuttamien vahinkojen varalta ei ole mahdollista järjestää tieliikenteessä sovellettavaa kollektiivista vakuutusjärjestelmää, joten vakuutusturvan olemassaoloa on voitava valvoa tehokkaasti.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että suurimmalta hyväksytyltä lentoonlähötömsaltaan 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. Vähimmäismäärän on kuitenkin oltava vähintään 100 000 erityistä nosto-oikeutta eli noin 116 300 euroa. Ehdotetun momentin mukaan muun kuin kaupallisen kevyen ei-kaupallisen ilmailun vakuutusvaatimus olisi puolet kaupalliselle ilmailulle asetetusta vaatimuksesta, mutta kuitenkin vähintään mainitun kohdan mukainen kevyitä ilma-aluksia koskeva vähimmäismäärä eli tällä hetkellä 125 000 erityistä nosto-oikeutta eli noin 145 400 euroa. Säättämällä vakuutusvaatimuksesta suhteessa matkustajia koskevaan yleiseen vähimmäisvakuutusturvaan tässä tarkoitettu vakuutusvaatimus muuttuisi automaattisesti ilman kansallista lainsäädäntötoimenpidettä samalla kun ilmailun vakuutusasetuksen mukaisia vaatimuksia muutetaan.

Ilmailun vakuutusasetus ei koske ilma-aluksen miehistön vakuutuksia, joten asiasta on mahdollista säätää kansallisesti. Pykälän 3 momentissa säädettäisiin peruslentokoulutuksessa vaadittavasta vähimmäisvakuutusturvasta. Ilma-aluksella olisi oltava lentopilaalille ja lennonopettajalle aiheutuvan

henkilövahingon varalta istuinpaikkakohtainen tapaturmavakuutus, jonka vähimmäisvakuutusmäärä olisi vähintään kymmenen prosenttia vakuutusasetuksen mukaisesta 2 momentissa tarkoitettusta matkustajia koskevasta yleisestä vähimmäisvakuutusturvasta, tällä hetkellä siis 25 000 erityistä nosto-oikeutta eli noin 29 100 euroa. Lennonopettajan vakuutusturva voitaisiin vaihtoehtoisesti järjestää myös tapaturmavakuutuslain (608/1948) mukaisella tapaturmavakuutuksella, mutta tällöinkin vähimmäisturvan olisi oltava vähintään tässä tarkoitettun mukainen. Muut lentopilaatit kuin se, joka ohjaa ilma-alusta, luetaan matkustajiksi, näin myös tapauksissa, joissa muut oppilaat hoitavat lennon suorittamiseen liittyviä tehtäviä kuten radioliikennettä. Heidän vakuutusturvaansa sovellettaisiin näin ollen 2 momentin säännöstä.

Peruslentokoulutuksella tarkoitettaisiin esimerkiksi yksityislentäjän tai purjelentäjän lupakirjaan tähtäävää lentokoulutusta sekä näitä lupakirjoja täydentävää kelpuutuksiin tähtäävää koulutusta.

#### 16 luku. **Lupia ja hyväksyntöjä koskevat hallinnolliset seuraamukset**

Lukuun koottaisiin säännökset toimenpiteistä, joihin Ilmailuhallinnon 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.

Sotilasilmailuun sovellettavista poikkeuksista tämän luvun säännöksistä säädettäisiin 4 §:n 1 momenttiin otettavan valtuuden nojalla valtioneuvoston asetuksella. Sotilasilmailuviranomainen voisi antaa 4 §:n 2 momentissa olevan valtuuden nojalla tarkempia määräyksiä sotilasilmailun lupia ja hyväksyntöjä koskevista seuraamuksista.

**143 §. Soveltamisala.** Pykälän 1 momentissa määriteltäisiin ne lupatyypit, joihin tässä luvussa tarkoitettuja seuraamuksia voidaan soveltaa. Tällaisia olisivat henkilöiden osalta lupakirjat, kelpuutukset, kelpoisuustodistukset ja hyväksynät, kokeilu- tai tutkimustarkoituksiin käytettävälle miehittämättömälle ilma-alukselle myönnettävä poikkeuslupa sekä organisaatioiden osalta luvat ja hyväksyn-

nät. Niistä kaikista käytettäisiin tässä luvussa sanonnan yksinkertaistamiseksi nimikettä ”lupa”.

Pykälän 2 momentissa todettaisiin yhteisöasetusten ensisijaisuus suhteessa kansalliseen sääntelyyn. Lentokelpoisuuden hallinta-organisaation, suunnittelu-, valmistus- ja huolto-organisaation sekä huoltohenkilöstön koulutusorganisaation lupiin kohdistettavista hallinnollisista seuraamuksista säädetään EASA-asetuksessa ja esimerkiksi sen nojalla annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 1702/2003 ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä.

**144 §. Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan tai hyväksyntään puuttumiseksi.** Pykälässä todettaisiin Ilmailuhallinnon yleinen toimivalta käyttää 145—148 §:ssä tarkoitettuja toimia sekä määriteltäisiin ne lupatyypit, joihin kyseiset toimet soveltuisivat. Tällaisia olisivat:

- lentäjän lupakirja siihen liittyvine kelpuutuksineen (45 ja 59 §),
- huoltohenkilöstön lupakirja (45 ja 31 §),
- lennonvarmistushenkilöstön lupakirja (45 ja 117 §:n 1 momentti),
- lennontiedottajan kelpoisuustodistus (45 ja 117 §:n 2 momentti),
- turvatarkastajan hyväksyntä (101 §)
- turvakoulutuksen kehittämisestä ja antamisesta vastaavan henkilön hyväksyntä (108 §),
- lentoliikenteen harjoittajan tai lentoasemien turvallisuusvaatimusten noudattamisesta vastaavan henkilön hyväksyntä (100 §),
- lentoaseman kulkuoikeus (104 §).

Pykälän 2 momentin mukaan poliisimiehelle myönnettyyn turvatarkastajan hyväksyntään nähden toimivaltainen viranomaisena olisi Ilmailuhallinnon sijasta poliisitoiminnasta vastaavan yksikön päällikkö, rajavartiomiehelle myönnetyn turvatarkastajan hyväksyntään nähden raja- tai meriosaston komentaja ja tullimiehelle myönnetyn turvatarkastajan hyväksyntään nähden tullihallitus. Ehdotetun 98 §:n 3 momentin mukaan kyseiset viranomaiset vastaavasti myöntävät kyseiset hyväksynnät.

**145 §. Henkilölle annettava huomautus ja**

*varoitus.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että 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 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.

**146 §. Henkilölle määrättävä toimintakielto.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lupakirjan, kelpuutuksen, kelpoisuustodistuksen tai hyväksynnän haltijan toimintakiellosta. Toimintakielto olisi viranomaisen nopea reaktiokeino puuttua luvan tarkoittamaan toimintaan. Toimintakielto olisi turvaamistoimi, jolla estettäisiin turvallisuutta vaarantavan toiminnan jatkaminen. Toimintakielto olisi kuitenkin myös vakavista rikkomuksista määrättävä rangaistusluonteinen hallinnollinen seuraamus ja siinä suhteessa verrattavissa tieliikenteessä määrättäviin ajokieltoihin. Henkilölle myönnetyn luvan peruuttamisesta luovutettiin lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruuttamista (147 §) ja maksulaiminlyöntiä (152 §) lukuun ottamatta. Toimintakielto on luvan peruuttamiseen nähden luvan haltijan kannalta sikäli lievempi keino, että toimintakiellon päätyttyä luvan haltija saa pääsääntöisesti jatkaa toimintaansa vanhan luvan perusteella. Peruuttaminen johtaisi siihen, että henkilön pitäisi hakea uutta lupaa.

Momentin 1 kohdan mukaan toimintakielto

voitaisiin määrätä, jos luvan haltija sairauden, vammautumisen tai muun tällaisen lentoturvallisuuteen vaikuttavan synn vuoksi ei enää täytä kyseisen luvan saamisen edellytyksiä. Jos toimintakiellon syy on pysyvä, sovellettaisiin eräissä tapauksissa lisäksi 147 §:n säännöksiä lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta.

Momentin 2 kohdan mukaan toimintakielto voitaisiin määrätä, jos luvan haltija ei tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan tai kokemukseltaan enää täytä luvan saamisen edellytyksiä. Toiminta voisi jatkua, kun luvan haltija on esimerkiksi koulutukseen ja kokeisiin osallistumisen kautta osoittanut täyttävänsä luvan saamisen edellytykset.

Momentin 3 kohdan mukaan toimintakielto voitaisiin määrätä, jos luvan haltija huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista. Edellytyksenä olisi, että luvan haltijan toimintaan on ensin yritetty puuttua 145 §:n mukaisin huomautuksin tai varoituksin, mutta tuloksetta. Säännöstä sovellettaisiin, jos rikkomukset toistuvat suhteellisen lyhyen ajan, asian luonteesta riippuen enintään muutaman vuoden sisällä. Jos rikkomusten välillä on pitkä aika, ei kyseessä olisi rikkomisen jatkaminen vaan yksittäiset teot.

Momentin 4 kohdan mukaan toimintakielto voitaisiin määrätä, jos luvan haltija rikkomalla olennaisella tavalla ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä tai ilmailua koskevien säännösten tai määräysten toistuvalla rikkomisella osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen. Säännöksen soveltamisessa otettaisiin erityisesti huomioon rikkomuksen olennaisuus ja luvan haltijan toiminnasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat.

Momentin 5 kohdan mukaan toimintakielto voitaisiin määrätä myös, jos luvan haltija 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. Luvan haltija olisi siten soveltumaton toimimaan luvan tarkoittamissa tehtävissä. Säännöstä sovellettaisiin erityisesti tapauksissa, joissa luvan haltija on muussa kuin ilmailutoiminnassa syylistynyt vakaviin

rikoksiin tavalla, joka horjuttaa luottamusta henkilön kykyyn noudattaa lentoturvallisuuden tai lentoliikenteen turvaamisen kannalta keskeisiä säännöksiä ja määräyksiä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin toimintakiellon kestosta. Edellä 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa toimintakielto olisi luonteeltaan turvaamistoimi eli se olisi voimassa siihen saakka, kunnes luvan haltija on osoittanut, että saamisen edellytykset täyttyvät.

Toimintakielto olisi rangaistusluonteinen momentin 3—5 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa. Toimintakiellon pituus suhteutettaisiin luvan haltijan menettelyn vakavuuteen. Ilmailuhallinto määräisi toimintakiellon keston. Toimintakielto olisi toistaiseksi voimassa ainakin niissä tapauksissa, joissa uuden luvan hakija ei vastaavasti voisi saada lupaa.

Pykälän 3 momentin mukaan luvan haltija voitaisiin määrätä väliaikaiseen toimintakieltoon, jos viranomaisen tutkittavana tai käsiteltävänä on asia, josta saattaa seurata 1 momentissa tarkoitettu toimintakielto. Samoin voitaisiin menetellä, jos lopputuloksena saattaa olla lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruuttaminen. Riittäisi, että asia on tutkittavana tai käsiteltävänä, joten väliaikaisen toimintakiellon määräämisen perusteet olisivat lievemmät kuin 1 momentissa tarkoitettun toimintakiellon perusteet. Momentissa tarkoitettu väliaikainen määräys voisi olla voimassa enintään siihen asti, kun kyseinen asia on ratkaistu. Toimintakieltoon määräämisestä tehtäisiin merkintä luparekisteritietoihin. Tietojen poistamisesta luparekisteristä säädettäisiin 54 §:ssä.

**147 §. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruuttaminen.** Pykälässä säädettäisiin, että lääketieteellinen kelpoisuustodistus voidaan peruuttaa, jos luvan haltija sairauden, vammautumisen tai muun lentoturvallisuuteen vaikuttavan synn vuoksi ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä. Pykälällä olisi merkitystä niissä lupaa edellyttävissä tehtävissä, joissa luvan kelpoisuuden edellytyksenä on voimassa oleva lääketieteellinen kelpoisuustodistus. Tällaisia lupia ovat esimerkiksi lentäjän ja lennonvarmistushenkilöstön lupakirjat.

Lääketieteellinen kelpoisuustodistus kuvaa henkilön henkistä ja ruumiillista kykyä sel-

viytyä kyseisestä tehtävästä. Jos tällaista kykyä ei enää ole, kelpoisuustodistukseen ei ole syytä puuttua toimintakiellolla vaan kelpoisuustodistus on peruutettava. Lääketieteellisen esteen mahdollisesti poistuttua henkilö voi saada uuden kelpoisuustodistuksen, jolloin hän taas voisi käyttää aiempaa lupaansa täytettyään lupaan mahdollisesti liittyvät määräaikaishdot.

**148 §.** *Lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen palauttaminen viranomaiselle.* Pykälässä säädetäisiin velvollisuudesta palauttaa lupakirja tai kelpoisuustodistus heti viranomaiselle, jos asianomaiselle on määrätty toimintakielto tai lupa on peruutettu.

Säännös vastaa voimassa olevan lain 27 §:n 4 momenttia.

**149 §.** *Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan puuttumiseksi.* Pykälässä määriteltäisiin ne organisaatiot, joihin 150—152 §:ssä tarkoitetut toimet voitaisiin kohdistaa.

**150 §.** *Organisaatiolle annettava huomautus tai varoitus.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin 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. Säännös olisi uusi, sillä aikaisemmin on huomautuksen ja varoituksen voinut antaa vain lupakirjan haltijalle eli henkilölle.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin 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.

**151 §.** *Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin tapauksista, joissa Ilmailuhallinto voisi puuttua tässä laissa tarkoitettuun organisaatiolle myöntämäänsä lupaan. Puuttumisen keinoina olisivat luvan muuttaminen tai rajoittaminen taikka luvan peruuttaminen. Luvassa tarkoi-

tetun toiminnan harjoittaminen voitaisiin myös kieltää väliaikaisesti.

Momentin 1 kohdassa säädetäisiin mainittujen keinojen käyttö mahdolliseksi ensinnäkin silloin, kun Ilmailuhallinnolla on perusteltua syytä epäillä, ettei luvan mukaisen toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti. Tällaisesta tilanteesta olisi kysymys esimerkiksi, kun organisaation taloudellinen tilanne on niin heikko, että sen kaluston huoltotoimintaa laiminlyödään, tai organisaation toiminta antaa viitteitä toistuvasta kykenemättömyydestä täyttää toiminnalle asetettuja vaatimuksia. Puuttumisen on voitava olla kyllin tehokasta ja nopeaa, jotta tavoite – toiminnan turvallisuus – voidaan varmistaa.

Momentin 2 kohdan mukaan lupaan tai hyväksyntään puuttuminen olisi mahdollista myös silloin, kun luvan tai hyväksynnän edellytykset eivät enää täyty eikä organisaatio kykene korjaamaan virheitä tai puutteita Ilmailuhallinnon sille asettamassa määräajassa. Käytännössä tyypillinen tällainen tilanne on luvan myöntämisen edellytykseksi asetetun tietyn tason täyttävän vastuullisen henkilön eroaminen syystä tai toisesta organisaation palveluksesta. Tällöin tulee organisaatiolle antaa riittävä määräaika uuden vastuuhenkilön palkkaamiseen ja toimintaa voidaan jatkaa tilapäisjärjestelyjen varassa, jos toiminnan turvallisuudelle asetetut vaatimukset täyttyvät.

Momentin 3 kohdan mukaan puuttumisvaltuus koskisi lisäksi tilanteita, joissa luvan haltija jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita kyseistä toimintaa koskevia määräyksiä.

Momentin 4 kohdassa annettaisiin mahdollisuus puuttua organisaation toimintaan myös niissä tilanteissa, joissa luvan haltija huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jättää luvan ehtojen taikka muiden toimintaa koskevien määräysten rikkomista. Puuttumisen ensimmäisenä perusteena ei tällöin olisi rikkomusten vakavuus, vaan se, että organisaatio jatkaisi aikaisemmista viranomaisen toimenpiteistä huolimatta määräysten ja ehtojen rikkomista.

Momentin 5 kohdan mukaan toimiin voitaisiin ryhtyä, jos luvan haltija ei noudata liikennöintiluvan perusteena olevaa lentoli-

kennesopimusta tai muuta kansainvälistä velvoitetta.

Momentin periaatteet vastaavat pitkälti EASA-asetuksen mukaisia periaatteita. Puuttumiskeinojen valikoima vastaisi EASA-asetuksen mukaista eurooppalaista käytäntöä. Puuttumiskeinoilla ei olisi automaattista ennakollisuusjärjestystä vaan keinot sovitettiin kulloiseenkin tilanteeseen niin, että valittu keino ja sen ulottuvuus ovat oikeassa suhteessa luvan vastaisen menettelyn vakavuuteen ja haitallisiin turvallisuusvaikutuksiin. Yleensä voitaisiin lähteä siitä, että Ilmailuhallinto käyttää aluksi mahdollisimman lievää, mutta kuitenkin luvan haltijan menettelyyn nähden riittävän tehokasta keinoa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin luvan peruuttamisen suhteesta muihin puuttumiskeinoihin. Peruuttaminen tulisi kysymykseen viimeisenä vaihtoehtona, jos organisaation kannalta lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Luvan peruuttaminen johtaa yleensä organisaation toiminnan loppumiseen tai ainakin suhteellisen pitkään keskeytymiseen, joten peruuttamiseen johtava menettely tulisi kyseeseen yleensä vain vakavissa tahallisissa luparikomuksissa tai jos organisaation menettely on toiminnan kokonaisarvion perusteella poikkeuksellisen välinpitämätöntä tai säännöksistä ja määräyksistä piittaamatonta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin lento-toimintaluvan, tilauslento- ja liikennöintiluvan raukeamisesta. Ellei tällaisen luvan haltija käynnistä liikennettä kohtuullisessa tai lupaehdoissa määritetyssä ajassa, lupa raukeaisi. Erityisesti liikenneoikeuksia myönnetään rajoitettu määrä ja saatu lupa perustuu liikennetarpeeseen. Käyttämättä oleva lupa estää toisten liikenteen nharjoittamisen.

Luvan raukeamisen perusteena voi olla myös luvan haltijan kansalaisuuden muuttuminen. Edellä 69 §:ssä edellytetään, että luvan haltijan kotipaikan ja pääasiallisen liikepaikan tulee olla Suomessa.

Lupa saattaa raueta myös sen johdosta, että lupavaatimukset täyttävä vastuuhenkilö kuolee tai eroaa organisaation palveluksesta.

Luvan haltijalle sallittaisiin vähintään kuuden kuukauden pituinen ajanjakso jatkaa keskeytynyttä toimintaa tai osoittaa, että hän

edelleen täyttää luvan saamisen edellytykset. Jos luvan edellytyksiä ei enää ole, lupaedellytysten täyttymisen osoittamiseen annettaisiin vähintään yhden kuukauden määräaika.

**152 §. Luvan peruuttaminen maksun laiminlyönnin johdosta.** Pykälän mukaan luvan myöntänyt viranomais voi peruuttaa myöntämänsä luvan, jos luvasta säädettyä maksua ei kehotuksesta huolimatta ole maksettu kohtuullisessa määräajassa. Peruuttamista voitaisiin käyttää kaikkien lupien kohdalla. Sen käyttäminen edellyttäisi, että kyseessä on säädetyn maksun laiminlyönti. Ilmailuhallinnon lupien maksullisuudesta säädettäisiin valtion maksuperustelain (150/1992) nojalla annettavalla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Peruuttaminen edellyttäisi lisäksi, että maksun laiminlyöneelle on lähetetty maksukehoitus, jossa on huomautettu laiminlyönnistä ja asetettu kohtuullinen määräaika, jonka jälkeen luvan maksamatta olo johtaa luvan peruuttamiseen.

Peruuttaminen on luvan haltijan kannalta suhteellisen ankara toimenpide, mutta se on keino na välttämätön sen varmistamiseksi, ettei yleensä koko yhteisön alueella toimintaan oikeuttavia lupia hankittaisi vilpillisessä tarkoituksessa aikomattakaan maksaa säädettyjä maksuja, ja että tällaisessa tarkoituksessa hankittuun lupaan voitaisiin puuttua mahdollisimman tehokkaasti.

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

## 17 luku. Erinäiset säännökset

Lukuun koottaisiin säännökset, jotka eivät sovi edeltäviin aihepiireittäin järjestettyihin lukuihin tai jotka koskevat useiden lukujen aluetta. Luvussa säädettäisiin Ilmailuhallinnon tiedonsaanti- ja tarkastusoikeudesta sekä oikeudesta saada virka-apua, miehistökortista, ilmailun ympäristövaikutuksia koskevista määräyksistä, lentoesteistä, varautumisesta poikkeusoloihin, viranomais tehtävien siirtämisestä, lentopaikkojen ja lennonvarmistus-

palvelujen käyttämisestä perittävistä maksuista, ilma-aluksen lähdön estämisestä ja kulkuun puuttumisesta sekä huumaavien aineiden käytön kieltämisestä.

**154 §.** *Ilmailuhallinnon tiedonsaanti- ja tarkastusoikeus.* Sotilasilmailuun sovellettavista poikkeuksista pykälän säännöksistä säädettäisiin 4 §:n 1 momenttiin otettavan valtuuden nojalla valtioneuvoston asetuksella. Sotilasilmailuviranomainen voisi antaa 4 §:n 2 momentissa olevan valtuuden nojalla tarkempia määräyksiä sotilasilmailuviranomaisen tiedonsaanti- ja tarkastusoikeudesta.

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 Ilmailuhallinnolle 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 lentoturvallisuuden kannalta tarpeelliset tiedot ja
- toiminnanharjoittajan toimintaa, taloutta ja vakuutuksia koskevat valvontaa varten tarpeelliset tiedot.

Tiedot tulisi antaa salassapitosäännösten estämättä. Ilmailukäyttöpalvelujen tarjoajan velvollisuudesta säilyttää liikenteen tilannekuva sekä lennonvarmistuksen viestiliikenne säädettäisiin 122 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinnolla 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, Ilmailuhallinnon keräämien ja saamien tietojen salassapitoon

sovellettaisiin asiakirjajulkisuuslain 24 §:n 1 momenttia ja erityisesti sen 15 kohtaa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Ilmailuhallinnon yleisestä tarkastusoikeudesta. Ilmailuhallinnolla olisi oikeus tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä tämän lain ja yhteisöasetusten noudattamisen valvomiseksi päästä ilma-alukseen ja muuhun paikkaan, jossa ilmailutoimintaa harjoitetaan. Tässä tarkoitettuja yhteisöasetuksia olisivat EASA-asetus, slot-asetus, toimilupa-asetus, markkinoillepääsyasetus, hinnoitteluasetus, ulkosuhdeasetus, turva-asetus, puiteasetus, palveluntarjonta-asetus, ilmatila-asetus, yhteentoimivuusasetus ja ilmailun vakuutusasetus.

Pääsyoikeus ei kuitenkaan koskisi asuntoiloja, koska ne ovat kotirauhan piirissä. Ilmailuhallinto voisi tarkastaa muutoinkin ilmailutoimintaa. Sekä jäsenvaltioiden että kolmansien maiden ilma-alusten asematasotarkastuksista säädettäisiin 4 luvussa.

**155 §.** *Oikeus saada virka-apua.* Pykälän mukaan Ilmailuhallinnolla olisi oikeus saada virka-apua poliisilta, rajavartiolaitokselta ja puolustusvoimilta. Ilmailuhallinnolla ei pääsääntöisesti ole käytettävissään omia pakkokeino-oikeuksia valvonnan toteuttamiseksi ja päätösten panemiseksi täytäntöön, joten Ilmailuhallinnolla olisi oikeus saada virka-apua keinojen käyttöön kulloinkin oikeutetulta viranomaiselta.

**156 §.** *Valvontatiedot.* Ilmailuhallinnon tämän lain perusteella antamat luvat, oikeudet ja hyväksynät muodostavat näitä tietoja koskevat rekisterit. Kaikki nämä rekisterit sisältävät muiden tietojen ohella henkilötietoja. Tämän johdosta rekistereihin sovellettaisiin asiakirjajulkisuuslakia ja henkilötietolakia sekä mitä 2 ja 6 luvussa säädetään.

**157 §.** *Miehistökortti.* Pykälässä säädettäisiin Chicagon yleissopimuksen 9 liitteessä tarkoitettun miehistökortin (crew member card) myöntämisestä. Miehistökortti on kansainvälisesti tunnustettu matkustusasiakirja, johon viitataan passilain (642/1986) 2 §:n 3 momentissa ja passiasetuksen (643/1986) 14 §:ssä. Pykälän 1 momentin mukaan Suomessa Ilmailuhallinto myöntäisi hakemuksesta ilma-aluksen miehistölle miehistökortin. Miehistökortin myöntämisen edellytykset otettaisiin 2 momenttiin.



Käytännössä suomalaiset miehistökortin haltijat ovat käyttäneet miehistökorttia yksinomaisena matkustusasiakirjana vain poikkeustapauksissa, esimerkiksi jos passi on kadonnut. Miehistökortti on esitetty passin rinnalla sellaisissa maissa, joissa esimerkiksi maahantulomuodollisuuksien kannalta on merkityksellistä osoittaa asema ilma-aluksen miehistön jäsenenä.

Toistaiseksi miehistökortin on myöntänyt Ilmailulaitoksen Lentoturvallisuushallinto. Miehistökortin käyttämiselle matkustusasiakirjana on asetettu mainitussa 9 liitteessä tarkat rajat.

ICAO:n miehistökorttia koskevan mallin mukaan miehistökortin voimassaoloa ei ole rajattu. Tätä ei ilmeisesti ole pidetty tarpeellisenä juuri sen tähden, että miehistökortti kelpaa matkustusasiakirjaksi vain sellaisten lentojen yhteydessä, joilla sen haltija toimii miehistön jäsenenä. Miehistökortti menettää siis käytännössä merkityksensä, kun työsuhte päättyy. Tämän vuoksi on perusteltua 3 momentissa säätää, että työnantajana toimivan lentoyhtiön on ilmoitettava työsuhteen päättymisestä.

Chicagon yleissopimuksen 9 liitteeseen sisältyy myös suositus siitä, että miehistökorttia vastaava kortti annettaisiin kansallisen ilmailuviranomaisen palveluksessa olevalle tarkastajalle, joka toimii tarkastustehtävissä kansainvälisellä lennolla. Tämän suosituksen täytäntöönpanoa ei ole tässä vaiheessa pidetty tarpeellisenä.

**158 §. Ilmailun ympäristövaikutuksia koskevat määräykset.** Pykälässä säädettäisiin Ilmailuhallinnon 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.

Ilmailuhallinnolla on toimivalta tässä tarkoitettujen määräysten antamiseen vain siltä osin kuin se ei ole siirtynyt yhteisölle. Esimerkiksi melunhallintadirektiiviin perustuvat 14 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.

Sotilasilmailuun sovellettavista poikkeuksista ilmailun ympäristövaikutuksia koskevista määräyksistä säädettäisiin 4 §:n 1 momenttiin otettavan valtuuden nojalla valtioneuvoston asetuksella. Sotilasilmailuviranomainen voisi antaa 4 §:n 2 momentissa olevan valtuuden nojalla tarkempia määräyksiä sotilasilmailun ympäristövaikutuksista.

**159 §. Lentoesteet.** Pykälän 1 momentissa määrättäisiin yleinen kieltä asettaa sellaisia esteitä, jotka vaarantavat lentoturvallisuutta tai häiritsevät lentoliikennettä. Lentoeste voi olla kiihteä kuten masto, nosturi tai rakennus. Sellaisen voisi muodostaa myös lennonvarmistuslaitetta häiritsevä laite tai rakenne taikka häiritsevästi asetettu valaisin. Este voi olla joko pysyvä tai väliaikainen. Kansainvälistä huolta on viime vuosina kiinnitetty ilmailukseen kohdistuneen lasersäteiden aiheuttamaan onnettomuusvaaraan.

Pykälän 2 momenttiin otettavalla säännöllä selkeytettäisiin lupaa edellyttävien lentoesteiden käsitettä. Sellaiseksi määriteltäisiin kaikki laitteet, rakennukset, rakennelmat ja merkit, jotka ulottuvat yli 30 metrin korkeuteen ympäröivästä maanpinnasta tai lentopaikan, kevytlentopaikan tai varalaskupaikan läheisyydessä yli kymmenen metrin korkeuteen.

Lentoasemien ja muiden hyväksytyjen lentopaikkojen lisäksi momentissa tarkoitettuja lentopaikkoja olisivat myös kevytlentopaikat. Niiden sijainti ei aina ole yleisesti tiedossa. Tarvittaessa asiaa voi tiedustella lentopaikoista kirjaa pitävältä Ilmailuhallinnolta.

Momentissa tarkoitettuja lentopaikkoja ovat myös sotilasilmailun varalaskupaikat. Maantielain (503/2005) 44 §:ssä on säännöksiä sotilasilmailun varalaskupaikan suoja-alueesta. Säännöksen mukaan suoja-alue ulottuu 20 metrin etäisyydelle maantien ajoradan tai, jos ajoratoja on useampia, lähimmän ajoradan keskilinjasta. Erityisestä syystä voidaan tiesuunnitelmassa määrättyllä tiellä tai tienosalla osoittaa etäisyys 20 metriä lyhyemmäksi taikka pidentää etäisyyttä enin-

tään 50 metriksi sekä enintään 300 metriksi tiehen kuuluvan varalaskupaikan kohdalla ja pituussuunnassa sen kummastakin päästä 750 metrin etäisyydelle ulottuvalla jatkeella.

Rakennusta ei saa pitää suoja-alueella. Tienpitäjällä on liikenneturvallisuuden sitä vaatiessa ja varalaskupaikan osalta myös lentoturvallisuuden vuoksi oikeus poistaa suoja-alueelta kasvillisuutta.

Pykälän 3 momentin mukaan lentoturvallisuutta vaarantavan lentoesteen asettamiselle ei voitaisi antaa lupaa. Lentoliikenteen häiriöttömyyteen ja sujuvuuteen vaikuttavien esteiden osalta luvan antaminen perustuisi turvallisuusharkintaan. Luvan saaminen riippuisi ensisijaisesti esteen vaikutuksista lentoväyliin ja ilma-alusten liikehdyntään. Lupahakemukseen olisi liitettävä asianomaisen ilmaliikennepalvelujen tarjoajan lausunto. Tällaisen lausunnon laatiminen edellyttää sellaisia laitteistoja, menetelmiä ja henkilökuntaa, joita vain ilmaliikennepalvelujen tarjoajalla on käytettävissään.

Asiaan vaikuttavat myös ympäröivän maanpinnan ominaispiirteet ja alueella sijaitsevat muut lentoesteen. Lupaharkinnassa otettaisiin huomioon yhtäältä lentoliikenteen sujuvuus ja toisaalta maanomistajalle aiheutuva haitta luvan myöntämättä jättämisestä.

Lentoesteen merkitään ilmailukarttoihin. Esteen vaatimasta selvitystyöstä ja karttapohjan päivityksestä aiheutuvat kustannukset on peritty luvan hakijalta. Järjestelmää ei ole tarkoitettu muuttua.

Pykälän 4 momentissa velvoitettaisiin lentoesteen ylläpitäjä ilmoittamaan viipymättä estettä ja omia yhteystietojaan koskevat muutokset Ilmailuhallinnolle. Lentoesteiden merkitseminen ilmailukarttoihin on tärkeää lentoturvallisuuden kannalta. Karttoihin merkittyjen tietojen ajan tasalla pysyminen on myös tärkeää. Asianmukainen ilmoitus on tehtävä etenkin lentoesteen koon tai muodon muuttumisesta tai esteen poistumisesta. Myös lentoesteen omistaja tai haltija voi vaihtua tai yhteystiedot voivat muuten muuttua.

**160 §. Lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttava toiminta.** Pykälän 1 momenttiin otettaisiin säännös Ilmailuhallinnon valtuudesta kieltää eräät ilmailua mahdollisesti vaarantavat toiminnot, rajoittaa niitä tai asettaa niille ehtoja. Kielto voisi olla joko yleinen määräys

tai yksittäinen päätös. Ilmailuhallinnon oikeus koskisi vain toimintaa, joka voi tosiasiallisesti aiheuttaa vaaraa lentoturvallisuudelle. Tällaisia toimintoja ovat lentoaseman läheisyydessä toimeen pantavat ammunnat, ilotulitukset ja räjäytykset. Myös säähavaintopallojen lähettämiseen tulee voida tarvittaessa puuttua. Niitä on lähetetty Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyydestä jopa yli 1 000 kappaletta vuodessa. Sen sijaan Ilmailuhallinto ei voisi yleisesti kieltää jotain tietyn tyyppistä toimintaa koko maassa, vaan puuttua siihen vain siltä osin kuin on välttämätöntä lentoturvallisuuden ja lentoliikenteen sujuvuuden kannalta.

Yhdysvalloissa ja Keski-Euroopassa valonäytökset ("lasershow't") ovat yleistyneet siinä määrin, että ne haittaavat jo lentoliikennettä. Lentoturvallisuuden kannalta ongelman muodostavat häiritsemis- tai jopa vahingoittamistarkoituksessa ilma-alueeseen kohdistetut laserit. Sokaiseminen voi eräissä tapauksissa rajoittaa ohjaajien toimintakykyä minuuttien ajaksi. Lasereiden käyttöä rajoittavia määräyksiä on jo pantu täytäntöön monissa valtioissa.

Pykälän 2 momentin mukaan Ilmailuhallinto voi määräyksellään kieltää tai rajoittaa myös muun lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttavan tai liikenteen sujuvuutta merkittävästi haittaavan toiminnan. Kysymys ei olisi jonkin toiminnan yleisestä kieltämisestä vaan kiellot tai rajoitukset voitaisiin ulottaa vain lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen läheisyyteen. Etäisyyttä, jolle kielto ulotettaisiin, ei voida säännöksessä ilmoittaa metreinä vaan se riippuisi kiellettävän toiminnan luonteesta, esimerkiksi siitä, millä korkeudella häiritsevää toimintaa harjoitettaisiin.

**161 §. Varautuminen poikkeusoloihin.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tietyille ilmailutoimintaan oikeuttavan Suomessa myönnetyn luvan tai hyväksynnän haltijoille velvoite varautua poikkeusoloihin osallistamalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja poikkeusoloihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa. Tämä velvoite koskisi organisaatioita, joiden jatkuva toiminta myös poikkeusoloissa on kansallisen turvallisuuden, yhteiskunnan toiminto-

jen, ilmailun infrastruktuurin ylläpidon ja lentoliikenteen perustoimintojen kannalta tärkeää. Tällaisia ilmailuun liittyviä organisaatioita olisivat:

- 24 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, jonka tehtäväksi lentotoimintaluvan haltija on antanut 23 §:n 1 momentissa tarkoitetut tehtävät,

- 68 §:ssä tarkoitettu lentotoimintaluvan haltija,

- 87 §:ssä tarkoitettu lentoaseman hyväksyntätodistuksen haltija, ja

- liikenne- ja viestintäministeriön 115 §:n nojalla nimeämä ilmaliikenne- ja sääpalvelujen tarjoaja.

Valmiuslain 40 §:n mukaan valtion liikelähtösten ja valtion viranomaisten tulee valmiussuunnitelmin ja poikkeusoloissa tapahtuvan toiminnan etukäteisvalmisteluun sekä muihin toimenpitein varmistaa tehtäviensä mahdollisimman häiriötön hoitaminen myös poikkeusoloissa. Poikkeusoloihin varautumista johtaa, valvoo ja yhteensovittaa valtioneuvosto sekä kukin ministeriö hallinnonalansa. Tässä laissa ei siten ole tarpeellista säätää Ilmailuhallinnon eikä Ilmailulaitoksen varautumisvelvollisuudesta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin lentoaseman pitäjälle sekä ilmaliikennepalvelun ja sääpalvelujen tarjoajalle sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, velvoite varautua huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa tarkoitetuissa poikkeusoloissa sekä niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa. Tällaisesta häiriötilanteesta voisi olla kysymys, jos Suomen lähialueilla olisi kriisitilanne, jonka johdosta Suomen lentoliikenneyhteydet olisivat vakavasti uhattuina, mutta valmiuslain mukaisiin toimiin ei vielä olisi päätetty ryhtyä.

Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin liikenne- ja viestintäministeriö sen lisäksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtioneuvoston ja ministeriön toimivallasta, antamaan tarkempia säännöksiä ja ohjeita ilmailuun liittyvän valmiussuunnittelun järjestämisestä poikkeusoloja ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteita varten. Kyseeseen saattaisi tulla esimerkiksi lentopolttoaineen riittävyyden ja maahuollinnan toiminnan varmistaminen tilanteissa, joissa polttoaineen saata-

vuus ulkomailta on merkittävästi hankaloitunut tai estynyt. Vaikka ministeriön antamat ohjeet eivät olisikaan laillisesti sitovia, ne olisivat etenkin nopeasti etenevässä tai muuttuvassa tilanteessa ainoa käytännön mahdollisuus ohjata asianosaisten toimintaa. Niillä olisi merkittävä toimintaa yhtenäistävä vaikutus ja tarvittaessa ne voitaisiin antaa myöhemmin ministeriön asetuksina. Tilanteeseen varautuminen asianmukaisella tavalla on kansallisesti tärkeää.

**162 §.** *Viranomaistehtävien siirtäminen.* 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, Ilmailuhallinto voi yksittäisen ilma-aluksen ja sen miehistön osalta siirtää lentokelpoisuutta koskevassa 3 luvussa, lupakirjoja ja kelpoisuusvaatimuksia koskevassa 5 luvussa sekä ohjaamomiehistöä ja muuta ilma-aluksen miehistöä koskevassa 59 ja 60 §:ssä Ilmailuhallinnon hoidettavaksi määrättyjä tehtäviä asianomaisten valtion viranomaisen hoidettavaksi. Valvonnan siirrosta tulisi sopia kyseisen valtion kanssa, mutta joiltain osin saattaisi riittää viranomaisten välinen sopimusjärjestely.

**163 §.** *Tehtävien siirto harrasteilmailun järjestölle.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin eräiden Ilmailuhallinnon julkisten hallintotehtävien siirtämisestä. Nykyisin Ilmailulaitoksella on sopimus kevyen harrasteilmailun operatiivisista tarkastus- ja valvontatehtävistä Suomen Ilmailuliitto ry:n kanssa. Liitolle maksetaan harrasteilmailun valvontatehtävien suorittamisesta avustusta valtion varoista. Kansainvälisen käytännön mukaisesti on tarkoituksenmukaista vastaisuudessa laajentaa harrasteilmailun omaa toimintansa valvontaa. Näin menetellään tällä hetkellä useissa Euroopan Unionin jäsenvaltioissa, ja on todennäköistä, että EASA-asetuksen nojalla annettavilla toimeenpanoasetuksilla luodaan jäsenvaltioille edellytykset siirtää entistä enemmän harrasteilmailun valvontatehtäviä harrastejärjestöille tai muille hyväksytyille laitoksille. Kevyen harrasteilmailun ilma-alusten ja laitteiden hyväksynnän edellyttämien voimavarojen ja asiantuntemuksen hankkiminen Ilmailuhallintoon olisi erityi-

sesti harrastajille itselleen kohtuuttoman kallista eikä se myöskään vastaisi saavutettavaa yhteiskunnallista hyötyä.

Tarkoitus on siirtää valtakunnalliselle rekisteröidylle harrasteilmailun järjestölle muun muassa harrasteilmailun ilma-alusten ja laitteiden hyväksyntään ja luettelointiin sekä tällaisia ilma-aluksia ja laitteita käyttävien koulutukseen sekä lupakirjojen myöntämiseen liittyviä tehtäviä. Tehtävien siirto tarkoittaisi luonnollisesti myös oikeutta peruuttaa järjestön myöntämät luvat. Lupia ja hyväksyntöjä koskevilla päätöksissään järjestön tulisi noudattaa soveltuvin kohdin, mitä ilmailulaissa säädetään.

Jos hallintotehtävä sisältää henkilötietojen automaattista käsittelyä, on asianomaisen tehtävä henkilötietolain 36 §:n mukaan ilmoitus toiminnasta tietosuojavaltuutetulle.

Harrasteilmailun ilma-alusten ja laitteiden hyväksyntä ja luettelointi sekä tällaisia ilma-aluksia ja laitteita käyttävien koulutukseen sekä lupakirjojen myöntämiseen liittyvät tehtävät ovat luonteeltaan julkisia hallintotehtäviä, joten harrasteilmailun järjestön olisi näitä tehtäviä hoitaessaan noudatettava, mitä hallintolaissa, sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa, kielilaisissa, viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetussa laissa ja arkistolaissa säädetään. Pykälän 2 momentti sisältää informatiivisen viittauksen näihin lakeihin.

Harrasteilmailun järjestön tekemään ratkaisuun 1 momentissa tarkoitettussa asiassa ei haettaisi muutosta valittamalla. Järjestön päätökseen voitaisiin kuitenkin vaatia oikaisua Ilmailuhallinnolta. Oikaisuvaatimus olisi tehtävä 30 päivän kuluessa siitä, kun järjestön päätös on tullut hakijan tietoon. Vasta Ilmailuhallinnon antama päätös olisi valituskelppoinen hallintopäätös, johon voitaisiin hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

**164 §. Yhteisvastuullisuus lentopaikan ja ilmailua varten annetun palvelun käytössä sekä ilma-aluksen lähdön estäminen, jos suoritusta ei ole saatu.** Lentopaikan pitäjä tai palvelun antaja voi periä maksuja lentopaikan ja ilmailua varten annetun palvelun käytöstä. Vaikka yleisessä käytössä oleva lentopaikka olisi avoin kaikille käyttäjille, sen käytön ei silti tarvitsisi olla maksutonta. Täs-

sä suhteessa lentopaikat eroaisivat esimerkiksi yleisistä teistä. Tästä ei ole tarvetta erikseen säätää.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että 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. Maksu voitaisiin periä keneltä tahansa heistä. Jää heidän asiakseen ratkaista, kuinka kustannusvastuu jakautuu heidän keskinäisessä suhteessaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että lentopaikan pitäjä voi estää ilma-aluksen lähdön, kunnes 1 momentissa tarkoitettut maksut on suoritettu tai vakuus niistä asetettu. Estäminen voisi tapahtua pidättymällä lentoonlähtöä varten tarvittavien palvelujen antamisesta tai asettamalla ilma-aluksen tielle liikkeellelähdön estäviä välineitä tai rakennelmia kuten esimerkiksi ajoneuvoja tai puomeja. Lentopaikan pitäjän olisi mitoitettava ja toteutettava toimenpiteet niin, ettei niillä vaaranneta henkeä tai terveyttä eikä vahingoiteta paikoitettua ilma-alusta. Tämä tarkoittaisi muun muassa sitä, ettei ilma-aluksesta saisi irrottaa osia. Liikkeelle lähdön estäminen olisi sallittua, mutta esimerkiksi nousukiidossa olevaa ilma-alusta ei voitaisi enää pysäyttää, koska pysäyttäminen vaarantaisi ilma-aluksessa olevien hengen tai terveyden. Momentin mukaista oikeutta ei kuitenkaan olisi, jos ilma-alus on lähdössä kansainvälisessä säännöllisessä lentoliikenteessä aikataulun mukaiselle lennolle.

**165 §. Ilma-aluksen lähdön estäminen muusta syystä.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Ilmailuhallinto voi kieltää lennon ja estää ilma-aluksen lähdön, jos on aihetta epäillä, ettei ilma-alus lennolle lähdeettäessä ole lentokelpoinen tai asianmukaisesti mielitetty tai ettei tässä laissa säädettyjä tai sen nojalla annettuja lentoa koskevia määräyksiä muutoin ole noudatettu. Ilmailuhallinto voisi ryhtyä vastaaviin toimiin myös, jos ilma-aluksen käyttäminen ilmailuun on muutoin tämän lain nojalla kielletty.

Pykälän 2 momentin mukaan lähdön estämiseksi tarvittavat toimenpiteet olisi mitoitettava ja toteutettava niin, ettei niillä vaaranne-

ta henkeä tai terveyttä eikä vahingoiteta paikoitettua ilma-alusta. Keinoja arvioitaisiin samoin kuin 164 §:n 2 momentissa. Ilmailuhallinnolla olisi 155 §:n mukaan oikeus saada lähdön estämiseen virka-apua poliisilta.

Pykälän 3 momentissa oikeutettaisiin lentopaikan päällikkö, lentopaikan pitäjän palveluksessa oleva ja lennonvarmistuksessa taikka huolto- tai maahuolintaorganisaatioissa tehtävää hoitava Ilmailuhallinnon pyynnöstä antamaan ilma-aluksen lähdön estämiseksi tarvittavaa apua. Momentissa mainituilla tapoilla on yleensä parhaat keinot lähdön estämiseen. Koska kyseessä olisi pelkästään Ilmailuhallinnon auttaminen, Ilmailuhallinnon varsinainen oikeus lennon estämiseen ja käytettävien keinojen mitoitus määräytyisivät 2 momentin mukaisesti.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että 3 momentissa tarkoitettulla on oikeus ilman Ilmailuhallinnon pyyntöäkin estää ilma-aluksen lähtö, jos on ilmeistä, että 1 momentissa tarkoitettut puutteet voisivat vakavasti vaarantaa lentoturvallisuuden. Kyseessä on tällöin kiireellinen, rikoslain 4 luvun 4 §:ssä tarkoitettuun hätävarjeluun tai 5 §:ssä tarkoitettuun pakkotilaan verrattavissa oleva tilanne, jossa yleinen etu vaatii lentoonlähdön estämistä, mutta käytettävissä oleva aika ei riitä Ilmailuhallinnon informoimiseen tilanteesta. Ilma-aluksen lähdön estämisestä olisi tällöin jälkikäteen viipymättä ilmoitettava Ilmailuhallinnolle, jonka on ryhdyttävä asian vaatimiin toimiin. Lähdön estämisessä hyväksyttävät keinot määräytyisivät 2 momentin mukaan eli hengen ja terveyden vaarantaminen tai paikoitettun ilma-aluksen vahingoittaminen eivät olisi sallittuja.

**166 §. Ilma-aluksen kulkuun puuttuminen.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että yleisen järjestyksen ja turvallisuuden vaatiessa Ilmailuhallinto ja välitöntä puuttumista edellyttävissä tapauksissa lennonjohdosta vastaava lentopaikka, aluelennonjohto ja ilmailukennepalvelusta vastaavan lentopaikan päällikkö tai hänen määräämänsä sijainen sekä Ilmailuhallinnon erikseen määrittämässä tilanteissa sotilasviranomaisen voi kieltää ilma-aluksen lähdön, määrätä ilma-aluksen laskeutumaan, vaatia tunnistamista, määrätä lentosuunnan ja -korkeuden taikka muutoin puuttua ilma-aluksen kulkuun. Jos ilma-alus

määrättäisiin laskeutumaan, on laskua varten osoitettavan lentopaikan oltava sopiva kyseisen ilma-alustyyppin turvalliseen laskuun.

Välitöntä puuttumista edellyttävät tilanteet olisivat esimerkiksi kriisitilanteita, joissa yleistoimivalta olisi joko valtioneuvostolla, sisäasiainministeriöllä, puolustusministeriöllä tai liikenne- ja viestintäministeriöllä.

Pykälän 2 momentin mukaan ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta tullivalvonnan vuoksi sekä alueellisen koskemattomuuden valvomisen tai turvaamisen vuoksi säädettäisiin erikseen.

Säännös vastaa voimassa olevan lain 55 §:n 2 momenttia.

**167 §. Huumaavat aineet ja toimintakyvyn heikkeneminen.** 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 kiellettäisiin toiminta vastaavasti myös, jos asianomainen on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä.

Säännös koskisi ilma-alusten lisäksi muitakin ilmailuun käytettäviä laitteita, kuten riipuliidintä. 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. Eräissä muissa jäsenvaltioissa käytetään 0,2 promillen verenalkoholin rajaa ja yhteisössä keskustellaan tämän rajan asettamisesta yhteiseksi vaatimukseksi. Säännöstä jouduttaisiin erikseen

muuttamaan, jos vastaisuudessa vähäinen veren alkoholipitoisuus yhteisön säädöksellä sallittaisiin.

Pykälän 2 momentissa rinnastettaisiin sairaus ja väsymys alkoholin tai huumaaavan aineen käyttöön. Sairaudella ja väsymyksellä on sama vaikutus henkilön toimintakykyyn kuin alkoholin tai huumaaavan 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 tasapainolaskelmien käsittely.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin sotilas-ilmailuviranomaisen valtuudesta antaa tarvittaessa, toiminnan vaativuuden sitä edellyttäessä sotilasilmailussa tiukempia vaatimuksia kuin 1—3 momentissa säädetään. Tämä on perusteltua huomioon ottaen sotilasilmailun luonne.

Suomessa sotilaslentopalvelukseen osallistuva henkilö ei saa nauttia alkoholia 12 tuntiin ennen lentopalveluksen alkamista, hänen veressään ei saa olla alkoholia eikä hän saa olla krapulassa. Lisäksi on määrätty, että jos alkoholin käyttö on jatkunut yli puolen yön, ei lentotehtävään miehistön jäsenenä saa osallistua 24 tuntiin siitä, kun alkoholin käyttö on päättynyt.

Sotilasilmailun vaatimukset ovat siten huomattavasti siviili-ilmailua tiukemmat. Sotilasilmailuviranomaisen momentin nojalla antamat määräykset koskisivat kaikkea sotilasilmailua eli myös ulkomaista sotilasilmailua Suomessa.

**168 §. Ilma-aluskiinnitys.** Pykälässä viitattaisiin kiinnityksestä ilma-aluksiin annettuun lakiin (211/1928).

**169 §. Ilmailun tilastot.** Pykälässä säädettäisiin ilmailun tilastoista. Pykälän 1 momentissa nimettäisiin Ilmailuhallinto näitä tilastoja laativaksi ja niistä vastaavaksi viranomaiseksi. Momenttiin otettaisiin myös informatiivinen viittaus tilastolakiin (280/2004). Sen 4 §:ssä säädetään, että hankittaessa tietoja tilastojen laatimista varten tulee ensi sijassa käyttää hyväksi julkishallinnon tehtävien hoitamisessa kertyneitä sekä elinkeinon ja am-

matinharjoittajien, yhteisöjen ja säätiöiden tavanomaisen toiminnan seurauksena syntyneitä tietoja. Tiedot on kerättävä taloudellisesti ja niin, että siitä aiheutuu tiedonantajille mahdollisimman vähän haittaa ja kustannuksia. Tilastolain 22 §:n mukaan tilastoja laativa viranomainen voi antaa toimeksiantona suoritettavaksi tilastotuotannon eri vaiheisiin liittyviä osatehtäviä tai tukitehtäviä. Tällä perusteella Ilmailuhallinto voisi antaa esimerkiksi Ilmailulaitoksen tehtäväksi sellaisia tilastotehtäviä, joissa voidaan hyödyntää Ilmailulaitoksen omiin tarpeisiinsa keräämiä tietoja.

Tilastolain mainitun 4 §:n mukaan tietojen antaminen tilastojen laatimista varten on tiedonantajille vapaaehtoista, jollei tiedonantovelvollisuudesta ole laissa säädetty. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin 154 §:n 1 momentissa mainituille tilastoja koskeva tiedonantovelvollisuus. Mainitussa 154 §:ssä velvoitetaan ilmailutoimintaa harjoittava samoin kuin ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä sekä lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittava antamaan Ilmailuhallinnolle tietoja ilmailun valvontaa varten.

## 18 luku. Rangaistukset

**170 §. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen.** Pykälä sisältäisi informatiivisen viittaussäännöksen rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:ään, joissa säädetään liikenneturvallisuuden vaarantamisen rangaistavuudesta. Viittaussäännös on tarpeen, jotta ilmailulain 18 luvussa kyettäisiin välittämään riittävän laaja kokonaiskuva ilmailussa sovellettavista keskeisistä rangaistussäännöksistä.

**171 §. Ilmaliikennejuopumus, kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle ja kuljettaminen oikeudetta.** Pykälä sisältäisi informatiivisen viittaussäännöksen rikoslain 23 luvun 6, 8 ja 10 §:ään, joissa säädetään ilmaliikennejuopumuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle ja kuljettamisesta oikeudetta.

**172 §. Huumaavan aineen käyttäminen ilmailussa.** Pykälässä säädettäisiin rangaistavaksi huumaavan aineen käyttäminen ilmailussa. Huumaavalla aineella tarkoitettaisiin alkoholia ja muita huumaavia aineita kuten

huumausainelaisissa (1289/1993) tarkoitettuja huumausaineita ja eräitä suorituskykyä heikentäviä lääkkeitä. Huumaavan aineen käyttökiellosta säädetäisiin 167 §:ssä.

Pykälä koskisi ilma-aluksessa tehtävää suoritettavia 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 vaiko muussa tehtävässä. Säännöstä voitaisiin soveltaa esimerkiksi lennolle määrättyyn turvamieheen.

Lähtökohtana on täysraittiuuden periaate. Säännöksiä sovellettaisiin, jos henkilön veren alkoholipitoisuus on kohonnut alkoholin nauttimisen johdosta. Alkoholipitoisuus tulisi todeta verikokeella, koska rikosoikeudellisen arvioinnin lähtökohtana on nollan promillen rajan ylittyminen. Tätä vastaavan tilanteen yksiselitteinen havaitseminen saattaisi olla vaikeaa uloshengitysilmaan perustuvilla mitausmenetelmillä. Lääketieteellisesti on mahdollista, että henkilön veressä on elimistön omien prosessien tuloksena jonkin verran etyylialkoholia, joten tapauskohtaisesti jouduttaisiin arvioimaan, onko alkoholi joutunut verenkiertoon nauttimisen tuloksena vaiko jostain muusta syystä. Tällöin huomiota kiinnitettäisiin verikokeen tulosten lisäksi lääketieteelliseen kokemusperäiseen tietoon sekä tapahtumista kokonaisuudessaan esille tulleisiin seikkoihin.

Pykälää sovellettaisiin myös, jos henkilö on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia. Rangaistavuuden edellytyksenä olisi, että ainetta on elimistössä havaittava määrä.

Pykälää sovellettaisiin lisäksi tapauksiin, joissa henkilö rikkoo sotilasilmailuviranomaisen 167 §: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 ilmailukäyttövuopumuksesta. Säännös vastaa voimassa olevan lain 88 §:ää.

**173 §. 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*.

Pykälän 1 kohdan mukaan rangaistavaa olisi lain 6 §:n 4 momentin nojalla annettujen määräysten rikkominen. Kyseessä ovat turvallisuuden tai ympäristövaikutusten vuoksi annettavat tekniset ja toiminnalliset määräykset, jotka koskevat sellaisia kevyitä ilma-aluksia, joita ei tyypiksi hyväksyttyä ja joiden käyttämiseen ei tarvita lupakirjaa tai kelpuutusta. Tämän vuoksi lupakirjaan tai käyttöön kohdistuvat hallinnolliset seuraamukset eivät ole käytettävissä, vaan määräysten noudattamisen tehosteeksi tarvitaan rangaistusseuraamuksen uhka.

Pykälän 2 kohdan mukaan rangaistavaa olisi käyttää tai antaa toisen käyttää ilma-alusta ilmailuun 7 §:n vastaisesti. Tämän mukaisesti olisi rangaistavaa käyttää ilmailuun Suomen alueella ilma-alusta, jolla ei ole Suomen tai muun Chicagon yleissopimukseen liittyneen valtion kansallisuutta tai ilmailuhallinnon erityistä lupaa. Tällainen ilma-alue ei ole luotettavan lentoturvallisuusvalvonnan alaisena, joten sen käyttäminen olisi omiaan vaarantamaan ihmisten turvallisuuden. Säännös koskisi sekä sitä, joka varsinaisesti käyttää ilma-alusta, että sitä, joka sallii ilma-alustaan käytettävän 7 §:n vastaisesti. Kohta vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 1 kohtaa.

Pykälän 3 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 8 §:ssä tarkoitettun kiellon tai rajoituksen rikkominen. Lain 8 §:n mukaan voidaan perustaa kielto- ja vaara-alueita, joilla lentäminen olisi kiellettyä tai rajoitettua. Kohta vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 2 kohtaa.

Pykälän 4 kohdan mukaan rangaistavaa olisi 16 ja 25 §:ssä tarkoitettun ilmoitusvelvollisuuden laiminlyöminen. Kyseisten sään-

nösten mukaan omistajan ja eräissä tapauksissa ilma-aluksen pois luovuttavan on ilmoitettava Ilmailuhallinnolle ilma-alusrekisteriin merkityissä tiedoissa tapahtuneista muutoksista. Vastaavasti ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän taikka ilma-aluksen lentokelpoisuuden hallinnasta vastaavan on ilmoitettava Ilmailuhallinnolle seikoista, joilla saattaa olla olennaista merkitystä ilma-aluksen lentokelpoisuudelle. Tiedot ovat ilma-aluksia ja niiden lentokelpoisuutta koskevan valvonnan kannalta välttämättömiä. Kohta vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 3 kohtaa.

Pykälän 5 kohdan mukaan olisi rangaistavaa käyttää ilmailuun ilma-alusta, joka ei ole asianmukaisesti merkitty ilma-alukselle kuuluvien suomalaisin tai ulkomaisin tunnuksin. Rangaistavaa olisi myös väärillä tunnuksilla varustetun ilma-aluksen käyttäminen ilmailuun. Rikkomuksen tunnusmerkistö täytyisi vasta, kun ilma-alusta käytetään ilmailuun. Rangaistavaa ei siten olisi käyttää kuvitteellisia tai jollekin toiselle ilma-alukselle kuuluvia tunnuksia paikallaan olevassa ilma-aluksessa esimerkiksi elokuvatarkoituksiin. Kohta osittain vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 4 kohtaa.

Pykälän 6 kohdan mukaan olisi rangaistavaa käyttää tai antaa toisen käyttää ilma-alusta, jolla ei saa lentää lain 23 §:n 2 momentissa tarkoitetuista syistä. Sama koskisi myös ilma-alusta, jonka olisi lain 23 §:n sijasta täytettävä EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten mukaiset lentokelpoisuuden hallintaa koskevat normit. Rangaistussäännös koskisi sekä sitä, joka itse käyttää ilma-alusta, että sitä, joka sallii ilma-alustaan käytettävän säännösten vastaisesti. Kohta osittain vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 5 kohtaa.

Pykälän 7 kohdan mukaan rangaistavaa olisi ilma-alukseen tai sen laitteisiin ja osiin kohdistuvien töiden tekeminen ilman hyväksyntää, jos tällainen hyväksyntä vaaditaan joko lain 31 §:n tai suunnittelua, valmistusta ja huoltoa koskevien EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten mukaan. Rangaistavaa olisi esimerkiksi ilma-aluksen huoltamiseen ilman kyseisen ilma-alustyyppin huoltamiseen vaadittavaa huoltomekaanikon lupakirjaa. Rangaistussäännös

on tarpeen erityisesti sen vuoksi, ettei ilman asianmukaisia hyväksyntöjä tapahtuviin huoltotöihin voida tehokkaasti puuttua lupakirjaa koskevien seuraamusten kautta. Kohta osittain vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 8 kohtaa.

Pykälän 8 kohdan mukaan rangaistaisiin ilma-aluksen melua ja muita päästöjä koskevien teknisten määräysten rikkominen. Kohta osittain vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 7 kohtaa.

Pykälän 9 kohdan mukaan rangaistaisiin lennon valmisteluun ja suorittamiseen liittyvä lainvastainen menettely kuten esimerkiksi lentäminen lentokelpoisuudeltaan puutteellisella ilma-aluksella tai lentäminen vastoin lentokäsikirjassa asetettuja suoritusarvorojotuksia. Myös lentäminen vastoin lentosääntöjä saattaisi tulla rangaistavaksi tämän kohdan perusteella. Säännös on tarpeen erityisesti niissä tapauksissa, joissa lupakirjoihin tai kelpuutuksiin kohdistuvia seuraamuksia ei voida käyttää tai ne olisivat riittämättömiä. Kohta osittain vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 6 kohtaa, mutta on soveltamisalaltaan sitä laajempi.

Pykälän 10 kohdan mukaan rangaistaisiin matkustajalle 64 §:ssä säädettyjen velvollisuuksien rikkomisesta. Säännöstä sovellettaisiin matkustajaan, joka vaarantaa lennon turvallisuutta toiminnallaan, esimerkiksi häiriökäyttäytymisellä tai haittaamalla ilma-aluksen henkilökunnan toimintaa lentoturvallisuustehtävässä. Säännöstä sovellettaisiin myös, jos matkustaja jättää noudattamatta käskyjä, jotka miehistö antaa lennon turvallisuuden ja järjestyksen ylläpitämisen vuoksi. Säännös tulisi sovellettavaksi lähinnä silloin, kun matkustajan menettelyllä on ollut vaikutusta turvallisuuteen lennolla, mutta menettely ei vakavuutensa puolesta riitä täyttämään minkään rikoslaiissa säädetyn teon tunnusmerkistöä.

Pykälän 11 kohdan mukaan rangaistavaa olisi harjoittaa kaupallista ilmakuljetusta ilman asianmukaista lupaa. Tässä tarkoitettuja lupia olisivat 68 §:ssä tarkoitettu lentotoimintalupa ja 70 §:ssä tarkoitettu liikennelupa. Rangaistavaa voisi olla myös luvan ehtojen rikkominen. Asianmukaisesti saadut luvat osoittavat, että toiminnan harjoittajan edellytykset turvalliseen lentotoimintaan ovat ole-



massa. Toimiminen ilman lupia ja lentoturvallisuusvalvonnan ulkopuolella voi vaarantaa asiakkaiden ja kolmansien osapuolten turvallisuuden. Rangaistussäännös on tarpeen luvattoman tai lupaehtojen vastaisen toiminnan kitkemiseksi. Kohta vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 15 kohtaa.

Pykälän 12 kohdan mukaan rangaistavaa olisi harjoittaa 76—78 §:ssä tarkoitettua toimintaa ilman asianmukaista lupaa tai rikkoa tällaisen luvan ehtoja. Rangaistavaa olisi esimerkiksi nostotoiden teko helikopterilla ilman lentotyölupaa, lentokoulutuksen järjestäminen ilman lentokoulutuslupaa, lentonäytöksen järjestäminen ilman lentonäytöslupaa tai lentokilpailun järjestäminen ilman lentokilpailulupaa. Kohta osittain vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 16 kohtaa.

Pykälän 13 kohdan mukaan rangaistaisiin muun kuin 81 §:n mukaisen lentopaikan tai alueen käyttö lentoonlähtöihin tai laskuihin. Säännöksellä voidaan vaikuttaa erityisesti siihen, ettei jotain paikkaa käytetä lentopaikan tavoin vastoin lentoturvallisuuden tai ympäristönsuojelun vaatimuksia. Kohta vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 10 kohtaa.

Pykälän 14 kohdan mukaan rangaistaisiin lentopaikan pitäminen ilman asianmukaista hyväksyntätodistusta tai pitolupaa. Rangaistus voitaisiin tuomita myös tällaisen todistuksen tai luvan ehtojen rikkomisesta. Pelkkiä lupaan kohdistuvia seuraamuksia ei voida pitää riittävinä, koska kynnys lentopaikan hyväksyntätodistuksen tai pitoluvan peruuttamiseen on suhteellisen korkea lentopaikan ollessa alueellisessa monopoliasemassa. Kohta vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 11 kohtaa.

Pykälän 15 kohdan mukaan rangaistaisiin lain 93 §:n mukaisen velvollisuuden rikkomisesta. Tällä tarkoitetaan tilannetta, jossa lentopaikan pitäjä laiminlyö velvollisuutensa kieltää lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen, rakennuksen, rakennelman tai laitteen käyttö tai rajoittaa sitä, vaikka lentoturvallisuuteen liittyvä syy tätä edellyttäisi. Kohdan mukaan rangaistavaa olisi myös lentopaikan pitäjän tai Ilmailuhallinnon asettaman käyttökiellon tai rajoituksen rikkominen esimerkiksi liikennöimällä lentopaikalle, joka on asetettu käyttökieltoon. Kohta osaksi vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 12 kohtaa.

Pykälän 16 kohdan mukaan rangaistavaa olisi rikkoa 103 §:ssä tarkoitettua yleistä liikumisrajoitusta lentoaseman turvavalvotulla alueella. Rangaistavaa olisi esimerkiksi meneminen ilman lentoaseman pitäjän lupaa lentoaseman liikennealueelle, jonne kulku on rakenteellisesti estetty esimerkiksi aidalla ja kiello on asetettu asianmukaisesti näkyville. Ehdotettu kohta korvaa poliisilakiin ja sen nojalla annetun sisäasiainministeriön poliisimääräykseen perustuvan kriminalisoinnin.

Pykälän 17 kohdan mukaan rangaistavaa olisi valtakunnan rajan ylittäminen ilma-aluksella muualta kuin Ilmailuhallinnon vahvistaman ylityspaikan kautta. Kohta osittain vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 13 kohtaa.

Pykälän 18 kohdan mukaan rangaistavaa olisi puuttua onnettomuuspaikalla ilma-alukseen tai sen osaan tai tavaraan ilman asianmukaista lupaa. Rangaistavaa olisi esimerkiksi ilma-aluksen siirtäminen ilman onnettomuustutkintaviranomaisen suostumusta, osien vieminen onnettomuustutkinnan ulottumattomiin tai kerääminen muistoesineiksi taikka puuttuminen onnettomuuskoneessa olevaan matkatavaraan. Kohta vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 17 kohtaa.

Pykälän 19 kohdan mukaan rangaistavaa olisi rikkoa 131 §:n 2 momentissa tarkoitettua kieltoa. Rangaistukseen tuomittaisiin toiminnanharjoittaja, joka kohtelee syrjivästi työntekijää, joka on antanut Ilmailuhallinnolle tai Onnettomuustutkintakeskukselle tietoja vaaratilanteesta. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa, ettei työntekijöihin kohdisteta haitallisia seuraamuksia sen johdosta, että he ovat antaneet viranomaisille lentoturvallisuustyön kannalta tarpeellisia tietoja. Säännöstä ei pääsääntöisesti sovellettaisi, jos teko tulisi rangaistavaksi työsyRJintänä.

Pykälän 20 kohdan mukaan rangaistaisiin ilmailun ympäristövaikutuksia koskevien määräysten rikkominen. Rangaistavaa olisi esimerkiksi jättää noudattamatta lentopaikan käyttöaikaa tai -tapaa koskevia määräyksiä tai koekäyttää ilma-aluksen moottoria sallitujen aikojen ulkopuolella siinä tapauksessa, että tällaisia määräyksiä on annettu kyseistä lentopaikkaa varten. Kohta vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 18 kohtaa.

Pykälän 21 kohdan mukaan rangaistaisiin

lentoesteitä koskevien säännösten ja määräysten rikkomisesta. Rangaistavaa olisi esimerkiksi lentoesteen rakentaminen tai asettaminen siten, että lentoturvallisuus vaarantuu tai rakennelman pystyttäminen ilman asianmukaista lupaa.

Pykälän 22 kohdan mukaan rangaistavaa olisi Ilmailuhallinnon ammuntaa, ilotulitusta tai räjäytystoimintaa koskevien kieltojen tai määräysten noudattamisen laiminlyönti.

Pykälän 23 kohdan mukaan rangaistaisiin sitä, joka rikkoo Ilmailuhallinnon tai eräissä tapauksissa sotilasviranomaisen tai lennonjohdon antamaa määräystä, jolla ilma-alus määrätään laskeutumaan tai puututaan ilma-aluksen kulkuun. Säännöstä sovellettaisiin 166 §:n 1 momentissa tarkoitettussa tapauksessa myös ilma-aluksen lähtökiellon rikkomiseen. Kohta pääosin vastaa voimassa olevan lain 89 §:n 14 kohtaa.

Ilmailurikkomuksesta voitaisiin tuomita sakkorangaistus. Sakko määrättäisiin sakkoa koskevien yleisten säännösten mukaisesti eli käytännössä päiväsakkoina.

Ilmailurikkomuksesta voitaisiin tuomita rangaistukseen vain, jos samasta teosta ei muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta.

Pykälää sovellettaessa olisi lisäksi otettava huomioon 128 §:n mukaisen poikkeamailmoitusjärjestelmän tarkoitus. Lain 131 § rajoittaa ryhtymistä oikeudellisiin toimenpiteisiin sellaisten suunnittelemattomien tai tahattomien rikkomusten johdosta, jotka tulevat viranomaisen tietoon vain pakollisen poikkeamailmoitusjärjestelmän kautta.

**174 §. Toimenpiteistä luopuminen.** 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 vaka-

vammassa 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 Ilmailuhallinto voisi jättää ilmailurikkomustapauksen ilmoittamatta esitutkintaan, jos ilmeisesti on käsillä edellä 1 momentissa tarkoitettu tilanne. Ilmailussa on muutoinkin pyritty edistämään avointa turvallisuuskulttuuria, jossa rohkaistaan alan toimijoita tuomaan esille toiminnassa ilmenneet virheet ja puutteet lentoturvallisuutta koskevan yhteisen tietämyksen kartuttamiseksi ja turvallisuuden kehittämiseksi. Avoimuuden edistämiseksi on jo pitkään noudatettu käytäntöä, jossa vain vakavimmat tapaukset saatetaan rikosoikeudellisen järjestelmän piiriin. Samaa periaatetta ilmentää myös 131 §, joka rajoittaa oikeudellisiin toimiin ryhtymistä pakollisen poikkeamailmoitusjärjestelmän kautta saadun tiedon perusteella.

Edellä kuvattua, lentoturvallisuuden kehityksen kannalta positiivista käytäntöä on tarkoituksenmukaista edistää myös jatkossa, minkä vuoksi Ilmailuhallinnon oikeudesta olla ryhtymättä rangaistuksiin johtaviin toimiin on syytä ottaa säännös lakiin.

**175 §. Ilmailuhallinnon ja sotilasilmailuviranomaisen kuuleminen.** Pykälän 1 momentin mukaan virallisen syyttäjän olisi varattava Ilmailuhallinnolle tilaisuus antaa lausunto ennen kuin syyttäjä tekee syyteratkaisunsa lain tässä luvussa tarkoitettussa asiassa. Tässä luvussa tarkoitettuja tekoja olisivat kaikki 170—173 §:ssä tarkoitettut teot mukaan lukien teot, joista säädetään rangaistus rikoslaisissa. Ilmailun rikos- ja rikkomusasioiden käsittely edellyttää useasti ilmailualan erityistuntemusta. Lausuntomenettely on suhteellisen yksinkertainen tapa varmistaa riittävän asiantuntemuksen saatavuus näiden asioiden käsittelyyn.

Pykälän 2 momentin mukaan tuomioistuimen olisi tässä luvussa tarkoitettua tekoa asiaa käsitellessään varattava Ilmailuhallinnolle tilaisuus tulla kuulluksi. Tavoitteena on varmistaa asian käsittelyn kannalta riittävän i-

mailuasiantuntemuksen välittyminen oikeusprosessiin.

Pykälän 3 momenttiin otettaisiin säännös sotilasilmailuviranomaisen vastaavanlaisesta kuulemisesta, jos kyse on sotilasilmailusta.

## 19 luku. Muutoksenhaku

**176 §. Muutoksenhaku.** Pykälän 1 momentin mukaan valtioneuvoston, ministeriön tai Ilmailuhallinnon tämän lain nojalla antamaan päätökseen haettaisiin muutosta hallintolainkäyttölain säännösten mukaisesti. Valtioneuvoston samoin kuin sisäasiainministeriön, puolustusministeriön sekä liikenne- ja viestintäministeriön päätöksestä valitettaisiin korkeimpaan hallinto-oikeuteen ja Ilmailuhallinnon päätöksestä muutoksenhaku osoitettaisiin alueelliseen hallintotuomioistuimeen.

Rakentamislupaa, uhkasakkoa ja teettämishukkaa koskevaa päätöstä lukuun ottamatta olisi ilmailulain nojalla annettua päätöstä kuitenkin valituksesta huolimatta noudatettava, jollei valitusviranomaisen toisin määrää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin muutoksenhausta 163 §:ssä tarkoitetun harrasteilmailun järjestön antamaan päätökseen. Kun yksityiselle siirretään julkinen hallinto-tehtävä, tulee varmistaa oikeusturvan toteutuminen. Järjestön kieltäytyessä myöntämistä lupaa, asettaessa luvalla hakijan mielestä aiheettomia ehtoja tai peruuttaessa luvan hakija voisi vaati Ilmailuhallinnolta oikaisua 30 päivän kuluessa päätöksen tiedonsaannista. Jos luvan hakija on vielä Ilmailuhallinnonkin päätökseen tyytymätön, hän voisi hakea siihen muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

## 20 luku. Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

Lukuun otettaisiin säännökset lain voimaantulosta, lailla kumottavista säännöksistä ja tarpeelliset siirtymäsäännökset.

**177 §. Voimaantulo.** Pykälän 1 momenttiin otettaisiin tavanomainen voimaantulosäännös.

Pykälän 2 momenttiin otettaisiin melunhallintadirektiivin 8 artiklan mukainen poikke-

usjärjestely kehitysmaassa rekisteröityjä vaatimukset niukasti täyttäviä suihkukoneita varten. Kyseisiin suihkukoneisiin voitaisiin kohdistaa erityisiä toimintarajoituksia vasta kymmenen vuoden kuluttua direktiivin voimaantulosta eli 28 päivän maaliskuuta 2012 jälkeen. Tässä tarkoitetaan vaatimukset niukasti täyttäviä suihkukoneita, joilla on liikennöity toimintarajoituksia asettavalla yhteisön lentoasemalla 1 päivän tammikuuta 1996 ja 31 päivän joulukuuta 2001 välisenä aikana ja jotka ovat koko ajan olleet kehitysmaan ilmausrekisterissä, jos niillä edelleen liikennöi kyseiseen kehitysmaahan sijoittautunut luonnollinen tai oikeushenkilö. Sanotun kymmenen vuoden poikkeuksen voisi siten saada hyväksyä osoittamalla, että kyseinen suihkukone on lentänyt kyseiselle yhteisön lentoasemalle kyseisenä aikana. Merkitystä ei ole sillä, minkä paikkakuntien välillä liikennöinti on tapahtunut. Poikkeus on lentoasemakohdittainen.

Melunhallintadirektiiviin ei sisälly kehitysmaan määritelmää vaan kehitysmaana pidetään niitä valtioita, jotka Yhdistyneet kansakunnat tunnustaa kehitysmaiksi.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin valtuedesta ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin jo ennen lain voimaantuloa.

**178 §. Kumottavat säännökset.** Pykälässä säädettäisiin aiempien säädösten kumoamisesta. Laki korvaisi ilmailulain lisäksi turvatarkastuksista lentoliikenteessä annetun lain, jota vastaavat säännökset ajan tasalle saatettuina otettaisiin 11 lukuun. Myös ilmailuasetus (118/1996) kumoutuisi. Siinä olevat säännökset otettaisiin lain 159 ja 160 §:ään. Kumottavaksi tulisi myös sisäasiainministeriön poliisimääräys eräistä liikkumis- ja oleskelukielloista, koska vastaavat säännökset sisällytettäisiin ilmailulain 103 §:ään.

**179 §. Siirtymäsäännökset.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lupia, hyväksyntöjä, kieltoja ja muita päätöksiä koskevasta siirtymäkaudesta. Tällä lailla kumottavien säädösten nojalla annetut luvat ja kiellot jäisivät voimaan. Samoin voimaan jäisivät vieraan valtion kanssa tehdyt sopimukset. Ansiolentolupia nimitettäisiin jatkossa lentotoimintaluviksi. Ansiolentolupa-käsitettä käytetään useissa ilmailumääräyksistä, jotka jäävät voimaan uuden ilmailulain voimaantullessa.

Lisäksi käsitettä käytetään toimitusasetuksen suomenkielisessä tekstissä.

Ilmailulaitoksen tärkeimmät lentoasemat ovat hakeneet ja saaneet lentoaseman hyväksyntätodistuksen, vaikkei voimassa olevassa ilmailulaissa ole tällaista vaatimusta. Monelta pienemmältä lentoasemalta ja erityisesti muilta kuin Ilmailulaitoksen lentoasemilta todistus vielä puuttuu. Hyväksyntätodistuksen edellyttämien selvitysten hankkiminen samoin kuin lupahakemusten käsittely ja hyväksyminen vie aikaa eikä ole odotettavissa, että kaikkia todistuksia olisi mahdollista myöntää lain voimaantuloon mennessä. Sen vuoksi *2 momentissa* valtuutettaisiin Ilmailuhallinto myöntämään lentoaseman hakemuksesta enintään viiden vuoden pituinen lykkäys.

Lain 115 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö nimeää ilmailiikennepalvelujen tarjoajan Suomen ilmatilassa olevaan ilmatilan lohkoon. Lain 109 §:ssä tarkoitettussa palveluntarjoajasetuksessa säädetään, että lennonvarmistuspalvelun tarjoajalla on oltava kansallisen valvontaviranomaisen hyväksyntä. Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin siirtymäkautta silmällä pitäen, että Ilmailulaitos jatkaisi ilmailiikennepalvelujen järjestämistä siihen saakka, kun ministeriö mahdollisesti nimeää sen tai muun luvanhaltijan palveluntarjoajaksi.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin lain voimaan tullessa vireillä olevien asioiden käsittelystä. Asiat käsiteltäisiin ja ratkaistaisiin voimassa olevien lakien ja ilmailulain nojalla annetun asetuksen nojalla.

## 2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Lain nojalla annettavia valtioneuvoston ja liikenne- ja viestintäministeriön asetuksia sekä Ilmailuhallinnon ja sotilasilmailuviranomaisen määräyksiä on yksityiskohtaisesti käsitelty yleisperustelujen 3 kohdassa.

## 3. Voimaantulo

Rinnan tämän esityksen kanssa on Eduskunnan hyväksyttäväksi annettu esitys laeiksi Ilmailulaitoksesta, Ilmailuhallinnosta ja lentoliikenteen valvontamaksusta sekä eräiden

niihin liittyvien lakien muuttamisesta. Tuohon esitykseen sisältyvät lait ehdotetaan tuleviksi voimaan vuoden 2006 alusta. Uusi ilmailuviranomainen on tarkoitus perustaa vuoden 2006 alusta. Viraston perustamisen taloudelliset järjestelyt sisältyvät vuoden 2006 talousarvioon.

Valtion liikelaitoksista annetun lain 20 §:n muuttamisesta annetulla lailla (926/2004) valtion liikelaitoksista annetun lain (1185/2002) voimaantuloa on siirretty Ilmailulaitoksen osalta siten, että aiempaa valtion liikelaitoksista annettua lakia (627/1987) sovelletaan Ilmailulaitokseen vuoden 2005 loppuun saakka. Ilmailuviranomainen toimii siten siihen asti osana liikelaitosta.

Tämän vuoksi laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2006.

## 4. Suhde perustuslakiin ja sääätämisyjärjestys

### 4.1. Johdanto

Perustuslain 80 §:n mukaan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muutoin kuuluvat lain alaan, on säädettävä lailla. Perustuslakia koskevissa hallituksen esityksen perusteluissa (HE 1/1998 vp) todetaan, että kaikki yksilön oikeusasemaan vaikuttavat keskeiset säännökset tulisi antaa lailla. Asetuksen antaja voitaisiin kuitenkin lailla valtuuttaa antamaan tarkempia säännöksiä yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin liittyvistä vähäisistä yksityiskohdista.

Esityksen tarkoituksena on muun ohessa saattaa ilmailua koskevat säännökset vastamaan perustuslain 80 §:ssä olevaa vaatimusta.

Ehdotettuun ilmailulakiin otettaisiin ilmailun, lupakirjojen, lentopaikkojen ja ilmailun osalta kaikki yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien kannalta keskeisimmät säännökset.

Kansalaisten oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita koskevien säännösethdotusten lisäksi esitys sisältää perustuslain kannalta muita merkityksellisiä säännöksiä, jotka liittyvät elinkeinonvapauteen. Eräillä säännöksillä on myös vähäistä kosketuskohtaa yhdenvertaisuuteen, liikkumisvapauteen tai

omaisuuden suojaan.

Lisäksi ehdotetut säännökset sisältävät asetuksenantovaltuuksia valtioneuvostolle ja liikenne- ja viestintäministeriölle sekä määräystenantovaltuuksia Ilmailuhallinnolle ja sotilasilmailuviranomaiselle. Ilmailulaki sisältäisi myös rangaistussäännöksiä.

#### 4.2. Valtuussäännökset

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto ja ministeriö voivat antaa asetuksia laissa säädetyn valtuuden nojalla. Valtuuttavien säännösten on kuitenkin täytettävä perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä (esimerkiksi PeVL 11/1999 vp ja PeVL 23/2000 vp) edellytetyt täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimukset.

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan myös muu viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussäntöjä määräytyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Asetuksenantovaltuuksiin 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 (esimerkiksi PeVL 46/2001 vp). Muiden viranomaisten norminantovalta on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista (PeVM 10/1998 vp). 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).

Osittain kansainvälisistä sopimuksista ja Euroopan yhteisön lainsäädännöstä johtuen ilmailua koskeva normisto on laajaa. Säännökset ja määräykset ovat yksityiskohtaisia ja liittyvät usein ilma-alusten ja lennonvarmistuksen tekniikkaan.

Valtioneuvoston ja liikenne- ja viestintäministeriön asetuksenantovaltaa ja Ilmailuhallinnon määräystenantovaltaa on lähemmin käsitelty yleisperustelujen 3.2 kohdan Oikeussääntöjen antaminen –jaksossa.

Ehdotettujen asetuksenantovaltuuksien mukaan valtioneuvosto antaisi asetuksia eräistä periaatteellisesti tärkeistä asioista. Ilmailuhallinnon määräystenantovalta, vaikka olisikin määrällisesti laajaa, rajoittuisi teknisluonteisiin ja yhteiskunnalliselta merkitykseltään vähäisiin asioihin. Sääntelyyn liittyä 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 uskominen alan valvonnasta vastaavalle asiantuntijaviranomaiselle on soveliaista.

#### 4.3. Elinkeinovapaus

Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus hankkia toimeentulonsa valitsemallaan elinkeinolla. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään (esimerkiksi PeVL 35/1998 vp, PeVL 4/2000 vp, PeVL 23/2000 vp, PeVL 28/2000 vp ja PeVL 28/2001 vp) pitänyt elinkeinovapautta perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaisena pääsääntönä, mutta katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraistamisen olevan poikkeuksellisesti mahdollista. Valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat ennustettavuuden viranomaistoimista. Lupaviranomaisen harkinnan tulee perustua sidottuun harkintaan.

Esityksen suhdetta perustuslain elinkeinovapautta koskevaan säännökseen on käsitelty yksityiskohtaisemmin yleisperustelujen 3.2 kohdan Ilmailuun liittyvien toimintojen luvanvaraisuus –jaksossa. Tuossa kohdassa tarkoitettujen hyväksyntä olisivat verrattavissa toimilupaan. Ehdotetut säännökset eivät sisältäisi perustuslain kannalta ongelmallisia perusoikeusrajoituksia.

#### 4.4. Yhdenvertaisuus, liikkumisvapaus ja omaisuuden suoja

Ehdotetun lain lukuisat lupavaatimukset johtavat siihen, ettei kansalaisia kohdella yhdenvertaisesti. Osa kansalaisista ja yrityksistä saa luvan ja osa ei.

Lupavaatimuksilla on vaikutusta myös liikkumisvapauteen. Voidaan katsoa, että

esimerkiksi lupakirjan epääminen rajoittaa kansalaisen liikkumisvapautta.

Jos ilmailuun liittyvä lupa peruutetaan, tällä saattaa olla vaikutusta omaisuuden suojaan. Yritykseen sijoitettu omaisuus saattaa muuttua arvottomaksi tai vähempiarvoiseksi.

Näitä perusoikeuksia merkittävämpi perusoikeus on kuitenkin oikeus elämään, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Turvallisuusperustetta voidaan pitää laillisena perusteena rajoittaa muita oikeuksia. Yhdenvertaisuuden, liikkumisvapauden ja omaisuuden suojan tulee väistyä tapauksissa, joissa lupa vaaditaan sekä asianomaisen itsensä että kyydissä olevien matkustajien tai kolmansien osapuolien turvallisuuden varmistamiseksi. Lupa on voitava myös peruuttaa, jos luvanhaltija ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä tai syyllistyy vakaviin tai toistuviin rikkomuksiin. Edellä 3.2 kohdan Ilmailuun liittyvien toimintojen luvanvaraisuus – jaksossa on jo todettu, ettei ilmailun harjoittamista voida pitää perusoikeutena. Lupavaatimus ei siten ole tässä tarkoitettujen kolmen perusoikeuden kannalta ongelmallinen.

#### 4.5. Kotirauha

Perustuslain 10 §:n mukaan jokaisen kotirauha on turvattu. Ilmailulakiehdotuksen 154 §:n 3 momentin mukaan Ilmailuhallinnolla on oikeus lentoturvallisuuden valvomiseksi tarkastaa lentopaikka ja muu ilmailua palveleva alue sekä niillä olevat rakennukset, rakennelmat ja laitteet, ei kuitenkaan rakennusten asuintiloja. Ehdotettu säännös ei siten ole perustuslaissa turvatun kotirauhan kannalta ongelmallinen.

#### 4.6. Julkisen hallintotehtävän hoitaminen

Esityksen 12 luvussa tarkoitettujen lennonvarmistuspalvelujen antamiseen liittyä joiltain osin julkisen vallan käyttämisestä. Sen johdosta asiaa on tarkasteltu perustuslain 124 §:n kannalta.

Ilmailulaitoksen tehtäviin ei kuuluisi hallintopäätösten tekeminen vaan kysymys olisi operatiivisista tehtävistä, jotka kohdistuvat rajattuun ammattiryhmään, tapahtuvat huomattavan teknisessä ympäristössä ja joiden hoitamiseen Ilmailulaitoksella voidaan kat-

soa olevan paras mahdollinen pätevyys ja organisaatio. Perustuslakivaliokunta on vastavanhaisissa tilanteissa (PeVL 24/2001 vp, s. 4, PeVL 28/2001 vp, s. 4-5, PeVL 2/2002, s. 2) 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 lennonvarmistustehtäviä hoidetaan Ilmailulaitoksessa osana sen liiketoimintaa, mutta tarpeellisin osin liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa ja valvonnassa sekä Ilmailuhallinnon viranomaisvalvonnassa.

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.

Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan säädöspaketin valmistelun lähtökohtana oli tilanne, jossa lähes kaikissa jäsenvaltioissa lennonvarmistuspalvelut hoidetaan kaupalliselta pohjalta. Jäsenvaltio voi nimetä alueellaan olevaan ilmatilan lohkon palvelun tarjoajaksi minkä tahansa jossakin jäsenvaltiossa luvan saaneen palveluntarjoajan. Siten jompaankumpaan tai molempiin Suomen yrityksistä ilmatilan lohkoista voidaan palveluntarjoajaksi nimetä joko suomalainen tai toisesta jäsenmaasta oleva lennonjohtoyritys. Mahdollista on myös, että suomalainen ilma-liikennepalvelujen tarjoaja ottaa hoitaakseen jonkin naapurimaan lennonjohdon.

Esityksen 29 §:ssä ehdotetaan, että Ilmailuhallinto voi valtuuttaa lentokelpoisuuden hallintaorganisaation myöntämään ja uudistamaan lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen. EASA-asetuksen mukainen lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio on tulevaisuudessa pääsääntö ja viranomaisen antama tarkastustodistus siirtymäkauden ilmiö. Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen tai uudistaminen ei sisällä merkittävää julkisen vallan käyttöä.

Esityksen 163 §:ssä ehdotetaan, että Ilmailuhallinto voisi sopimuksella siirtää valtakunnalliselle rekisteröidylle harrasteilmailun

järjestölle harrasteilmailun valvontaan liittyviä julkisia hallintotehtäviä. Järjestöt valvoivat nykyisin useissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa laajasti harrasteilmailutoimintaa, mikä vastaa yleisemminkin kansainvälistä käytäntöä. Sopimuksella siirrettävät tehtävät eivät sisältäisi merkittävää julkisen vallan käyttöä.

#### **4.7. Säättämisjärjestyksen arviointia**

Edellä kuvatun perusteella lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Ilmailulaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

### 1 luku

#### Yleiset säännökset

##### 1 §

#### *Soveltamisala*

Ilmailussa Suomen alueella noudatetaan tätä lakia, jollei yhteisön asetuksesta 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) lain 5, 12, 15, 16 ja 18 lukua sekä 154 ja 155 §:ää sovelletaan suomalaiseen lennonvarmistuspalvelun tarjoajaan myös Suomen alueen ulkopuolella;

3) lain 3, 5, 7 ja 15 luvun sekä 167 §: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 Ilmailuhallinnolle ja jos tällaista ilma-alusta vuokratti muun sen kaltaisen sopimuksen perusteella hallitsevan käyttäjän asuin- tai kotipaikka taikka pääasiallinen toimipaikka on Suomessa.

Sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, tämän lain 64 §:ää ja 173 §:n 10 kohtaa sovelletaan, jos ilma-aluksen ensimmäinen saapumispaikka on Suomen alueella.

##### 2 §

#### *Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

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

2) *JAA:lla* Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelintä;

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

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

5) *EASA-asetuksella* yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1592/2002;

6) *slot-asetuksella* lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 95/93;

7) *ilma-aluksella* laitetta, joka saa nostovoimansa ilman reaktioista lukuun ottamatta



ilman reaktiota maan tai veden pintaa vastaan;

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

9) *huollolla* mitä tahansa seuraavista tai niiden yhdistelmää: ilma-aluksen tai ilma-aluksen laitteen tai osan peruskorjaus, korjaus, tarkastus, laitteen tai osan vaihto, muutos tai vian korjaus; huollolla ei kuitenkaan tarkoiteta lentoa edeltävää tarkastusta;

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

11) *sotilasilmailulla* sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettua ilmailua ja ilmaitta sotilasilmalukseilla;

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

13) *valtion ilma-aluksella* ilma-alusta, jota käytetään tullin, poliisin tai rajavartiolaitoksen tehtävien suorittamiseen; valtion ilma-aluksella tarkoitetaan myös ilma-alusta, jota käytetään muun kuin tässä ja 11 kohdassa tarkoitetun valtion tehtävän suorittamiseen;

14) *jäsenvaltiolla* Euroopan unionin jäsenvaltiota;

15) *kolmannella maalla* muuta kuin jäsenvaltiota.

### 3 §

#### *Lentosääntöjen ja eräiden ilmaitta koskevien määräysten antaminen*

Ilmailuhallinto antaa Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetut lentosäännöt ja panee tarvittaessa täytäntöön muut Chicagon yleissopimuksessa tarkoitetut standardit ja suositukset.

Ilmailuhallinnon on neuvoteltava sotilasilmaluviranomaisen tai sisäasiainministeriön kanssa sellaisista 1 momentissa tarkoitetuista täytäntöönpanotoimista, joilla on vaikutusta sotilasilmaitta tai rajavartiolaitoksen ilmailutoiminnan erityistarpeisiin. Ilmailuhallinto voi hyväksyä sotilasilmaitta ja valtion ilma-aluksilla suoritettavan ilmailun osalta 1 momentissa tarkoitettuihin lentosääntöihin sotilasilmaitta viranomaisen tai sisäasiainministeriön kanssa sovittuja poikkeuksia, jos poikkeukset eivät vaaranna siviili-ilmailun turval-

lisuutta.

Ilmailuhallinto voi maantieteellisistä, ilmastollisista ja liikenteellisistä syistä tai kansainvälisen käytännön suhteuttamiseksi Suomen oloihin antaa määräyksiä tarpeellisista poikkeuksista 1 momentissa tarkoitettuihin lentosääntöihin, standardeihin ja suosituksiin sekä myöntää yksittäisiä poikkeuksia niistä.

### 4 §

#### *Sotilasilmaitta*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää sotilasilmaitta koskevia poikkeuksia tämän lain säännöksistä sotilasilmaitta turvallisuuden varmistamiseksi, maanpuolustuksen järjestämiseksi ja puolustusvoimille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Poikkeukset eivät saa vaarantaa siviili-ilmailun turvallisuutta eikä niitä sovelleta kaupallisessa lentotoiminnassa. Poikkeuksia voidaan säätää:

1) 9, 12 ja 19 §:ssä olevista ilma-alusrekisterin pitämistä, ilma-alusrekisteriin merkittyjen tietojen julkisuutta, rekisteriin talletettavia tietoja sekä ilma-aluksen merkin-  
töjä ja tunnuksia koskevista säännöksistä;

2) 22—24, 26 ja 28—33 §:ssä olevista sotilasilmaitta käytettävien ilma-alusten sekä niiden osien ja laitteiden teknisiä ominaisuuksia, tyyppihyväksyntää, lentokelpoisuuden valvontaa, lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiota, lentokelpoisuustodistusta ja lentokelpoisuuden tarkastustodistusta, suunnittelu, valmistusta, huoltoa ja päästöjä sekä huoltohenkilöstön koulutusorganisaatiota koskevista säännöksistä;

3) 45, 46 ja 49 §:ssä olevista lento- ja huoltotoimintaan osallistuvan henkilöstön luvan myöntämisen edellytyksiä, lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiä ja ulkomaista lupakirjaa koskevista säännöksistä;

4) 6 luvussa olevista lupakirjarekisteriä koskevista säännöksistä;

5) 59, 60, 62 ja 66 §:ssä olevista ohjaamomiehistön lupia, ilma-aluksen miehistöä, lennon valmistelua ja suorittamista sekä ilma-aluksissa mukana pidettäviä asiakirjoja koskevista säännöksistä;

6) 76—78 §:ssä olevista lentotyölupaa, lentokoulutuslupaa ja lentonäytöslupaa koskevista säännöksistä;

7) 81 §:ssä olevista lentopaikkojen ja rakennelmien käyttöä, koskevista säännöksistä siltä osin kuin ne koskevat sotilaslentopaikkoja;

8) 114 §:ssä olevista lennonvarmistusta koskevista säännöksistä siltä osin kuin ne koskevat sotilasilmailun lentomenetelmiä lähi- ja lähestymisalueella tai 8 §:n mukaisesti ilmailulta rajoitetulla tai vaara-alueella;

9) 13 luvussa olevista ilmailuonnettomuuksia, vaaratilanteita ja poikkeamia koskevista säännöksistä siltä osin kuin ne koskevat sotilasilmailun onnettomuuksia ja vaaratilanteita;

10) 15 luvussa olevista vakuutuksia koskevista säännöksistä;

11) 144—151 §:ssä olevista säännöksistä, jotka koskevat lupia ja hyväksyntöjä koskevia hallinnollisia seuraamuksia;

12) 154 ja 158 §:ssä olevista Ilmailuhallinnon tiedonsaanti- ja tarkastusoikeutta sekä ilma-aluksen käytön ympäristövaikutuksia koskevista säännöksistä.

Sotilasilmailuviranomainen voi tarvittaessa Ilmailuhallinnon kanssa neuvoteltuaan antaa sotilasilmailun turvallisuuden varmistamiseksi, maanpuolustuksen järjestämiseksi ja puolustusvoimille säädettyjen tehtävien hoitamiseksi I momentissa tarkoitettua asetusta tarkentavia, puolustusvoimien omaa toimintaa ja kansainvälistä sotilasilmailua Suomessa koskevia määräyksiä sotilasilmailusta. Määräykset eivät saa vaarantaa siviililmailun turvallisuutta. Sotilasilmailuviranomaisen määräykset voivat koskea:

- 1) sotilaslentämisen menetelmiä;
- 2) sotilaslentokoulutusta;
- 3) sotilasilma-alusten ja laitteiden lentokelpoisuutta ja huoltotoimintaa;
- 4) sotilasilma-alusten rekisteröintiä ja merkitsemistä;
- 5) henkilöstön kelpoisuuksia;
- 6) lupia ja hyväksyntöjä;
- 7) lennon suorittamista;
- 8) tiedonsaanti- ja tarkastusoikeuksia;
- 9) valvontatietoja;
- 10) sotilasilma-alusten päästöjä;
- 11) sotilasilma-aluksen lähdön estämistä ja kulkuun puuttumista;
- 12) lentoturvallisuustutkimuksia;

13) yksinomaan sotilasilmailua varten annettavaa lennonvarmistusta.

Alueellista valvontatehtävää suorittava tai muulta ilmailulta kielletyllä tai sotilasilmailua varten tilapäisesti erotetulla alueella tehtävää suorittava sotilasilma-alus voi poiketa lentosäännöistä, jos poikkeava menettely on suunniteltu ja toteutetaan siten, ettei lentoturvallisuutta vaaranneta. Sotilasilmailuviranomaisen on sovittava Ilmailuhallinnon kanssa poikkeavan menettelyn järjestelyn periaatteista.

Mitä tässä laissa säädetään Ilmailuhallinnosta, koskee sotilasilmailuviranomaista asioissa, jotka koskevat yksinomaan:

- 1) sotilasilma-aluksia;
- 2) sotilasilma-aluksilla tapahtuvaan lento-toimintaan ja sotilaallisessa tarkoituksessa harjoitettavaan laskuvarjotoimintaan osallistuvaa henkilöstöä;
- 3) sotilasilma-alusten ja sotilasilmailun huoltotoimintaan osallistuvaa henkilöstöä ja muuta henkilöstöä, joka toimii organisaatiossa, jolla on vaikutusta sotilasilmailun turvallisuuteen;
- 4) sotilaslentokoulutusta;
- 5) sotilaslentopaikkoja;
- 6) sotilasilmailun lennonvarmistuslaitteita;
- 7) sotilasilmailua palvelevia organisaatioita, joilla on vaikutusta sotilasilmailun turvallisuuteen.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarvittaessa tarkemmin sotilasilmailuviranomaisesta.

## 5 §

### *Valtion ilma-aluksia koskevat poikkeukset*

Jollei lentoturvallisuuden kannalta ole esitettyä, valtioneuvoston asetuksella voidaan yleisestä järjestyksestä ja turvallisuudesta huolehtimiseksi säätää ilmailusta valtion ilma-aluksella viranomaiselle määrätyn tehtävän suorittamiseksi poikkeuksia 3 ja 5 luvun säännöksistä.

Alueellista valvontatehtävää suorittava tai muulta ilmailulta kielletyllä tai valtion ilmailua varten tilapäisesti erotetulla alueella tehtävää suorittava valtion ilma-alus voi poiketa lentosäännöistä, jos poikkeava menettely on suunniteltu ja toteutetaan siten, ettei lentotur-

vallisuutta vaaranneta. Ilma-aluksen käyttäjän on sovittava Ilmailuhallinnon kanssa poikkeavan menettelyn järjestelyn periaatteista.

Valtion ilma-alus voidaan varustaa erikoislaittein, joiden hyväksynnästä, käytöstä ja valvonnasta vastaa ilma-alusta käyttävä viranomainen. Ilmailuhallinto voi myöntää ilma-aluksen käyttötarkoituksen edellyttämiä erikoisvarusteita koskevia yksittäisiä vähäisiä ja teknisiä poikkeuksia tämän lain säännöksistä valtion ilma-alukselle.

#### 6 §

##### *Eräitä muita ilma-aluksia ja laitteita koskevat poikkeukset*

Jos lentoturvallisuuden kannalta ei ole estettä eikä EASA-asetuksen säännöksistä muuta johdu, Ilmailuhallinto voi myöntää 2, 3 ja 5—9 luvun säännöksistä vähäisiä poikkeuksia:

- 1) ultrakevyelle lentokoneelle;
- 2) ilma-alukselle, jolla on selkeä historiallinen merkitys;
- 3) ilma-alukselle, joka on erityisesti suunniteltu tai muutettu tutkimus-, kokeilu- ja teollisiin tarkoituksiin;
- 4) harrasterakenteiselle ilma-alukselle;
- 5) alun perin sotilastarkoituksiin suunnitellulle ilma-alukselle.

Jäljempänä 2, 3, 5, 6 ja 9 luvussa olevia säännöksiä ei sovelleta seuraaviin ilma-aluksiin ja laitteisiin; jos lentoturvallisuuden kannalta ei ole estettä, Ilmailuhallinto voi myöntää niille vähäisiä poikkeuksia 7 ja 8 luvun säännöksistä:

- 1) painopisteohjattu ultrakevyt lentokone;
- 2) liidin ja purjelentokone, jonka rakenteellinen massa yksipaikkaisena on enintään 80 kilogrammaa tai kaksipaikkaisena 100 kilogrammaa;
- 3) miehittämätön ilma-alus, jonka toimintamassa on alle 150 kilogrammaa;
- 4) muu ilma-alus, jonka kokonaismassa ilman ohjaajaa on enintään 70 kilogrammaa.

Kokeilu- tai tutkimustarkoituksiin käytettävä miehittämätön ilma-alus saa poiketa lentosäännöistä muulta ilmailulta kielletyllä tai tarkoitusta varten tilapäisesti erotetulla alueella, jos poikkeava menettely on suunniteltu

ja toteutetaan siten, ettei lentoturvallisuutta vaaranneta. Ilma-aluksen käyttäjän on saatava poikkeavaan menettelyyn lupa Ilmailuhallinnolta.

Jos turvallisuus- tai ympäristövaikutukset sitä edellyttävät ja jos EASA-asetuksesta ei muuta johdu, Ilmailuhallinto 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 alan valtakunnallisia harrastejärjestöjä.

#### 7 §

##### *Oikeus ilmailuun Suomen alueella*

Suomen alueella ilmailuun käytettävällä ilma-aluksella on oltava Suomen tai muun Chicagon yleissopimukseen liittyneen valtion kansallisuus tai erityinen Ilmailuhallinnon antama lupa, jollei Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista muuta johdu. Tämä vaatimus ei kuitenkaan koske 6 §:n 2 momentissa tarkoitettua ilma-alusta. Vieraan valtion sotilasilma-aluksen tai valtionilma-aluksen käytöstä Suomen alueella säädetään aluevalvontalaissa (755/2000).

Ilmailuhallinto voi myöntää 1 momentissa tarkoitettua luvan, jos kyseessä on:

- 1) ilma-aluksen tilapäinen liikenne maasta, 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) muu näihin rinnastettava ilma-aluksen käyttö.

#### 8 §

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

Valtioneuvoston asetuksella voidaan rajoittaa ilmailua tai kieltää se:

- 1) maanpuolustuksen kannalta tärkeiden kohteiden ja ydinvoimaloiden läheisyydessä niiden suojaamiseksi;

2) valtakunnan raja-alueilla sijaitsevilla vyöhykkeillä (tunnistusvyöhykkeillä) valtakunnan rajojen suojaamiseksi ja rajavalvonnan edistämiseksi;

3) enintään kolmen kuukauden ajaksi yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan myös säätää vaara-alueiksi alueita, joilla puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen tehtäviin kuuluvan toiminnan vuoksi voi aiheutua vaaraa ilmailulle, Ilmailuhallinto antaa tarkemmat määräykset vaara-alueista, kuten alueitten rajoista sivu- ja korkeussuunnassa. Ilmailuhallinto voi myös antaa teknisiä ja toiminnallisia määräyksiä lentämisestä vaara-alueella ja tunnistusvyöhykkeellä.

Lentäminen 2 momentissa tarkoitettulla vaara-alueella on kiellettyä, kun sotilas- tai rajavartioviranomainen on aktivoinut alueen ja palveluntarjoaja on ilmoittanut siitä asianmukaisesti ilmailun viestijärjestelmän välityksellä. Aktivointi on purettava heti, kun ilmaliikenteelle vaarallinen toiminta on päätynyt. Kun ilmaliikenteelle vaarallinen toiminta on keskeytynyt, lennonjohto voi selvittää valvotussa ilmatilassa johdetun lennon aktiiviseksi ilmoitetun vaara-alueen läpi.

Ilmailuhallinto voi yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi välttämättömästä syystä rajoittaa tai kieltää ilmailun tietyllä alueella enintään kahden viikon ajaksi. Oikeudesta puuttua ilma-aluksen kulkuun välitöntä puuttumista edellyttävissä tapauksissa säädetään 166 §:ssä.

## 2 luku

### **Ilma-aluksen rekisteröinti, kansallisuus ja merkittäminen**

#### 9 §

#### *Ilma-alusrekisteri ja sen käyttötarkoitus*

Ilmailuhallinto pitää ilma-aluksista ilma-alusrekisteriä lentoturvallisuuden valvomiseksi, ilma-alusten yksilöimiseksi, Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi ja ilma-aluskiinnitystehtävien hoitamiseksi. Ilma-alusrekisteriä voidaan pitää automaattisen tietojenkäsittelyn avulla.

Ilma-alusrekisterissä olevien tietojen käsittelyyn ovat oikeutettuja Ilmailuhallinnon palveluksessa olevat siltä osin kuin se on tarpeen heidän tehtäviensä suorittamiseksi.

#### 10 §

#### *Ilma-aluksen kansallisuus*

Ilma-aluksella on sen valtion kansallisuus, jossa se on rekisteröity.

Suomen kansallisuuden saamiseksi ilma-alus on merkittävä Suomen ilma-alusrekisteriin tai sotilasilma-alusrekisteriin.

#### 11 §

#### *Suhde muuhun lainsäädäntöön*

Jollei tässä laissa toisin säädetä, ilma-alusrekisteriin merkittyjen tietojen salassapitoon ja niiden luovuttamiseen sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999) ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia (523/1999).

#### 12 §

#### *Ilma-alusrekisteriin talletettavat tiedot*

Ilma-alusrekisteriin talletetaan:

- 1) tarpeelliset yksilöintiä koskevat tiedot ilma-aluksesta;
- 2) tieto ilma-aluksen omistajasta;
- 3) tieto ilma-aluksen haltijasta, jos ilma-aluksella on sellainen;
- 4) tieto ilma-aluksen käyttäjästä, jos ilma-aluksen käyttöoikeus on myönnetty käyttäjälle vähintään 30 päivän ajaksi;
- 5) tieto ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän edustajasta;
- 6) tarpeelliset tekniset tiedot ilma-aluksesta;
- 7) tiedot ilma-aluksen vakuuttamisesta;
- 8) ilma-alusrekisteriin merkittämispäivä;
- 9) ilma-alukseen vahvistetut kiinnitykset ja niiden uudistamiset, kuolettamiset ja etuoikeusjärjestyksen muutokset;
- 10) lentopaikan pitäjän tekemä ilmoitus 164 §:n 2 momentin mukaisesta ilma-aluksen lähdön estämisestä.

Ilma-aluksen omistajasta, haltijasta, käyttäjästä ja edustajasta ilma-alusrekisteriin talletetaan soveltuvin osin seuraavat tiedot:

- 1) nimi, osoite ja muut yhteystiedot;
- 2) henkilötunnus;
- 3) yritys- ja yhteisötunnus;
- 4) kotikunta;
- 5) haltijan ja käyttäjän hallinta- tai käyttöoikeuden laatu.

Ilmailuhallinto julkaisee otteita ilma-alusrekisteriin merkityistä ajantasaisista tiedoista ja voi pitää rekisterin sähköisesti julkaisena saatavilla. Omistajasta, haltijasta, käyttäjästä ja edustajasta voidaan julkaista nimi, osoite ja yhteystiedot. Ilmailuhallinto antaa tarkempia määräyksiä 1 momentin 6 kohdassa tarkoitetuista teknistä tiedoista.

### 13 §

#### *Rekisteröintioikeus*

Ilma-alus saadaan merkitä ilma-alusrekisteriin Suomessa, jos ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän asuinpaikka tai, jos tämä on oikeushenkilö, kotipaikka on jäsenvaltiossa, jollei Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu.

Jos ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän asuinpaikka tai, jos tämä on oikeushenkilö, kotipaikka on muussa jäsenvaltiossa kuin Suomessa, rekisteröinnin edellytyksenä on lisäksi, että ilma-aluksen pääasiallinen lähtöpaikka on Suomessa. Tässä tarkoitettua ilma-aluksen omistajalla, haltijalla tai käyttäjällä on oltava toimivaltainen edustaja Suomessa.

Ilmailuhallinto voi kuitenkin erityisestä syystä rekisteröidä ilma-aluksen Suomessa sen estämättä, mitä 1 ja 2 momentissa säädetään ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän asuin- tai kotipaikasta.

Ilma-alusta, joka on vieraassa valtiossa rekisteröity, ei saa rekisteröidä Suomessa.

### 14 §

#### *Rekisteröinnin hakeminen*

Ilma-aluksen omistajan tulee hakea rekisteröintiä Ilmailuhallinnolta. Hakemuksessa on ilmoitettava soveltuvin osin 12 §:n 1 ja 2

momentissa tarkoitettut tiedot ja siihen on liitettävä selvitys saannosta tai ilma-aluksen hallinnan tai käyttöoikeuden perusteesta ja siitä, että 13 §:ssä säädetty oikeus merkitä ilma-alus rekisteriin Suomessa on olemassa.

### 15 §

#### *Väliaikainen rekisteröinti*

Ilmailuhallinto 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.

### 16 §

#### *Rekisteritiedoissa tapahtuneet muutokset*

Omistajan on ilmoitettava Ilmailuhallinnolle muutoksesta ja liitettävä ilmoitukseen muuttuneiden tietojen yksilöimiseksi ja todentamiseksi riittävä selvitys, jos:

1) 12 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitettut ilma-alusrekisteriin talletettavat tiedot muuttuvat;

2) 13 §:n 1 tai 2 momentissa tarkoitetuissa asuin- tai kotipaikkaa tai 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 Ilmailuhallinnolle. 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 tiedosta omistajasta, haltijasta tai käyttäjästä.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista muutoksista on ilmoitettava Ilmailuhallinnolle 14 päivän kuluessa. Jollei ilmoitusta ole

tehty, Ilmailuhallinto voi kieltää ilma-aluksen käyttämisen.

## 17 §

*Ilma-aluksen poistaminen ilma-alusrekisteristä*

Ilmailuhallinnon on poistettava ilma-alus ilma-alusrekisteristä:

1) omistajan hakemuksesta;  
2) jos Ilmailuhallinto, varattuaan omistajalle tilaisuuden tulla kuulluksi, toteaa, että 13 §:n 1 momentissa oleva asuin- tai kotipaikkaa taikka saman pykälän 2 momentissa oleva lähtöpaikkaa koskeva ehto ei enää täyty tai jos saman pykälän 3 momentissa tarkoitettuja erityisiä syitä ilma-aluksen rekisterissä pitämiseen ei enää ole.

Ilmailuhallinto voi poistaa ilma-aluksen ilma-alusrekisteristä, jos ilma-alus on tuhoutunut, romutettu tai kadonnut, jos omistaja ei ole Ilmailuhallinnon asettamassa, vähintään kuuden kuukauden määräajassa esittänyt luotettavaa selvitystä ilma-aluksen korjaamisesta.

Jos ilma-alus on kiinnitetty taikka merkitty ulosmitatuksi tai turvaamistoimenpiteen alaiseksi, vaaditaan rekisteristä poistamiseen lisäksi kiinnityksen haltijan taikka ulosmittauksen tai turvaamistoimenpiteen hakijan kirjallinen suostumus. Jos lentopaikan pitäjä on estänyt ilma-aluksen lähdön 164 §:n 2 momentin mukaisesti ja ilmoittanut siitä rekisteripitäjälle, vaaditaan rekisteristä poistamiseen lentopaikan pitäjän kirjallinen suostumus.

## 18 §

*Tietojen säilyttäminen*

Rekisteriin merkityt tiedot säilytetään pysyvästi. Myös muuttuneet ja poistuneet tiedot säilytetään pysyvästi rekisterin yhteydessä.

## 19 §

*Ilma-aluksen merkitseminen*

Ilmailuhallinto antaa ilma-alukselle rekisteritunnuksen. Ilma-alus on merkittävä kansa-

lisuus- ja rekisteritunnuksin.

Ilmailuhallinto antaa tekniset määräykset kansallisuus- ja rekisteröintitunnuksesta ja niiden merkitsemisestä.

## 20 §

*Rekisteröimistodistus*

Ilmailuhallinto antaa ilma-aluksen rekisteröinnistä rekisteröimistodistuksen ja ilma-aluksen väliaikaisesta rekisteröinnistä väliaikaisen rekisteröimistodistuksen.

## 3 luku

**Ilma-aluksen lentokelpoisuus ja päästörajotukset**

## 21 §

*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.

## 22 §

*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.

Ilmailuhallinto antaa lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvia sekä EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten periaatteet huomioon ot-

tavia tarkempia määräyksiä ilma-alusten ja niiden laitteiden ja osien suunnittelusta, valmistuksesta, varustuksesta, ominaisuuksista sekä huollosta samoin kuin hyväksyntää varten vaadittavien tarkastusten ja kokeiden sällöstä ja muusta järjestelystä.

Ilmailuhallinto antaa tarvittaessa lisäksi lentoturvallisuuden edellyttämiä teknisiä lentokelpoisuusmääräyksiä ja lentotoiminnallisia määräyksiä ilma-alusten tai niiden laitteiden ja osien käytössä ilmenneiden turvallisuusongelmien korjaamiseksi.

### 23 §

#### *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 huolto-ohjelman mukaisesti;

3) noudatetaan lentokelpoisuusmääräyksiä ja muita määräyksiä, jotka vaikuttavat jatkuvaan lentokelpoisuuteen;

4) turvallisuusongelman johdosta annettu ja Ilmailuhallinnon 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 22 §: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 26 tai 27 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden tarkastustodistus ei ole voimassa.

Ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä voi sopimuksella antaa 1 momentissa tarkoitettut tehtävät tai osan niistä 24 §:ssä tarkoitettulle lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle.

### 24 §

#### *Lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio*

Ilmailuhallinnon on hakemuksesta hyväksyttävä *lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioksi* luonnollinen tai oikeushenkilö, jolla on ilma-aluksen lentokelpoisuuden ylläpitämiseksi ja valvomiseksi tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö, tarpeelliset työvälineet sekä työtilat, työmenetelmät, laatujärjestelmä ja ohjeet. Hyväksyntä annetaan määräajaksi tai toistaiseksi ottaen huomioon vastaavansia hyväksyntöjä koskeva käytäntö jäsenvaltioissa. Ilmailuhallinto valvoo lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden toimintaa.

Ilmailuhallinto 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, laatujärjestelmästä ja ohjeista.

Lentokelpoisuuden hallintaorganisaation valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 16 luvussa.

### 25 §

#### *Lentokelpoisuutta koskevat tiedot*

Omistajan, haltijan tai käyttäjän on pidettävä huolta siitä, että ilma-aluksen ja sen laitteiden ja osien huoltoa koskevia tietoja pidetään ja säilytetään ilma-aluksen teknisessä kirjanpidossa niin, että milloin tahansa on mahdollista varmistautua ilma-aluksen lentokelpoisuudesta. Ilmailuhallinto 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 Ilmailuhallinnolle seikoista, joilla saattaa olla olennaista merkitystä ilma-aluksen lentokelpoisuudelle.

Ilmailuhallinnolla on oikeus saada ilma-aluksen omistajalta, haltijalta, käyttäjältä ja siltä, jolle ilma-aluksen huolto tai lentokel-

poisuuden hallinta on annettu tehtäväksi, kaikki lentokelpoisuuden valvontaa varten tarpeelliset tiedot.

#### 26 §

##### *Lentokelpoisuustodistus ja lentokelpoisuuden tarkastustodistus*

Ilmailuhallinto myöntää lentokelpoisuustodistuksen ilma-alukselle, jonka on todettu täyttävän 22 §:n mukaiset lentokelpoisuuden vaatimukset.

Lentokelpoisuustodistukseen liitetään lentokelpoisuuden tarkastustodistus. Lentokelpoisuuden tarkastustodistus myönnetään määräajaksi.

Lentokelpoisuustodistukseen ja lentokelpoisuuden tarkastustodistukseen voidaan liittää ilma-aluksen turvallisen käyttämisen kannalta tarpeellisia erityisiin käyttöolosuhteisiin liittyviä rajoituksia tai vaatimuksia kuten:

- 1) ilma-aluksen luokka;
- 2) lentokäsikirjan yksilöinti;
- 3) erityisehdot;
- 4) suurimman henkilö- tai matkustajamäärän rajoittaminen;
- 5) suurimpien sallittujen massojen rajoittaminen;
- 6) lentotoimintamuodot.

Ilmailuhallinto voi hyväksyä ulkomaisen lentokelpoisuustodistuksen tai lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen, jos ilma-alus täyttää suomalaisen todistuksen antamiselle asetetut vaatimukset.

#### 27 §

##### *Lupa ilmailuun*

Ilmailuhallinto voi 22 ja 23 §:n säännösten estämättä myöntää määräajaksi luvan siihen, että ilma-alusta saadaan käyttää ilmailuun ilma-aluksen ominaisuuksien tutkimista varten, vaikkei ilma-aluksen lentokelpoisuudesta ole täyttä selvyyttä. Ilmailuhallinto voi myöntää vastaavan luvan siirtolentoa varten tai muusta vastaavasta erityisestä syystä muutoinkin, vaikkei ilma-alus täysin täytä lentokelpoisuuden vaatimuksia.

Lentokelpoisuustodistuksen sijaan Ilmailu-

hallinto voi myöntää luvan ilmailuun ilma-alukselle, jonka ei ole osoitettu täyttävän 22 §:ssä olevia vaatimuksia, mutta ilma-aluksen katsotaan täyttävän lentoturvallisuuden vaatimukset suunniteltu käyttötarkoitus huomioon ottaen. Lupa liitetään määräajaksi annettu lentokelpoisuuden tarkastustodistus.

Lupa ilmailuun ja lentokelpoisuuden tarkastustodistukseen voidaan liittää ilma-aluksen turvallisen käyttämisen kannalta tarpeellisia ehtoja.

#### 28 §

##### *Lentokelpoisuuden valvonta*

Ilmailuhallinto valvoo, että ilma-alukset sekä niiden laitteet ja osat täyttävät lentokelpoisuuden vaatimukset. Ilmailuhallinnolla on oikeus tarkastaa ja katsastaa ilma-alus ja määrätä sillä lennettäväksi koelentoja. Ilmailuksen omistaja, haltija ja käyttäjä vastaavat koelentojen järjestämisestä ja niistä aiheutuvista kustannuksista.

Ilmailuhallinto voi käyttää lentokelpoisuuden valvonnassa apunaan 24 §:ssä tarkoitettua lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiota tai muuta koti- tai ulkomaista asiantuntijaa.

Ilmailuhallinto antaa tarvittaessa lentokelpoisuuden toteamiseksi ja valvomiseksi tarkemmat tekniset ja menettelyä koskevat määräykset:

- 1) Ilmailuhallinnon tekemistä katsastuksista;
- 2) lentokelpoisuuden hallintaorganisaation Ilmailuhallinnon apuna tekemien lentokelpoisuuden tarkastusten sisällöstä ja järjestelyistä;
- 3) erityisistä tarkastuksista, kuten ilma-aluksen käyttöä jatkamiseksi tarvittavien tarkastusten sisällöstä ja järjestelyistä sekä tarkastusten tekijästä.

#### 29 §

##### *Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen ja uudistaminen*

Ilmailuhallinto myöntää tai uudistaa lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen lentokelpoisuuden hallintaorganisaation tekemän lentokelpoisuustarkastuksen ja suosituksen pe-



rusteella, jos ilma-alus täyttää tarkastushetkellä lentokelpoisuustodistuksen tai luvan ilmailuun myöntämisen vaatimukset. Ilmailuhallinto voi myös päättää, että sellainen lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio, jota Ilmailuhallinto käyttää 28 §:n 2 momentin mukaisesti apunaan, myöntää tai uudistaa Ilmailuhallinnon erikseen määräämin ehdoin lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen.

Jollei lentokelpoisuuden hallintaorganisaation antamaa suositusta tai lentokelpoisuuden tarkastustodistusta ole kohtuudella saatavissa, Ilmailuhallinto voi myöntää lentokelpoisuustodistuksen tai 27 §:n 2 momentissa tarkoitetun luvan ilmailuun tekemänsä katsastuksen perusteella, jos ilma-alus täyttää katsastushetkellä lentokelpoisuustodistuksen tai luvan ilmailuun myöntämisen vaatimukset.

Menettelystä lentokelpoisuuden hallintaorganisaation hoitaessa julkista hallintotehtävää säädetään hallintolaissa (434/2003), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003), kielilaissa (423/2003), viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetussa laissa ja arkistolaisissa (831/1994). Lentokelpoisuuden hallintaorganisaation antamaan päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Päätökseen saa vaatia oikaisua Ilmailuhallinnolta 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Ilmailuhallinnon oikaisuvaatimuksen johdosta antamaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

Aiemmin myönnetty lentokelpoisuuden tarkastustodistus, lentokelpoisuustodistus tai lupa ilmailuun raukeaa, jos uusi todistus tai lupa myönnetään. Rauennut todistus tai lupa on pyynnöstä palautettava Ilmailuhallinnolle.

### 30 §

#### *Lentokelpoisuustodistuksen, lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen ja luvan ilmailuun peruuttaminen*

Ilmailuhallinto voi peruuttaa lentokelpoisuustodistuksen, lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen tai luvan ilmailuun taikka kieltää ilma-aluksen käytön ilmailuun, jos todetaan tai on perusteltua syytä epäillä, ettei ilma-alus ole lentokelpoinen tai enää täytä

lentoturvallisuuden vaatimuksia eikä ilma-alusta Ilmailuhallinnon asettamassa kohtuullisessa ajassa saateta tai osoiteta lentokelpoiseksi tai lentoturvallisuuden vaatimusten mukaiseksi.

Jos luvan ilmailuun tai lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntämiseen, uudistamiseen tai hyväksymiseen on liitetty lentoturvallisuuden kannalta tarpeellisia ehtoja eikä näitä ehtoja ole noudatettu, Ilmailuhallinto voi kieltää ilma-aluksen käyttämisen ilmailuun, kunnes mainitut ehdot on täytetty.

Edellä 26 §:n 4 momentissa tarkoitettun ulkomaisen lentokelpoisuustodistuksen tai lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen peruuttamiseen sovelletaan 1 ja 2 momentin säännöksiä.

### 31 §

#### *Suunnittelu, valmistus ja huolto*

Ilma-aluksen suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon on saatava Ilmailuhallinnon hyväksyntä. Sama koskee ilma-aluksen laitteita ja osia. Hyväksyntä on myönnettävä, jos ilma-aluksen suunnittelijalla, valmistajalla tai huoltajalla on tehtäviensä suorittamiseksi tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö, tarpeelliset työvälineet sekä työtilat, työmenetelmät, laatujärjestelmä ja ohjeet. Ilmailuhallinnon 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 ja korjauksen suunnittelu ilma-alukseen, jolle ei haeta lentokelpoisuustodistusta tai jolle on annettu lentokelpoisuustodistuksen sijaan lupa ilmailuun.

Ilmailuhallinto 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; tai

4) hyväksytyin huoltajan valvonnassa tehtävä työ.

Ilmailuhallinto antaa lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvia sekä EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten periaatteet huomioon otavia 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.

Suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon myönnetyn hyväksynnän valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 16 luvussa.

### 32 §

#### *Huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio*

Huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio voi hakea Ilmailuhallinnon hyväksyntää. Hyväksyntä on myönnettävä, jos huoltohenkilöstön koulutusorganisaatiolla on tehtäviensä suorittamiseksi tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö, tarpeelliset koulutustilat ja -välineet, koulutusohjelma ja laatujärjestelmä. Ilmailuhallinto valvoo huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioiden toimintaa.

Ilmailuhallinto antaa lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin pohjautuvia tarkempia mää-

räyksiä huoltohenkilöstön koulutusorganisaation:

1) henkilöstön koulutuksesta, kokemuksesta ja ammattitaidosta;

2) työmenetelmistä, laatujärjestelmästä ja ohjeista.

Huoltohenkilöstön koulutusorganisaation valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 16 luvussa.

### 33 §

#### *Päästöt*

Moottorikäyttöisen ilma-aluksen on oltava niin suunniteltu, valmistettu, varustettu ja huollettu, ettei sen melusta ja muista päästöistä aiheudu ympäristölle vahinkoa tai merkittävää haittaa.

Ilmailuhallinto antaa tarvittaessa tarkemmat melua ja muita päästöjä koskevat tekniset määräykset, jotka perustuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin.

Meluun liittyvistä toimintarajoituksista lentoasemilla säädetään 14 luvussa.

### 4 luku

#### **Ilma-alusten asematasotarkastukset**

### 34 §

#### *Luvun soveltamisala*

Sen lisäksi, mitä 3 luvussa ja 154 §:ssä säädetään tarkastuksista ja valvonnasta, tämän luvun säännöksiä sovelletaan sekä jäsenvaltion ilma-alusrekisteriin merkityn että kolmannen maan ilma-aluksen asematasotarkastukseen.

Tämän lain 37 §:n 2 momentin, 38 §:n 2 momentin ja 42 §:n 2 momentin säännöksiä ei sovelleta sotilasilma-aluksiin, valtion ilma-aluksiin eikä ilma-aluksiin, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 5 700 kilogrammaa ja joita ei käytetä kaupalliseen lentoliikenteeseen.

## 35 §

*Määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) asematasotarkastusdirektiivillä yhteisön lentoasemia käyttävien kolmansien maiden ilma-alusten turvallisuudesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2004/36/EY;

2) asematasotarkastuksella jäsenvaltion ilma-alusrekisteriin merkityn ilma-aluksen tarkastusta ja asematasotarkastusdirektiivin II liitteen mukaista kolmannen maan ilma-aluksen tarkastusta;

3) kolmannen maan ilma-aluksella ilma-alusta, jota ei käytetä tai liikennöidä jäsenvaltion viranomaisen valvonnassa.

## 36 §

*Tietojen keruu*

Ilmailuhallinto kerää ilma-alusten turvallisuuden valvomiseksi seuraavia tietoja:

1) tärkeät turvallisuuteen liittyvät tiedot, jotka perustuvat erityisesti:

- a) lentäjien ilmoituksiin;
- b) huolto-organisaatioiden ilmoituksiin;
- c) vaaratilanneilmoituksiin;
- d) jäsenvaltioiden toimivaltaisista viranomaisista riippumattomien muiden organisaatioiden tietoihin;
- e) valituksiin;

2) tiedot asematasotarkastuksen jälkeen toteutetuista toimista, kuten:

- a) lentokiellosta;
- b) ilma-alukselle tai lentoliikenteen harjoittajalle annetusta tulokiellosta asianomaiseen jäsenvaltioon;
- c) vaadituista korjaavista toimenpiteistä;
- d) yhteyksistä lentoliikenteen harjoittajan toimivaltaiseen viranomaiseen;

3) lentoliikenteen harjoittajaa koskevat seurattatiedot, kuten:

- a) toteutetut korjaavat toimenpiteet;
- b) puutteiden toistuminen.

Nämä tiedot talletetaan käyttäen asematasotarkastusdirektiivin I liitteen mukaista lomaketta.

## 37 §

*Asematasotarkastus*

Ilmailuhallinto voi tehdä asematasotarkastuksia kaikille ilma-aluksille.

Asematasotarkastus on tehtävä kolmannen maan ilma-alukselle, joka on laskeutunut kansainväliseen lentoliikenteeseen tavallisesti avoimelle lentokentälle, jos ilma-aluksen epäillään jättäneen noudattamatta kansainvälisiä turvallisuusnormeja. Ilmailuhallinnon on tässä kiinnitettävä erityistä huomiota ilma-alukseen:

1) jonka huonokuntoisuudesta tai ilmeisistä vioista tai puutteista on ilmoitettu;

2) jonka on havaittu liikkuneen poikkeavasti siten, että tämä aiheuttaa vakavaa huolta turvallisuudesta;

3) jossa on aiemmassa asematasotarkastuksessa paljastunut puutteita, jotka antavat vakavan syyn epäillä, ettei ilma-alus noudata kansainvälisiä turvallisuusnormeja, ja Ilmailuhallinnolla on syytä epäillä, ettei vikoja ole korjattu;

4) kun on todisteita siitä, etteivät ilma-aluksen rekisteröintivaltion toimivaltaiset viranomaiset mahdollisesti harjoita asianmukaista turvallisuusvalvontaa;

5) kun 36 §:n mukaisesti kerätyt tiedot aiheuttavat huolta lentoliikenteen harjoittajan suhteen tai kun saman lentoliikenteen harjoittajan käyttämän ilma-aluksen aiempi asematasotarkastus on paljastanut puutteita.

Ilmailuhallinnon on tehtävä asematasotarkastusdirektiivin 8 artiklan 3 kohdan mukaiset komission päättämät asematasotarkastukset ja muut valvontatoimenpiteet.

## 38 §

*Asematasotarkastuksen suorittaminen*

Asematasotarkastus on tehtävä asematasotarkastusdirektiivin II liitteessä esitetyn menettelyn mukaisesti. Asematasotarkastuksen päätyttyä ilma-aluksen päällikölle tai lentoliikenteen harjoittajan edustajalle on kerrottava asematasotarkastuksen tuloksista ja, jos merkittäviä vikoja on havaittu, ilmoitus on lähetettävä lentoliikenteen harjoittajalle ja asianomaisille toimivaltaisille viranomaisille.

Ilmailuhallinnon on ilmoitettava komissiolle tässä pykälässä olevien vaatimusten täytäntöön panemiseksi toteutetuista toimenpiteistä, jos asematasotarkastus on koskenut kolmannen maan ilma-alusta.

## 39 §

*Tietojen vaihto*

Ilmailuhallinnon on osallistuttava jäsenvaltioiden ja komission keskinäiseen tietojen vaihtoon asematasotarkastusdirektiivissä säädetyllä tavalla.

## 40 §

*Tietosuoja ja tietojen luovuttaminen*

Ilmailuhallinnon 36 §:n mukaisesti keräämien tietojen, 37 §:n mukaisessa tarkoituksessa saamien tietojen ja 39 §:n mukaisesti toisesta jäsenvaltiosta tai komissiolta vastaanottamien tietojen salassapidosta säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n 1 momentissa.

Jos ilma-alusten vioista annetaan Ilmailuhallinnolle tietoja vapaaehtoisesti, tietojen lähettä ei saa mainita 38 §:n 1 momentissa tarkoitetuissa asematasotarkastusraporteissa.

## 41 §

*Ilma-aluksen lentokielto*

Jos Ilmailuhallinto ei ole vakuuttunut siitä, että lentoturvallisuuden edellyttämät korjaavat toimenpiteet toteutetaan ennen lennon lähtöä, Ilmailuhallinnon on määrättävä ilma-alus lentokieltoon, kunnes vaara on poistettu. Ilmailuhallinnon on ilmoitettava asiasta välittömästi kyseisen lentoliikenteen harjoittajan toimivaltaisille viranomaisille ja ilma-aluksen rekisteröintivaltiolle.

Ilmailuhallinto voi kuitenkin yhteistyössä ilma-aluksen liikennöinnistä vastaavan valtion tai ilma-aluksen rekisteröintivaltion kanssa määrätä tarvittavat ehdot, joiden mukaisesti ilma-aluksen voidaan sallia lentää sellaiselle lentoasemalle, jolla puutteet voidaan korjata. Jos vika vaikuttaa ilma-aluksen lentokelpoisuustodistuksen voimassaoloon, 1

momentissa tarkoitettu lentokielto voidaan mainittua siirtolentoa varten peruuttaa ainoastaan, jos lentoliikenteen harjoittaja saa luvan valtiolta tai valtioilta, jonka tai joiden yli kyseinen lento kulkee.

## 42 §

*Toiminnan kieltäminen ja rajoittaminen*

Jos kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajan menettely Suomessa tai toisessa jäsenvaltiossa vaarantaa vakavasti lentoturvallisuuden tai menettelyn perusteella on syytä epäillä kyseisen lentoliikenteen harjoittajan edellytyksiä lentoliikenteen turvalliseen hoitamiseen taikka jos lentoliikenteen harjoittajaan kohdistuvaa lentoturvallisuusvalvontaa ei ole järjestetty Chicagon yleissopimuksessa edellytetyllä tavalla, Ilmailuhallinto voi kieltää kyseisen lentoliikenteen harjoittajan lentotoiminnan Suomessa tai asettaa sille rajoituksia tai ehtoja. Kiellot, rajoitukset ja ehdot ovat voimassa enintään siihen saakka kunnes puutteet on korjattu.

Ilmailuhallinnon on ilmoitettava toteutetuista toimenpiteistä komissiolle.

## 5 luku

**Lupakirjat ja kelpoisuusvaatimukset**

## 43 §

*Luvun soveltamisala*

Jollei EASA-asetuksesta tai sen nojalla annetusta komission asetuksesta muuta johdu, lento- ja huoltotoimintaan osallistuvan henkilöstön lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista ja hyväksynnöistä (*lupa*) on voimassa, mitä tässä luvussa säädetään.

Lupien valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 16 luvussa.

## 44 §

*Luvan myöntäjä*

Ilmailuhallinto myöntää 43 §:ssä tarkoitettua lupaa, jollei 163 §:stä muuta johdu. Lupa on myönnettävä, jos hakija täyttää luvan

saamisen edellytykset. Lupa myönnetään olemaan voimassa määräajan, jollei jäljempänä toisin säädetä.

## 45 §

*Luvan myöntämisen edellytykset*

Luvan myöntämisen edellytyksenä on, että asianomainen iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää luvan lajiin perustuvat kelpoisuusvaatimukset. Luvan lajeja ovat:

- 1) lentäjän lupakirja siihen liittyvine kelpuutuksineen;
- 2) huoltohenkilöstön lupakirja;
- 3) lennonvarmistushenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen ja lennontiedottajan kelpoisuustodistus;
- 4) lääketieteellinen kelpoisuustodistus.

Ilmailuhallinto antaa lentoturvallisuuden varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin liitettyihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvia tarkempia määräyksiä kelpoisuusvaatimuksista ja lupien voimassaoloajoista. Määräysten on vastattava JAA:n ja Eurocontrolin normeja siltä osin kuin sellaiset ovat käytettävissä.

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

- 1) huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista;
- 2) rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen;
- 3) on aiemmalla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että on syytä epäillä hakijan kykyä tai halua noudattaa ilmailun turvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

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

## 46 §

*Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytykset*

Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytyksenä on, että hakija täyttää Ilmailuhallinnon antamat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuja standardeja ja suosituksia tai JAA:n tai Eurocontrolin normeja ja suosituksia vastaavat lääketieteelliset kelpoisuusvaatimukset.

Lääketieteellinen kelpoisuustodistus myönnetään 1 momentissa tarkoitettujen standardien, normien tai suositusten mukaisesti määräajaksi, jollei ole erityistä syytä poiketa tästä. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntäminen ja uudistaminen edellyttää hyväksyntää valtuutetun ilmailulääkärin suorittamassa tarkastuksessa.

Valtuutetun ilmailulääkärin on toimitettava tarkastuksen perusteella laaditut lausunnot Ilmailuhallinnolle.

## 47 §

*Velvollisuus ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista seikoista ja kelpoisuuden toteaminen*

Luvan hakija ja haltija on velvollinen ilmoittamaan Ilmailuhallinnolle sellaisista tietoonsa tulleista seikoista, jotka vaikuttavat hänen kelpoisuuteensa.

Jos on syytä epäillä, ettei asianomainen täytä lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisen edellytyksiä, Ilmailuhallinto voi määrätä luvan hakijan ja haltijan lääkärintarkastukseen ja muuhun terveydentilan selvittämistä koskevaan tutkimukseen.

Jos on syytä epäillä, ettei asianomainen täytä luvan myöntämisen tiedollisia ja taidollisia vaatimuksia, Ilmailuhallinto voi määrätä luvan hakijan ja haltijan teoriakokeisiin, tarkastuslentoihin ja muihin tarkastuksiin.

Luvan hakija tai haltija vastaa 2 ja 3 momentissa tarkoitetuista tarkastuksista, tutkimuksista ja kokeista aiheutuvista maksuista ja muista kustannuksista.

## 48 §

*Ilmailuhallinnon oikeus tietojen saantiin*

Ilmailuhallinnolla on luvan myöntämisen, uusimisen ja peruuttamisen edellytysten arvioimiseksi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada rikosrekisteristä, sakkorekisteristä, oikeushallinnon tietojärjestelmistä syyteharkinnassa olevista rikosasioista sekä esitutkintaviranomaisilta luvan hakijasta tai haltijasta tieto lentoturvallisuuden vaarantamisesta, huumaavan aineen käyttämisestä ilmailussa tai lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa, moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa todetusta törkeästä liikenteen vaarantamisesta ja rattijuopumuksesta 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 taikka sairaanhoito- tai terveydenhuoltotoimintaa harjoittavan yhteisön tai laitoksen on salassapitosäännösten estämättä pyynnöstä annettava Ilmailuhallinnolle tietoja luvan saamiseen tai voimassaoloon mahdollisesti vaikuttavista seikoista.

Edellä 2 momentissa tarkoitettu lääkäri, yhteisö tai laitos voi tietojen salassapitosäännösten estämättä ilman pyyntöäkin ilmoittaa Ilmailuhallinnolle epäilevänsä, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä. Ennen ilmoituksen tekemistä potilaalle 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.

49 §

### *Ulkomainen lupakirja*

Ulkomaisen luvan hyväksymiseen noudetaan soveltuvin osin tämän luvun säännöksiä.

Ilmailuhallinto voi 146 tai 147 §:ssä säädetystä syystä määrätä, ettei Suomessa tunnustettu ulkomainen lupa oikeuta sen tarkoittamaan toimintaan Suomen alueella, suomalaisessa ilma-aluksessa tai harjoitettaessa ilmailua Suomessa myönnetyn lentotoimintaluvan nojalla.

6 luku

### **Lupakirjarekisteri**

50 §

#### *Lupakirjarekisterin käyttötarkoitus*

Ilmailuhallinto pitää lupakirjarekisteriä lentoturvallisuuden valvomiseksi, lupakirjatietojen hallinnoimiseksi, siviili-ilmailun turvaamiseksi, Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi ja muiden Ilmailuhallinnon toimialaan kuuluvien tehtävien suorittamiseksi.

Lupakirjarekisteriä voidaan pitää automaattisen tietojenkäsittelyn avulla.

Lupakirjarekisterissä olevien tietojen käsittelyyn ovat oikeutettuja Ilmailuhallinnon palveluksessa olevat siltä osin kuin se on tarpeen heidän tehtäviensä suorittamiseksi.

51 §

#### *Suhde muuhun lainsäädäntöön*

Jollei tässä laissa toisin säädetä, lupakirjarekisteriin kuuluvien tietojen salassapitoon ja niiden luovuttamiseen sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia ja muuhun henkilötietojen käsittelyyn henkilötietolakia.

52 §

#### *Rekisteröidyt*

Lupakirjarekisteriin saa tallettaa tietoja henkilöistä, jotka ovat hakeneet Ilmailuhallinnolta lupakirjaa, kelpoisuustodistusta, kel-

puutusta tai hyväksyntää tai joilla on tällainen lupa. Lupakirjarekisteriin saa tallettaa tietoja myös henkilöstä, joka on syyllistynyt lentoturvallisuuden vaarantamiseen, huumaaavan aineen käyttämiseen ilmailussa tai lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa tai ilmailurikkomukseen. Lisäksi tietoja saa tallettaa henkilöstä, johon liittyen on käynnissä edellä mainittuja tekoja koskeva esitutkinta, syyteharkinta tai oikeudenkäynti.

## 53 §

*Lupakirjarekisteriin talletettavat tiedot*

Lupakirjarekisteriin saa tallettaa 52 §:ssä tarkoitetusta henkilöstä seuraavat yksilöintitiedot:

- 1) nimi;
- 2) henkilötunnus tai sen puuttuessa syntymäaika;
- 3) syntymäkotikunta ja syntymävaltio sekä kansalaisuus;
- 4) osoite ja muu yhteystieto sekä kotikunta;
- 5) äidin- tai asiointikieli;
- 6) tieto henkilön kuolemasta.

Yksilöintitietojen lisäksi saa tallettaa rekisterin käyttötarkoituksen kannalta tarpeelliset tiedot kuten tietoja luvista sekä ilmailuun liittyvästä koulutuksesta ja kokeista.

Lupaa koskevaa päätöksentekoa ja valvontaa varten rekisteriin saa lisäksi tallettaa seuraavat arkaluonteiset tiedot:

- 1) lääkärintarkastuksia ja terveydentilaa koskevat tarpeelliset tiedot;
- 2) lentoturvallisuuden vaarantamista, huumaaavan aineen käyttämistä ilmailussa tai lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa tahi ilmailurikkomusta taikka törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista sekä niitä koskevaa esitutkintaa, syyteharkintaa tai oikeudenkäyntiä koskevat tiedot samoin kuin rikoksista ja rikkomuksista tuomittuja rangaistuksia ja muita seuraamuksia koskevat tiedot.

Jos rekisteriin merkityissä tiedoissa tapahtuu muutos, luvan haltijan on ilmoitettava siitä Ilmailuhallinnolle 14 päivän kuluessa. Ilmailuhallinto antaa tarkemmat määräykset muutosten ilmoittamisesta.

## 54 §

*Tietojen poistaminen lupakirjarekisteristä*

Tiedot poistetaan lupakirjarekisteristä seuraavasti:

1) lentoturvallisuuden vaarantamista, huumaaavan aineen käyttämistä ilmailussa tai lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa, törkeää liikenneturvallisuuden vaarantamista ja ilmailurikkomusta koskevat tiedot kymmenen vuoden kuluttua siitä, kun niitä koskeva päätös on saanut lainvoiman;

2) epäiltyä henkilöä koskevat rikostiedot, kun henkilö on lainvoimaisella päätöksellä vapautettu syytteestä tai kun syyteoikeus epäilystä rikoksesta on vanhentunut;

3) rekisteröidylle asetettua toimintakieltoa sekä muuta ilmailuviranomaisen hallinnollista toimenpidettä koskevat tiedot kymmenen vuoden kuluttua siitä, kun päätös on saanut lainvoiman.

## 55 §

*Ilmailuhallinnon oikeus saada tietoja viranomaisilta*

Ilmailuhallinnolla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada lupakirjarekisterin ylläpitoa ja sen tietojen oikeellisuuden varmistamista varten väestötietojärjestelmästä tiedot henkilön nimestä, henkilötunnuksesta, osoitteesta, kotikunnasta, syntymäkotikunnasta, syntymävaltiosta, äidin- tai asiointikielestä ja henkilön kuolemasta sekä tiedot väestötietolain (507/1993) 25 §:n 4 momentissa tarkoitetusta luovutusrajituksesta.

Tiedot voidaan toimittaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa.

## 56 §

*Arkaluonteisten tietojen ja henkilötunnuksen luovuttaminen*

Lupakirjarekisteriin talletettuja arkaluonteisia tietoja ja henkilötunnuksen 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. Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen vastaanottajan on esitettävä selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

#### 57 §

*Tietojen luovuttaminen sähköisesti mielipide- ja markkinatutkimukseen, suoramarkkinointiin sekä muuhun osoite- ja tietopalveluun*

Muita kuin 56 §:ssä tarkoitettuja tietoja saa lupakirjarekisteristä luovuttaa mielipide- ja markkinatutkimukseen, suoramarkkinointiin sekä muuhun osoite- ja tietopalveluun teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisessä muodossa. Ennen teknisen käyttöyhteyden avaamista tietojen vastaanottajan on esitettävä selvitys siitä, että tietojen suojauksesta huolehditaan asianmukaisesti.

Tietoja ei saa kuitenkaan luovuttaa, jos rekisteröity on kieltänyt niiden luovuttamisen I momentissa säädettyyn tarkoitukseen. Tietoja ei saa luovuttaa myöskään, jos niiden käsittelystä ei ole henkilötietolain 24 §:ssä tarkoitulla tavalla annettu tietoa rekisteröidylle.

### 7 luku

#### **Yleiset lentotoimintaa koskevat vaatimukset**

#### 58 §

##### *Ilma-aluksen päällikkö*

Ilma-aluksella ja ilmailuun käytettävällä liitimellä tai muulla laitteella on sitä ilmailuun käytettäessä oltava päällikkö, jonka määrää omistaja, haltija tai käyttäjä.

#### 59 §

*Ohjaamomiehistön lupakirjat, kelpuutukset ja hyväksynnät sekä lääketieteelliset kelpoisuustodistukset*

Ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenellä on oltava:

1) Ilmailuhallinnon tai 163 §:ssä tarkoitettujen harrasteilmailun järjestön myöntämät tai hyväksymät tehtävän edellyttämät lupakirja, kelpuutukset ja hyväksynnät sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus; tai

2) vieraassa valtiossa annetut tehtävän edellyttämät lupakirja, kelpuutukset, hyväksynnät ja lääketieteellinen kelpoisuustodistus, jotka Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti tunnustetaan I kohdassa tarkoitettuja vastavaksi Suomessa.

Edellä 1 momentissa olevia säännöksiä ei sovelleta 6 §:n 2 momentissa tarkoitettun ilma-aluksen ja laitteen ohjaajaan.

Ilmailuhallinto voi muun ohjaamomiehistön jäsenen kuin ilma-aluksen päällikön kelpoisuuden osalta myöntää turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisin ehdoin poikkeuksen I momentissa säädetystä vaatimuksesta:

- 1) koulu- ja tarkastuslennolla;
- 2) lennolla, jolla käytetään erityistä lentovastustajaa.

#### 60 §

##### *Ilma-aluksen miehistö*

Ilma-aluksen on sitä ilmailuun käytettäessä oltava turvallisesti miehitetty. Ilma-aluksen turvallisesta miehityksestä vastaa sen omistaja, haltija tai käyttäjä.

Ilmailuhallinto antaa sen lisäksi, mitä 5 luvussa ja I momentissa säädetään, lentoturvallisuuden edellyttämät tarkemmat määräykset, jotka pohjautuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin täydennettyinä maantieteellisistä, ilmastollisista ja liikenteellisistä syistä tai kansainvälisen käytännön suhteuttamiseksi Suomen oloihin tehdyillä poikkeuksilla ja lisäyksillä:

- 1) lentotehtävän edellyttämästä ilma-aluksen päälliköstä, ohjaamomiehistyksestä ja muusta miehityksestä;
- 2) ohjaamomiehistöltä vaadittavista lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista, oikeuksista ja hyväksynöistä sekä lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta;



3) miehistöltä vaadittavasta koulutuksesta ja kokemuksesta;

4) enimmäistyö- ja enimmäislentoajoista sekä vähimmäislepoajoista.

#### 61 §

##### *Päällikön käskyvalta*

Ilma-aluksen päälliköllä on ylin käskyvalta ilma-aluksessa. Päällikön käskyvalta ulottuu matkustajiin vain järjestystä ja turvallisuutta koskevissa asioissa. 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.

#### 62 §

##### *Lennon valmistelu ja suorittaminen*

Ilma-aluksen ja laitteen päällikön on ennen lennon aloittamista varmistauduttava siitä, että ilma-alus tai laite on lentokelpoinen ja että lento on muutoinkin valmisteltu säännösten ja määräysten mukaisesti.

Päällikön on huolehdittava siitä, että lento suoritetaan turvallisesti ja että lennolla noudatetaan säännöksiä, määräyksiä ja lentotoiminta-, lentotyö- tai lentokoulutusluvan ehtoja sekä ilmailuviranomaisen hyväksymää lentokäsikirjaa.

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

Ilmailuhallinto voi antaa turvallisuuden edellyttämiä tarkempia määräyksiä, jotka pohjautuvat Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä JAA:n, ECACin ja Eurocontrolin normeihin ja suosituksiin täydennettynä maantieteellisistä, ilmastollisista ja liikenteellisistä syistä tai kansainvälisen käytännön suhteuttamiseksi

si 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.

#### 63 §

##### *Ilma-aluksesta, matkustajista ja tavarasta huolehtiminen*

Ilma-aluksen päällikkö ja miehistö ovat velvollisia huolehtimaan ilma-aluksesta sekä matkustajista ja tavarasta, joita ilma-aluksessa kuljetetaan. Ilma-aluksen joutuessa hätään päällikön ja miehistön on käytettävissä olevin keinoin suojeltava ilma-alusta ja siinä olevia henkilöitä ja tavaroita.

#### 64 §

##### *Matkustajan velvollisuudet lennolla*

Matkustaja ei saa toiminnallaan vaarantaa lennon turvallisuutta. Matkustajan on noudatettava käskyjä, jotka miehistö antaa lennon turvallisuuden ja järjestyksen ylläpitämisen vuoksi.

#### 65 §

##### *Järjestys ja pakkokeinot*

Jos ilma-alus on vaarassa tai jos matkustajien tai miehistön turvallisuus muutoin vaatii, ilma-aluksen päälliköllä on oikeus käyttää kiinniotta, henkilön tai tavarankarkastusta tai muita vastaavia järjestyksen palauttamiseksi tai turvallisuutta uhkaavan vaaran torjumiseksi tarpeellisia keinoja, 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 on myös matkustajalla oikeus antaa sellaista apua noudattaen päällikön tai miehistön jäsenen ohjeita.

Miehistön jäsenellä ja matkustajalla on oikeus ryhtyä 1 momentissa tarkoitettuihin esittäviin toimenpiteisiin ilman päällikön kehoitusta, kun on ilmeistä, että toimenpide on välttämätön ilma-aluksen taikka siinä olevien henkilöiden tai tavaroiden suojelemiseksi. Toimenpiteistä on mahdollisimman pian ilmoitettava päällikölle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja keinoja saadaan käyttää enintään siihen asti, kunnes asia voidaan siirtää toimivaltaiselle viranomaiselle.

Voimakkeiden käytön liioittelusta säädetään rikoslain (39/1889) 4 luvun 6 §:n 3 momentissa ja 7 §:ssä.

## 66 §

*Ilma-aluksen asiakirjat*

Suomalaisessa ilma-aluksessa on oltava sitä ilmailuun käytettäessä mukana:

- 1) voimassa oleva rekisteröimistödistus;
- 2) voimassa oleva lentokelpoisuustodistus tai 27 §:n nojalla annettu lupa ilmailuun;
- 3) selvitys ilma-aluksen pakollisesta vakuutusturvasta;
- 4) Ilmailuhallinnon määräämät, ilma-aluksen tyyppistä ja lennon luonteesta riippuvat asiakirjat, jotka ovat tarpeen lennon turvallista toteuttamista ja lentoa 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 yleissopimuksen liittyneessä valtiossa annettu rekisteröimistödistus tai 7 §:n 1 momentissa tarkoitettu Ilmailuhallinnon lupa ilma-aluksen käyttöön Suomen alueella;
- 2) voimassa oleva Chicagon yleissopimuksen 8 liitteen mukainen lentokelpoisuustodistus tai Ilmailuhallinnon tunnustama lupa ilmailuun;
- 3) selvitys ilma-aluksen pakollisesta vakuutusturvasta;

4) ulkomaisen ilmailuviranomaisen, tai jos kyse on rekisteröimättömästä ilma-aluksesta, Ilmailuhallinnon määräämät, ilma-aluksen tyyppistä ja lennon luonteesta riippuvat asiakirjat, jotka ovat tarpeen lennon turvallista toteuttamista ja lentoa kohdistuvaa viranomaisvalvontaa varten.

## 8 luku

**Kaupallinen ilmakuljetus ja lupa ilmailutoimintaan eräissä tapauksissa**

## 67 §

*Määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

- 1) *toimilupa-asetuksella* yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 2407/92;
- 2) *markkinoillepääsyasetuksella* yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 2408/92;
- 3) *hinnoitteluasetuksella* lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 2409/92;
- 4) *ulkosuhdeasetuksella* jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) 847/2004;
- 5) *kaupallisella ilmakuljetuksella* (*Commercial Air Transport*) ilma-aluksen käyttämistä matkustajien, rahdin tai postin kuljettamiseen maksua tai muuta korvausta vastaan;
- 6) *lentotyöllä* (*Aerial Work*) ilma-aluksen käyttämistä erikoistehtäviin kuten:
  - a) maa- ja metsätalouteen liittyviin lentoihin;
  - b) rakennustoimintaan liittyviin lentoihin;
  - c) ilmakuvauslentoihin ja kartoituslentoihin;
  - d) tutkimuslentoihin;
  - e) voimajohtojen tarkastuslentoihin ja raivauslentoihin;
  - f) ilma-alusten tai muiden esineiden hinauslentoihin;
  - g) laskuvarjohyppylennoihin;

h) osallistumiseen pelastuspalveluun, ilma-aluksesta tapahtuvaan liikennevalvontaan, metsäpalovartiointiin, metsäpalojen sammuttamiseen tai muuhun vastaavaan;

7) *lentotoimintaluvalla* (*Air Operator Certificate, AOC*) lupaa, jolla vahvistetaan, että sen haltijalla on riittävä pätevyys ja organisaatio voidakseen turvallisesti käyttää ilma-aluksia luvassa tarkoitetussa ilmailutoiminnassa;

8) *lentotyöluvalla* lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi harjoittaa lentotyötä;

9) *lentokoulutusluvalla* lupaa sellaiseen lento- tai teoriakoulutuksen antamiseen, joka liittyy ilma-alusten ohjaamomiehistön lupakirjojen, kelpoisuustodistusten, kelpuutusten tai hyväksyntöjen saamiseen ja voimassapitämiseen;

10) *lennonäytösluvalla* lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi järjestää lentonäytöksen;

11) *lentokilpailuvalla* lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi järjestää lentokilpailun;

12) *liikenneluvalla* (*Operating Licence*) lupaa, jonka nojalla luvan haltija voi kuljettaa matkustajia, postia ja rahtia lentoteitse maksua tai muuta korvausta vastaan.

## 68 §

### *Lentotoimintalupa*

Lentotoimintalupa vaaditaan kaupalliseen ilmakuljetukseen. Lentotoimintalupaa ei vaadita, jos lentotoiminnan harjoittajalla on muussa valtiossa annettu vastaava lupa, jonka Ilmailuhallinto tunnustaa.

## 69 §

### *Lentotoimintaluvan myöntäminen*

Ilmailuhallinnon on myönnettävä lentotoimintalupa, jos hakija täyttää tässä pykälässä tarkoitetut edellytykset. Lentotoimintalupa myönnetään määräajaksi, jonka Ilmailuhallinto asettaa hakijan toimintaedellytysten, asianomaista toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla. Lentotoimintaluvassa kuvataan harjoitettavan lentotoiminnan tai siinä käytettävän ilma-aluksen laatu kuten oikeuttaako lupa harjoittamaan lentoliikennettä, suorittamaan lento-

työtä tai tarjoamaan lentokoulutusta, saako lentotoimintaa harjoittaa mittari- tai näkölentosääntöjen mukaisesti tai saako toimintaa harjoittaa lentokoneella, moottoripurjelentokoneella, helikopterilla taikka kuumailmapallossa.

Lentotoimintalupa voidaan myöntää vain jäsenvaltion oikeushenkilölle tai kansalaiselle, jonka kotipaikka ja pääasiallinen liikepaikka ovat Suomessa. Lentotoimintaluvan myöntämisen edellytyksenä on myös, että hakijalla on sellainen pätevyys ja organisaatio sekä sellaiset taloudelliset ja toiminnalliset edellytykset, että hakija kykenee harjoittamaan turvallista lentotoimintaa. Lisäksi edellytyksenä on, että hakijalla on lentotoiminnan alkaessa käytettävissään toimintaan soveltuva lentokalusto.

Ilmailuhallinto antaa lentotoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät JAA:n normeihin pohjautuvat tarkemmat määräykset lentotoimintaluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

1) lentotoimintaluvan haltijan organisaatioita ja henkilöstöä;

2) lentotoimintaluvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa;

3) turvallisuudenhallintajärjestelmää;

4) lentotoimintaluvan haltijan toimintakäsikirjaa, toimintamenetelmiä ja toiminnan rajoituksia;

5) taloudellisia toimintaedellytyksiä siltä osin kuin näistä ei säädetä toimilupaasetuksessa.

## 70 §

### *Liikennelupa*

Liikenneluvasta säädetään toimilupaasetuksessa. Ilmailuhallinto myöntää liikenneluvan.

Uusi liikennelupa tarkistetaan vuoden kuluessa sen myöntämisestä ja sen jälkeen joka viides vuosi.

Lentoliikenteen harjoittajan käyttämät ilma-alukset on rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin. Ilmailuhallinto voi yksittäisen ilma-aluksen osalta sallia lentoliikenteen harjoittajan käyttämän ilma-aluksen rekisteröinnin toisessa jäsenvaltiossa, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti

hoitaa.

#### 71 §

*Lentoliikenne yhteisön sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa*

Lentoliikenteen harjoittaminen yhteisön sisäisillä reiteillä, joiden lähtö- tai päätepiste on Suomessa, edellyttää jäsenvaltiossa myönnettyä liikennelupaa. Ilmailuhallinto voi yksittäistapauksessa tai Suomea sitovan kansainvälisen velvoitteen perusteella myöntää tällaisen liikenteen harjoittamiseen luvan myös muulle kuin jäsenvaltiossa myönnetyn liikenneluvan haltijalle.

Sen lisäksi, mitä 154 §:ssä säädetään, liikenneluvan haltijan, joka harjoittaa lentoliikennettä 1 momentissa tarkoitetuilla reiteillä, on ilmoitettava Ilmailuhallinnolle reittinsä ja aikataulunsa sekä pyydettyä myös paikkatarjontansa ja kuljetusmaksunsa.

#### 72 §

*Julkinen palveluvelvoite*

Markkinoillepääsyaasetuksen 4 artiklassa tarkoitetun julkisen palveluvelvoitteen asettamisesta päättää liikenne- ja viestintäministeriö.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi asettaa markkinoillepääsyaasetuksen mukaisia rajoituksia muiden kuin liikennettä harjoittamaan valitun lentoyhtiön säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle reitillä, jolle on asetettu julkinen palveluvelvoite, jos rajoitukset ovat tarpeen liikennöinnin turvaamiseksi reitillä.

#### 73 §

*Säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä*

Ilmailuhallinto myöntää reittikohtaisen liikennöintiluvan säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiseen Suomen ja kolmannen maan välillä.

Jollei 74 §:n säännöksistä muuta johdu, liikennöintiluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

1) hakijalla on 70 §:ssä pykälässä tarkoitettu liikennelupa ja hakija on sijoittautunut Suomeen;

2) hakija on 1 momentissa tarkoitettujen kolmannen maan nimeämä yhtiö ja se täyttää Suomen ja tämän kolmannen maan välillä solmitun lentoliikennesopimuksen mukaiset edellytykset liikenteen harjoittamiselle; tai

3) hakija on 1 momentissa tarkoitettujen kolmannen maan nimeämä yhtiö, sillä on 68 §:ssä tarkoitettua lentotoimintalupaa vastaava mainitun kolmannen maan viranomaisen myöntämä lupa, se täyttää tässä laissa ja yhteisöasetuksissa asetetut kolmansien maiden lentoyhtiöihin sovellettavat vaatimukset ja liikenne- ja viestintäministeriö pitää luvan myöntämistä Suomen liikennepolitiikan kannalta perusteltuna.

Ilmailuhallinto vahvistaa tarvittaessa 1 momentissa tarkoitettujen liikenteen kuljetusmaksut, paikkatarjonnan, aikataulut ja muut lentoliikenteeseen liittyvät ehdot.

#### 74 §

*Reitit, joihin kohdistuu käyttörajoituksia*

Ilmailuhallinto päättää, mikä tai mitkä liikennöintiluvan hakijoista saavat harjoittaa liikennettä sellaisilla 73 §:ssä tarkoitetuilla reiteillä, joihin kohdistuu lentoliikennesopimukseen perustuvia käyttörajoituksia. Liikennöintilupapäätöksen on perustuttava kokonaistarkasteluun, jossa otetaan huomioon matkustaja- ja rahtiliikenteen tarpeet, kilpailun edistäminen sekä yhteisön lentoliikenteen tasapainoinen kehitys.

Ilmailuhallinto antaa tarkemmat määräykset liikennöintilupien myöntämisestä 1 momentissa tarkoitetuille reiteille ja selvityksistä, joiden perusteella hakijoiden vertailu suoritetaan.

#### 75 §

*Ei-säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä*

Ilmailuhallinto myöntää Suomen ja kolmannen maan välisen ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiseen luvan 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 asianmukaisen suorittamiseen soveltuva kalusto. Lupa voidaan jättää myöntämättä, jos on syytä epäillä:

1) hakijan kykyä harjoittaa liikennettä ammattitaitoisesti ja turvallisesti;

2) ettei hakijalla ole riittävää vastuuvakuutusta ilmailussa aiheutuvien vahinkojen varalta;

3) että hakija pyrkii luvan avulla kiertämään säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle 73 ja 74 §:ssä asetettuja vaatimuksia; tai

4) että hakijan kotivaltio ei vastavuoroisesti myöntäisi lupaa suomalaiselle lentoliikenteen harjoittajalle.

Ilmailuhallinto antaa määräykset 1 momentissa tarkoitetun luvan hakemismenettelystä ja asiakirjoista, joilla hakija osoittaa 1 momentissa tarkoitettujen luvan myöntämisen edellytysten täyttyvän. Ilmailuhallinto voi lisäksi antaa määräyksiä muiden kuin valmismatkan osana myytävien lentokuljetusten osuuden lentokohtaisesta kokonaispaikkatarjonnasta rajoittamisesta, jos rajoitus perustuu jäsenvaltioissa yleisesti noudatettavaan kansainväliseen käytäntöön tai vastavuoroisuuteen.

Edellä 2 momentissa tarkoitetuissa määräyksissä on otettava soveltuvin osin huomioon yhteisön tilauslentoliikenteen harjoittamista koskevan lainsäädännön lisäksi:

1) Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettut standardit ja suositukset;

2) Eurocontrolin päätökset;

3) ECAC:n suositukset; ja

4) kansainvälinen käytäntö siltä osin kuin sitä yleisesti sovelletaan jäsenvaltioissa.

## 76 §

### *Lentotyö lupa*

Lentotyöhön vaaditaan Ilmailuhallinnon myöntämä lentotyö lupa. Lentotyö luvan saamisen edellytyksenä on, että hakijalla on käytettävissään lentotyön turvalliseen suorittamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö

sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto. Erillistä lentotyö lupaa ei vaadita, jos lentotoimintalupa sisältää oikeus kyseessä oleviin lentoihin. Lentotyö lupaa ei vaadita, jos toiminnan harjoittaja, jonka kotipaikka tai pääasiainen liikepaikka on toisessa jäsenvaltiossa, osoittaa täyttävänsä vastaavalle toiminnalle sanotussa jäsenvaltiossa asetetut lupa-, kelpoisuus- tai muut vastaavat vaatimukset. Ilmailuhallinto voi kuitenkin asettaa toiminnan turvallisuuden varmistamiseksi tarpeellisia, syrjimättömiä ehtoja.

Lentotyö lupaa ei vaadita Ilmailuhallinnon määräysten mukaisesti tapahtuviin:

1) purjelentokoneiden hinauslentoihin;

2) laskuvarjohyppylentoihin;

3) metsäpalovalvontalentoihin;

4) satunnaisesti viranomaisen pyynnöstä suoritettaviin 119 §:n 4 momentissa tarkoitettuihin etsintä- ja pelastuslentoihin.

Ilmailuhallinto voi sallia, että muutakin kuin 2 momentissa tarkoitettua lentotyötä saa harjoittaa ilman lupaa, jos luvan hankkiminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen.

Ilmailuhallinto antaa lentotyötoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentotyö luvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

1) lentotyö luvan haltijan organisaation ja henkilöstön mitoitus ja ammattitaitoa;

2) lentotyö luvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa;

3) lentotyö luvan haltijan toimintäksikirjoja ja menetelmiä;

4) lentotyö luvan haltijan taloudellisia edellytyksiä.

Lentotyö lupa on myönnettävä, jos hakija täyttää tässä pykälässä säädetyt ja 4 momentin nojalla määrätyt edellytykset. Lentotyö lupa myönnetään Ilmailuhallinnon hakijan toimintaedellytysten, asianomaista toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla asettamaksi määräajaksi.

Lentotyössä käytettävä ilma-alue on rekisteröitävä Suomen ilma-alue rekisteriin. Ilmailuhallinto voi sallia, että lentotyöhön käytetään toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityä ilma-alusta, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa. Jos lentotyöhön ei ole käytettävissä sopivaa jäsenvaltiosta

sa rekisteröityä ilma-alusta ja jos lentoturvallisuus ei vaarannu, Ilmailuhallinto voi hyväksyä käytettäväksi kolmannen maan ilma-alusrekisteriin merkityn ilma-aluksen. Ilmailuhallinto voi antaa tarkempia määräyksiä siitä, millä edellytyksillä tällainen ilma-alus voidaan hyväksyä lentotyötehtäviin.

## 77 §

*Lentokoulutuslupa*

Lento- ja teoriakoulutukseen, joka liittyy ilma-alusten ohjaamomiehien lupakirjojen, kelpoisuustodistusten, kelpuutusten ja hyväksyntöjen saamiseen tai voimassa pitämiseen, vaaditaan Ilmailuhallinnon 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. Erillistä lentokoulutuslupaa ei kuitenkaan vaadita, jos lentotoimintalupa sisältää oikeus kyseessä olevaan koulutustoimintaan.

Ilmailuhallinto antaa lentokoulutustoiminnan 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 Ilmailuhallinnon hakijan toimintaedellytysten, asianomaista toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla asettamaksi määräajaksi.

Ilmailuhallinto voi määrätä, että tietynlaiseen lentokoulutukseen kuten kertauskoulutukseen tai tyyppikoulutukseen ei tarvita lentokoulutuslupaa, jos luvan hankkimiseen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarvetta.

## 78 §

*Lentonäytöslupa ja lentokilpailulupa*

Lentonäytöksen ja lentokilpailun järjestämiseen vaaditaan Ilmailuhallinnon myöntämä lentonäytös- tai lentokilpailulupa. 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.

Ilmailuhallinto antaa tapahtuman turvallisen järjestämisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentonäytösluvan ja lentokilpailuluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

- 1) lentonäytösluvan ja lentokilpailuluvan haltijan organisaation ja henkilöstön mitoitusta ja ammattitaitoa;
- 2) lentonäytösluvassa ja lentokilpailuluvassa tarkoitettussa tapahtumassa käytettävää kalustoa, lentonäytöksen esiintyjä, esiintyjien lento-ohjelmia ja kilpailun osanottajia;
- 3) lentonäytösluvan ja 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 2 momentin nojalla määrätyt edellytykset. Lentonäytöslupa ja lentokilpailulupa myönnetään erikseen kutakin tapahtumaa tai tapahtumasarjaa varten.

## 79 §

*Hallinnolliset seuraamukset*

Tässä luvussa tarkoitettujen lupien valvonassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 16 luvussa.

## Lentopaikat ja maalaitteet

80 §

### Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *lentopaikalla* määrättyä maa- tai vesialuetta tai rakennelman päällä olevaa aluetta, joka on kokonaan tai osittain järjestetty ilma-alusten saapumista, lähtemistä ja maassa tai vedessä liikkumista varten;

2) *lentoasemalla* lentopaikkaa, jossa lentotiedotuspalvelu, hälytyspalvelu, ilmaliikenteen neuvontapalvelu ja lennonjohtopalvelu on pysyvästi järjestetty;

3) *kevytlentopaikalla* lentopaikkaa, jota käytetään lentotoimintaan purje- ja moottoripurjelentokoneilla, ilmalaivoilla, kuumailmapalloilla ja muilla Ilmailuhallinnon tarkemmin määrittelemillä kevyillä ilma-aluksilla;

4) *muulla ilmailua palvelevalla alueella* aluetta, jolla on lentopaikan alueesta erillään ilmailua palvelevia rakennuksia, rakennelmia tai laitteita;

5) *lentoaseman hyväksyntätodistuksella lupaa*, jolla vahvistetaan, että lentoaseman päijällä ja sen henkilöstöllä on ammattitaito, organisaatio ja toimintamenetelmät ilmaliikenteen riittävän turvallisuuden varmistamiseksi ja että lentoasema on määräysten mukainen;

6) *lentopaikan pitoluvalla* lupaa, jolla vahvistetaan lentopaikan organisaatio ja toimintatiedot ja että lentopaikka on säännösten ja määräysten mukainen;

7) *liikennealueella* lentopaikan osaa, joka on tarkoitettu ilma-alusten lentoonlähtöön, laskuun ja rullaukseen ja joka ei ole asematasoa;

8) *asematasolla* lentopaikan osaa, joka on tarkoitettu ilma-alusten matkustajien, postin ja rahdin lastausta tai purkamista sekä ilma-alusten tankkausta, paikoitusta tai huoltoa varten.

Lentopaikkaan kuuluvat 1 momentissa määritellyn lisäksi:

1) vesialueilla liikennealueeseen liittyvät laiturit- tai muut rantaautumispaikat;

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

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

81 §

### Lentopaikkojen ja muiden alueiden käyttö

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskuun 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 laskua soilashelikopterilla, muulla valtion helikopterilla eikä etsintä- ja pelastustoimintaan käytettävällä helikopterilla pelastus-, virka-apu- ja operatiivisilla lennoilla. Aluksella olevan laskeutumisalueen käyttämisestä helikopterin lentoonlähtöön ja laskuun säädetään erikseen.

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. Ilmailuhallinto antaa tarvittaessa ilmailun turvallisuuden kannalta tarpeellisia määräyksiä:

1) maa- ja vesialueen tilapäisestä käytöstä;

2) ilma-alusten käyttämän alueen mitoituksista ja pinnan ominaisuuksista;

3) lentoesterajoituksista;

4) muista lentoonlähdön ja laskun turvallisuuteen vaikuttavista seikoista.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuun toimintaan tarvittavan maa- tai vesialueen omistajan tai haltijan luvan edellyttämästä yhteisen maa- tai vesialueen osakaskunnan suostumuksesta säädetään yhteisalueissa (758/1989).

Jos lentoturvallisuus, liikenteen sujuvuus, maanpuolustukselliset syyt, elinkeinon harjoittaminen tai haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisy niin vaativat, Ilmailuhallinto voi kieltää muun kuin lentopaikan käytön tai rajoittaa 2 momentissa tarkoitettua alueen käyttöä ilma-alusten lentoonlähtöihin ja laskuihin. Ilmailuhallinnon on kuultava asianomaista lääninhallitusta sekä tarpeen mukaan

muita viranomaisia, jos kiellon tai rajoituksen syy on muu kuin lentoturvallisuus tai liikenteen sujuvuus.

## 82 §

*Lentoliikenteen sujuvuuden edistäminen*

Ilmailuhallinto 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 Ilmailuhallinnon antamien toiminnallisten ja teknisten määräysten mukaisesti.

## 83 §

*Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen lentoasemilla*

Lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta lentoasemilla säädetään slot-asetuksessa.

Ilmailuhallinto vastaa slot-asetuksessa jäsenvaltiolle säädetyistä tehtävistä, jollei 3 momentissa toisin säädetä. Ilmailuhallinto nimeää slot-asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun aikatauluneuvojan tai koordinaattorin.

Lentoaseman pitäjä:

- 1) suorittaa slot-asetuksen 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun kapasiteettitutkimuksen;
- 2) asettaa slot-asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun koordinoitukomitean;
- 3) määrittää slot-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti lähtö- ja saapumisaikojen jakamisessa käytettävät tunnusluvut.

## 84 §

*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 Ilmailuhallinto. Valtioneuvosto voi yksittäistapauksessa pidentää 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 rakentamisesta tai muuttamisesta 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 lentoturvallisuuden ja lentoliikenteen säännöllisyyden kannalta välttämättömien laitteiden ja rakennelmien kuten ilmailuradiomajakoiden ja tutkalaitteiden sekä niiden suojarakennelmien rakentamiseen. Lentopaikalla ja muulla ilmailua palvelevalla alueella tehtäville toimenpiteille ei myöskään edellytetä maankäyttö- ja rakennuslain 128 §:n mukaisen maisematyöluvan hakemista tai lain 129 §:n mukaisen ilmoituksen tekemistä.

## 85 §

*Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely*

Ennen lentopaikan rakentamisluvan myön-



tämistä on asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan puolustusministeriölle, ympäristöministeriölle, alueelliselle ympäristökeskukselle ja maakunnan liitolle varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Jos rakentamislupahakemus tarkoittaa muun ilmailua palvelevan alueen kuin lentopaikan tai sen rakennelmien ja laitteiden rakentamista taikka niiden 84 §:n mukaista muuttamista, asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan muulle asianomaiselle viranomaiselle ja naapureille on ennen rakentamisluvan myöntämistä varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

#### 86 §

##### *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.

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

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

Rakentamislupa myönnetään vähintään viiden vuoden määräajaksi. Lupa voidaan peruuttaa, jos lupaan liitettyjä ehtoja ei nouda-

teta tai luvan antamisen edellytykset eivät enää täyty eikä luvan haltija ole korjannut puutteita Ilmailuhallinnon määräämässä koh- tuullisessa ajassa.

#### 87 §

##### *Lentoaseman hyväksyntätodistus*

Lentoasemalta vaaditaan Ilmailuhallinnon myöntämä hyväksyntätodistus, jollei jäljempänä toisin säädetä. Hyväksyntätodistuksessa 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.

Hyväksyntätodistusta ei vaadita lentoasemalta, jota käytetään yksinomaan sotilasilmailuun tai valtion lentotoimintaan.

#### 88 §

##### *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.

Ilmailuhallinto antaa lentotoiminnan turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvat 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) kunnossapitoa ja tarkastusten teknistä toteuttamista;

8) lumenpoistoa ja liukkauden torjuntaa;

9) lentoaseman pelastustoimintaa;

10) lentoaseman tilapäisjärjestelyjä;

11) lintujen ja muiden eläinten torjuntaa lentopaikoilla ja niiden läheisyydessä;

12) lentoaseman pitäjän toimintakäsikirjaa;

13) lentoaseman pitäjän organisaatiota ja henkilöstön pätevyyttä;

14) lentoaseman pitäjän turvallisuudenhallintajärjestelmää;

15) 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.

Hyväksyntätodistuksen valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 16 luvussa.

#### 89 §

##### *Lentopaikan pitolupa*

Lentopaikalta, jolta ei edellytetä 87 §:ssä tarkoitettua hyväksyntätodistusta, vaaditaan Ilmailuhallinnon myöntämä pitolupa, jolle jäljempänä toisin säädetä. Lentopaikan pitoluvassa määrätään lentopaikan pitäjä ja päällikkö sekä minkälaiseen liikenteeseen tai muuhun ilmailuun lentopaikkaa saa käyttää.

Pitolupaa ei vaadita lentopaikalta, jota käytetään yksinomaan sotilasilmailuun tai valti-  
on lentotoimintaan.

#### 90 §

##### *Pitoluvan myöntämisen edellytykset*

Pitolupa on myönnettävä, jos hakija on osoittanut, että lentopaikka täyttää 86 §:n mukaiset rakentamisluvan edellytykset ja että pitäjän organisaatio mahdollistaa lentopaikan turvallisen ylläpidon. Pitoluvan myöntämisessä sovelletaan, mitä 86 §:n 3 momentissa säädetään.

Pitoluvan valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 16 luvussa.

#### 91 §

##### *Kevytlentopaikat*

Kevytlentopaikalle ei tarvitse hakea rakentamis- eikä pitolupaa. Täällaisesta lentopaikasta lentopaikan pitäjän on kuitenkin 90 päivää ennen rakentamisen aloittamista ja 30 päivää ennen lentopaikan käyttöönottoa tehtävä ilmoitus Ilmailuhallinnolle. Ilmailuhallinto antaa määräykset siitä, mitä tietoja ilmoituksista on käytävä ilmi.

Ilmailuhallinto voi lentoturvallisuuden vaarantumisen, haitallisten ympäristövaikutusten tai maanpuolustuksellisten syiden perusteella kieltää kevytlentopaikan rakentamisen tai käyttöönoton taikka asettaa sen rakentamiselle ja käyttämiselle tarpeellisia lentoturvallisuuteen, ympäristön suojeluun tai maanpuolustukseen liittyviä ehtoja.

#### 92 §

##### *Rakennusten, rakennelmien ja laitteiden hyväksyminen käyttöön*

Lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen rakennukselle, rakennelmalle tai laitteelle on saatava Ilmailuhallinnon 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. Ilmailuhallinnon hyväksyntää ei vaadita, jos rakennus, rakennelma tai laite taikka muutos ei vaikuta lentoturvallisuuteen eikä haittaa liikenteen sujuvuutta.

#### 93 §

##### *Lentopaikan käytön kieltäminen ja rajoittaminen*

Lentopaikan pitäjä vastaa siitä, että lentopaikka on ilmoitettuna palveluaikoina määräysten mukainen. Muuna aikana lentopaikan käyttämisestä ilma-alueksen lentoonlähtöön, laskuun tai rullaukseen vastaa ilma-alueksen päällikkö.

Lentopaikan pitäjän on kiellettävä lentopaikan tai muun ilma-alueen palvelualueen, rakennuksen, rakennelman tai laitteen käyttö taikka rajoitettava sitä sekä palveluaikana että muuna aikana, jos:

- 1) ilma-alue- tai rakennus- ja laitteiden varustus ei ole kunnossa;
- 2) liikennealue tai asema-alue ei kelirikon tai korjaustyön takia ole määräysten mukainen;
- 3) liikennealue tai asema-alue ei esteen takia ole määräysten mukainen;
- 4) lentopaikalla järjestetään tilaisuus tai tapahtuma, joka rajoittaa tai estää lentotoiminnan; tai
- 5) jokin muu näihin rinnastettava painava syy sitä edellyttää.

Ilmailuhallinto voi määrätä 2 momentissa tarkoitetun kiellon tai rajoituksen, jos se katsoo, ettei lentopaikan pitäjä ole toiminut sa- notussa momentissa edellytetyllä tavalla.

## 10 luku

### **Maahuolinta**

#### 94 §

#### *Määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *maahuolintapalveluilla* niitä lentopaikalla sen käyttäjille toimitettavia palveluja, jotka luetellaan pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla annetun neuvoston direktiivin (96/67/EY), jäljempänä *maahuolintadirektiivi*, liitteessä;

2) *omahuolinnalla* tilannetta, jossa lentoteitse 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.

#### 95 §

### *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. Lentopaikan pitäjä on lisäksi velvollinen huolehtimaan siitä, että maahuolintadirektiivin soveltamisalan piiriin kuuluvalla lentopaikalla on direktiivin 5 artiklassa tarkoitettu käyttäjien komitea.

Ilmailuhallinto huolehtii maahuolintadirektiivissä tarkoitetuista valvontatehtävistä. Ilmailuhallinto voi lentopaikan pitäjän hake- muksesta 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 komissio sen hyväksyy mainitun artiklan 5 kohdan mukaisesti. Päätöksensä rajoittaa maahuolintapalvelujen tarjontaa tai omahuolintaa maahuolintadirektiivin 6, 7, 9 tai 15 artiklan mukaisesti Ilmailuhallinnon on soveltuvin osin meneteltävä siten kuin mainituissa artikloissa säädetään sekä tarvittaessa järjestettävä maahuolintapalvelujen tarjoajien valinta mainitun direktiivin 11 artiklan mukaisesti. Valintapäätöksistä ja ilman valintaa annetuista luvista rajoituksen alaisen maahuolintapalvelun tarjoamiseen on ilmoitettava siten kuin maahuolintadirektiivin 11 artiklan 3 kohdassa säädetään.

Lentoaseman pitäjän on maahuolintaa koske- vissa asioissa kuultava käyttäjien komiteaa ja maahuolintapalvelujen tarjoajia siten kuin maahuolintadirektiivin 13 artiklassa säädetään.

Ilmailuhallinto voi vastavuoroisuuden puuttumisen perusteella rajoittaa muusta kuin jäsenvaltiosta olevan maahuolintapalvelujen tarjoajan tai omahuolinnan harjoittajan maahuolintadirektiivin mukaisia oikeuksia direktiivin 20 artiklan mukaisesti.

## 96 §

*Lentopaikan keskitettyjen infrastruktuurien käyttäminen*

Ilmailuhallinto voi lentoaseman pitäjän hakemuksesta päättää, että maahuolintapalvelujen tarjoajien ja omahuolintaan oikeutettujen on käytettävä maahuolinnan järjestämiseen lentopaikan keskitettyjä infrastruktuureja. Tällöin sovelletaan, mitä maahuolintadirektiivin 8 artiklassa säädetään.

## 97 §

*Maahuolinnan kirjanpidon eriyttäminen ja tarkastaminen*

Maahuolintapalveluja tarjoavan on kirjanpidossaan pidettävä maahuolintapalveluihin liittyvä toimintansa erillään muista toiminnoistaan (*kirjanpidon eriyttäminen*) sekä pyynnöstä annettava Ilmailuhallinnon määräämän tarkastajan käyttöön kirjanpitoa ja tiedot, joiden perusteella kirjanpidon eriyttämistä voidaan valvoa.

Tarkastaja antaa kertomuksensa kirjanpidon eriyttämisen toteutumisesta Ilmailuhallinnolle. Ilmailuhallinto saa salassapitovelvollisuuden estämättä luovuttaa kertomuksen komissiolle ja kilpailuviranomaiselle.

## 11 luku

**Siviili-ilmailun turvaaminen**

## 98 §

*Luvun soveltamisala ja yleiset säännökset*

Siviili-ilmailun turvaamisesta säädetään yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2320/2002 (*turva-asetus*) ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa.

Ilmailuhallinto on turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkoitettu asianmukainen viranomainen, joka huolehtii Suomessa turva-asetuksessa tarkoitetuista jäsenvaltion tehtävistä ja myöntää

turva-asetuksessa tarkoitetun luvan ja hyväksynnän.

Poliisimiehelle turva-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten mukaisen luvan tai hyväksynnän myöntää poliisitoiminnasta vastaavan yksikön päällikkö, rajavartiomiehelle raja- tai merivartioston komentaja ja tullimiehelle tullihallitus.

Ilmailuhallinto voi turva-asetuksen 4 artiklan 3 kohdassa ja 6 artiklassa tarkoitetuissa tapauksissa antaa määräyksiä turva-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten säännöksistä poikkeavista tai niitä täydentävistä toimenpiteistä, jos se on perusteltua ottaen huomioon arvioitua uhkia, yleinen turvallisuustilanne tai turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkoitettujen toimien paikalliseen soveltamiseen liittyvät erityiset ongelmat. Toimenpiteillä ei kuitenkaan saa poiketa siitä, mitä 101 §:n 2 momentissa säädetään. Ilmailuhallinnon on ilmoitettava toimenpiteistä komissiolle.

## 99 §

*Määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

- 1) *lentoasemalla* aluetta, jolla harjoitetaan kaupallista lentoliikennetoimintaa;
- 2) *ilmailun turvaamisella* toimenpiteiden yhdistelmää, jolla on tarkoitus suojata siviili-ilmailua siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta;
- 3) *kulkuoikeudella* oikeutta pääsyyn lentoaseman turvavalvotulle alueelle;
- 4) *henkilökortilla* lentoaseman työntekijöille ja lentoasemalla säännöllisesti käyville henkilöille henkilöllisyyden ja sallitun liikumisalueen osoittamiseksi annettavaa korttia;
- 5) *ajoneuvoluvalla* ajoneuvoa kohtainen lupa, joka oikeuttaa liikkumaan lentoasemalla maaliikenne- ja lentokenttäalueiden välillä;
- 6) *valvotulla edustajalla* asiamiestä, rahti-huolitsijaa tai muuta yksikköä, joka harjoittaa liiketoimintaa lentoliikenteen harjoittajan kanssa ja joka suorittaa turvavalvontatoimenpiteet rahdille, kuriiri- ja pikapaketeille tai postilähetyksille.

## 100 §

*Lentoasemien ja lentoliikenteen harjoittajien turvaohjelmat ja niiden täytäntöönpano*

Lentoaseman pitäjän ja Suomesta käsin palveluja tarjoavan lentoliikenteen harjoittajan on laadittava turva-asetuksen 5 artiklassa tarkoitetun kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman vaatimuksia vastaava turvaohjelma, pantava se täytäntöön ja ylläpidettävä sitä. Turvaohjelmalle ja sen muutokselle on haettava Ilmailuhallinnon hyväksyntä. Milloin lentoaseman turvaohjelmalla tai sen muutoksella on vaikutusta poliisin, tullilaitoksen tai rajavartiolaitoksen kyseisellä lentoasemalla toimivan yksikön toimintaan, Ilmailuhallinnon on hankittava lausunto sisäasiainministeriöltä ja tullihallitukselta.

Ilmailuhallinnon on varmistettava, että lentoaseman pitäjät ja lentoliikenteen harjoittajat panevat ohjelmat täytäntöön ja ylläpitävät niitä. Ilmailuhallinto voi painavasta syystä kuten siviili-ilmailun turvallisuuden ollessa uhattuna peruuttaa myöntämänsä hyväksynnän ja keskeyttää lentoaseman tai lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tai rajoittaa sitä, jos ohjelma tai sen täytäntöönpano ei enää vastaa turva-asetuksen vaatimuksia eikä ohjelmaa tai sen täytäntöönpanoa oikaista viivymättä.

Lentoaseman pitäjä ja lentoasemalla toimiva yritys tai yhteisö on velvollinen viivytyksettä sallimaan komission valtuuttamien virkamiesten ja Ilmailuhallinnon suorittamat turva-asetuksen ja turvaohjelman soveltamista koskevat tarkastukset.

## 101 §

*Tarkastusten suorittaminen ja vähimmän haittan periaate*

Turvataarkastuksen suorittamisesta säädetään turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa. Turvataarkastuksen saa suorittaa henkilö, joka on suorittanut tämän luvun ja turva-asetuksen mukaisen koulutuksen ja jonka Ilmailuhallinto on turvatarkastajaksi hyväksynyt.

Turvataarkastukset on suoritettava niin, ettei niistä aiheudu tarpeetonta haittaa tarkastetta-

valle henkilölle, tavaralle tai kohteelle. Tarkastuksilla ei saa tarpeettomasti vaikeuttaa tai häiritä lentoliikennettä eikä lentoasemalla tapahtuvaa muuta toimintaa.

## 102 §

*Vastuu turvatoimista*

Turva-asetuksen, sen nojalla annettujen komission asetusten sekä tämän luvun mukaan lentoasemalla edellytettävistä siviili-ilmailun turvaamiseen tähtäävistä toimenpiteistä ja järjestelyistä vastaa lentoaseman pitäjä, jollei vastuuta näistä toimenpiteistä ja järjestelyistä ole säädetty viranomaiselle, lentoliikenteen harjoittajalle tai muulle toiminnanharjoittajalle.

Menettelystä lentoaseman pitäjän, lentoliikenteen harjoittajan tai muun toiminnanharjoittajan hoitaessa julkista hallintotehtävää säädetään hallintolaissa, sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa, kielilaissa, viranomaisen toiminnan julkisuudesta annetussa laissa ja arkistolaisissa. Lentoaseman pitäjän, lentoliikenteen harjoittajan tai muun toiminnanharjoittajan päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Päätökseen saa vaatia oikaisua Ilmailuhallinnolta 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Päätöstä on kuitenkin noudatettava oikaisuvaatimuksesta huolimatta, jollei Ilmailuhallinto toisin määrää. Ilmailuhallinnon oikaisuvaatimuksen johdosta antamaan päätökseen saadaan hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

## 103 §

*Yleinen liikkumisrajoitus lentoaseman eräillä alueilla*

Liikkuminen ja oleskelu ilman lentoaseman pitäjän lupaa on kielletty lentoaseman asematasolla ja liikennealueella sekä alueisiin välittömästi liittyvissä rakennuksissa siltä osin kuin pääsy alueille ja rakennuksiin on aidalla tai muutoin rakenteellisesti estetty ja liikumis- ja oleskelurajoitukset selkeästi merkitty.

## 104 §

### *Kulkuoikeus*

Ilmailuhallinnon on myönnettävä lentoasemalla turvalvotulla alueella työskentelevälle tai siellä säännöllisesti käyvälle henkilölle kulkuoikeus, jos hakijalle tehdyn turvallisuusselvityksistä annetun lain (177/2002) mukaisen perusmuotoisen tai suppean turvallisuusselvityksen tai toisessa valtiossa tehdyn taustantarkastuksen mukaan:

1) hakijaa ei ole tuomittu vankeusrangaistukseen rikoksesta, joka osoittaa yleistä piittaamattomuutta toisten turvallisuudesta, huumausainerikoksesta tai kuulumisesta järjestäytyneeseen rikollisryhmään;

2) hakijaa ei ole tuomittu sakkorangaistukseen lentoturvallisuutta tai siviili-ilmailun turvaamista koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta; ja

3) hakija ei ole aiemmalla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että se antaa aiheen epäillä hakijan kykyä tai halua noudattaa lentoturvallisuuden tai siviili-ilmailun turvaamisen kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Ilmailuhallinto voi lykätä kulkuoikeuden myöntämistä koskevan asian käsittelyä, jos hakijan osalta on vireillä 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettujen rikoksen esitutkinta, syyteharkinta tai tuomioistuinkäsittely.

Poliisimiehellä, rajavartiomiehellä ja tullimiehellä on työtehtäviensä perusteella tässä pykälässä tarkoitettu kulkuoikeus.

#### 105 §

##### *Lentoaseman henkilökortti ja ajoneuvolupa*

Kulunvalvontaa varten tarvittavasta lentoaseman henkilökortista ja ajoneuvolvasta säädetään turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa.

Lentoaseman pitäjä antaa kulkuoikeuden saaneelle henkilökortin ja ajoneuvoluvan. Lentoaseman pitäjä voi rajoittaa 104 §:ssä tarkoitettua kulkuoikeuden koskemaan vain muuta kuin lentoaseman turvalvottua aluetta.

Lentoaseman pitäjä voi vaatia henkilökortin ja ajoneuvoluvan palauttamista, jos niitä käytetään tavalla, joka vaarantaa turva-

asetuksen ja tämän luvun mukaisten turvatoimien toteutumisen tai tehokkuuden. Poliisi on velvollinen tarvittaessa antamaan apua henkilökortin ja ajoneuvoluvan palauttamiseksi lentoaseman pitäjälle.

Lentoaseman pitäjä voi periä henkilökortista ja ajoneuvolvasta niiden valmistus- ja käsittelykustannuksia vastaavan korvauksen, jonka on oltava syrjimätön.

#### 106 §

##### *Lentoliikenteen turvaamiseen liittyviin hyväksyntöihin puuttuminen*

Tässä luvussa tarkoitettujen lupien ja hyväksyntöjen valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 16 luvussa.

#### 107 §

##### *Turvatarkastajan koulutukseen pääsyn edellytykset*

Turvatarkastajakoulutukseen osallistuvien henkilöiden on oltava Ilmailuhallinnon hyväksymiä. Hyväksynnän edellytyksenä on, että:

1) koulutukseen hakija on täyttänyt 18 vuotta;

2) koulutukseen hakija täyttää 104 §:n 1 momentissa tarkoitettujen kulkuoikeuden myöntämisen edellytykset;

3) koulutukseen hakijalla on tehtävien edellyttämä näkö ja kuulo.

Turvatarkastajakoulutukseen osallistumisen hyväksyy 1 momentista poiketen poliisimiehen osalta poliisitoiminnasta vastaavan yksikön päällikkö, rajavartiomiehen osalta raja- tai merivartioston komentaja ja tullimiehen osalta tullihallitus.

#### 108 §

##### *Siviili-ilmailun turvaamiseen liittyvät koulutusohjelmat*

Seuraavien henkilöiden koulutukseen liittyville ohjelmille voi hakea Ilmailuhallinnon hyväksynnän:

1) turvatarkastaja;

2) turvakoulutuksen antamisesta ja kehittämisestä vastaava henkilö;

3) lentoaseman ja lentoliikenteen harjoittajan turvavaatimusten noudattamisesta vastaava henkilö.

Koulutusohjelman hyväksynnän edellytyksenä on, että koulutus täyttää turva-asetuksen liitteen 12 kohdassa olevat vaatimukset.

Hyväksytty koulutusohjelma on voimassa kolme vuotta hyväksymispäivämäärästä lukien. Ilmailuhallinto voi määrätä, että koulutusohjelmaan on sen voimassaoloaikana tehtävä lainsäädännön ja teknisen kehityksen edellyttämät muutokset.

Ilmailuhallinto voi peruuttaa koulutusohjelmalle annetun hyväksynnän, jos käy ilmi, ettei koulutusta anneta koulutusohjelman ja sitä täydentävien 3 momentissa tarkoitettujen muutosten mukaisesti ja ettei koulutus sen vuoksi vastaa tarkoitustaan, eikä koulutusta ole korjattu edellytysten mukaiseksi Ilmailuhallinnon asettamassa kohtuullisessa ajassa.

#### 109 §

##### *Ilmailun turvaamista edistävät laitteet*

Ilmailuhallinto 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.

#### 12 luku

### **Lennonvarmistus**

#### 110 §

##### *Luvun soveltamisala*

Lennonvarmistuksesta säädetään:

1) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 549/2004 (*puiteasetus*);

2) lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston

asetuksessa (EY) N:o 550/2004 (*palveluntarjonta-asetus*);

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 (*yhteentoimivuusasetus*);

5) 1—4 kohdassa tarkoitettujen asetusten nojalla annetuissa komission asetuksissa.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa tarkoitetuissa asetuksissa säädetään, lennonvarmistukseen sovelletaan tämän luvun säännöksiä.

#### 111 §

##### *Määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelulla* toimenpiteitä hädässä, kadoksissa tai uhkaavan vaaran alaisena olevan tai onnettomuuteen joutuneen ilma-aluksen ja siinä mukana olevien ihmisten pelastamiseksi;

2) *yhtenäisellä eurooppalaisella ilmatilalla* järjestelmää, joka perustuu 110 §:n 1 momentissa tarkoitettuihin asetuksiin;

3) *lähialueella* valvottua ilmatilaa, joka ulottuu maan tai veden pinnasta määrättyyn ylärajaan saakka;

4) *lähestymisalueella* yhden tai useamman suuren lentopaikan läheisyyteen perustettua lennonjohtoaluetta;

5) *lentotiedotusvyöhykkeellä* rajoiltaan määrättyä ilmatilaa, jossa annetaan lentopaikan lentotiedotuspalvelua;

6) *ilmatilaluokalla* rajoiltaan määrättyä ilmatilaa, jossa voidaan suorittaa määrätyn tyyppisiä, lentosäännöissä tarkemmin eriteltyjä lentoja ja jossa annettavat ilmaliikennepalvelut ja noudatettavat toimintäsäännöt on määrätty.

*Lennonvarmistuspalvelun, sääpalvelun, ilmatilan lohkon, toiminnallisen ilmatilan lohkon, reittiverkon, reitityksen ja sektorin* käsitteiden sisällöstä säädetään puiteasetuksen 2 artiklassa.

#### 112 §

*Kansallinen valvontaviranomainen yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa*

Ilmailuhallinto huolehtii yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa puiteasetuksessa, palveluntarjoajien asetuksesta ja yhteentoimivuusasetuksessa tarkoitetuista Suomen valvontaviranomaisen tehtävistä, jollei jäljempänä toisin säädetä.

Valtiontalouden tarkastusvirasto on toimivaltainen viranomaisen Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa palveluita tarjoavien lennonvarmistuspalvelun tarjoajien kirjanpidon osalta.

Lupien valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 16 luvussa.

## 113 §

*Ilmatilan jäsentäminen*

Ilmailuhallinto päättää ilmatilan lohkon perustamisesta ja muuttamisesta sekä niistä muodostettavista toiminnallisen ilmatilan lohkoista. Ilmailuhallinto ottaa päätöstä tehdessään huomioon lentoliikenteen sujuvuuden, maanpuolustusnäkökohdat, siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisen sekä harrasteilmailun toimintamahdollisuudet. Jos toiminnallinen ilmatilan lohko on maanpuolustuksen tai aluevalvonnan kannalta tärkeä, Ilmailuhallinnon on ennen päätöksentekoa neuvoteltava puolustusministeriön tai sisäasiainministeriön kanssa.

Ilmailuhallinto vahvistaa ilmaliikennepalvelujen tarjoajan esityksestä:

- 1) ilmatilan jaon ilmatilaluokkiin;
- 2) sektorit;
- 3) lähi- ja lähestymisalueen sekä lentotiedotusvyöhykkeen ulkopuoliset reitit;
- 4) lähi- ja lähestymisalueen sekä lentotiedotusvyöhykkeen rajat;
- 5) valtakunnan rajan ylityspaikat;
- 6) tilapäiset erillisvarausalueet;
- 7) sotilaslennonjohtoalueet.

Ilmailuhallinnon on kuultava sotilasilmailuviranomaista silloin, kun 1 ja 2 momentissa tarkoitetuilla päätöksillä on vaikutusta sotilasilmailuun ja sisäasiainministeriötä silloin, kun päätöksillä on vaikutusta lentämiseen valtakunnan rajan yli.

## 114 §

*Ilmatilan käyttöä koskevat erityismääräykset*

Ilmaliikennepalvelujen tarjoaja vastaa lentomenetelmistä lähi- ja lähestymisalueella sekä lentotiedotusvyöhykkeellä.

Ilmailuhallinto antaa tarvittaessa ilmailun turvallisuuden ja sujuvuuden edellyttämät määräykset määrätyillä reiteillä tai tietyssä ilmatilan osassa tarpeellisesta varustuksesta, henkilöstön koulutuksesta ja lentomenetelmistä. Ilmailuhallinto ottaa määräysten valmistelussa huomioon Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettut standardit ja suositukset sekä JAA:n, ECAC:n ja Eurocontrolin normit ja suositukset.

## 115 §

*Ilmaliikenne- ja sääpalvelujen tarjoaminen*

Liikenne- ja viestintäministeriö nimeää ilmatilan lohkon ilmaliikennepalvelujen tarjoajan. Liikenne- ja viestintäministeriön on ennen ilmaliikennepalvelujen tarjoajan nimeämistä kuultava sisäasiainministeriötä ja puolustusministeriötä ja otettava huomioon asianomaisessa ilmatilan lohossa tarjottavan ilmaliikennepalvelun erityispiirteet, turvallisuuden säilyminen korkealla tasolla, ilmatilan tehokas käyttö sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja kriisitilähallintaan liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Ilmaliikennepalvelujen tarjoajan nimeämiseen on liitettävä nimeämisen muuttamista, rajoittamista, väliaikaista keskeyttämistä tai peruuttamista koskevat ehdot.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi nimetä puolustusministeriötä ja ilmaliikennepalvelujen tarjoajaa kuultuaan sääpalvelujen tarjoajan kaikkien tai joidenkin säätietojen toimittamiseksi yksinoikeudella Suomen vastuulla olevan ilmatilan osassa. Liikenne- ja viestintäministeriön on ennen sääpalvelujen tarjoajan nimeämistä otettava huomioon turvallisuuden säilyminen korkealla tasolla sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja kriisitilähallintaan liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Sääpalvelujen tarjoajan nimeämiseen on liitettävä nimeämisen muuttamista, rajoittamista, väliaikaista kes-



keyttämistä tai peruuttamista koskevat ehdot.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi ilmaliikennepalvelujen tarjoajan esityksestä päättää, että tietyssä ilmatilan lohossa ilmaliikenne- ja sääpalveluja annetaan vain englannin kielellä, jos se on lentoturvallisuuden varmistamiseksi tarpeen ottaen huomioon lentoliikenteen pääasiallinen koostumus kyseisessä ilmatilan lohossa.

#### 116 §

##### *Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittaminen*

Puolustusministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö sopivat, miten lennonvarmistuspalvelujen tarjonnassa otetaan huomioon siviili- ja sotilasilmailun tarpeet.

Ilmatilan käytössä sovelletaan ilmatilasetuksen 7 artiklassa tarkoitetulla tavalla ilmatilan joustavan käytön periaatetta.

#### 117 §

##### *Lennonvarmistushenkilöstön lupakirjat, kelpoisuustodistukset, kelpuutukset ja hyväksynnit sekä lääketieteelliset kelpoisuustodistukset*

Lennonjohtotehtävää suorittavalla lennonjohtajalla ja lennonjohto-oppilaalla on oltava:

1) Ilmailuhallinnon myöntämä tai hyväksymä lupakirja, tehtävän edellyttämät kelpuutukset ja hyväksynnit sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus; tai

2) vieraassa valtiossa annettu lupakirja, tehtävän edellyttämät kelpuutukset ja hyväksynnit sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus, jotka Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti tunnustetaan Suomessa.

Lennonjohdettajan tehtävässä toimivalla on oltava:

1) Ilmailuhallinnon myöntämä kelpoisuustodistus ja tehtävän edellyttämät kelpuutukset ja hyväksynnit sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus;

2) vieraassa valtiossa annettu kelpoisuustodistus ja tehtävän edellyttämät kelpuutukset ja hyväksynnit sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus, jotka Suomea sitovien kansain-

välisen velvoitteiden mukaisesti tunnustetaan Suomessa; tai

3) 1 momentissa tarkoitettu lupakirja.

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

#### 118 §

##### *Lennonvarmistushenkilöstön koulutus*

Lennonjohtajan lupakirjaan ja lennontiedottajan kelpoisuustodistukseen liittyvän koulutuksen antamiseen on oltava Ilmailuhallinnon hyväksyntä. Hyväksyntä on myönnettävä, jos hakijalla on tehtäviensä suorittamiseksi tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö sekä tarpeelliset koulutustilat ja -välineet, koulutusohjelma ja laatujärjestelmä. Ilmailuhallinto valvoo koulutusta antavien organisaatioiden toimintaa.

Ilmailuhallinto antaa tarvittaessa määräyksiä lennonvarmistusteknisen henkilöstön koulutuksesta ja kelpoisuudesta. Ilmailuhallinto ottaa määräysten valmistelussa huomioon Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettut standardit ja suositukset sekä Eurocontrolin normit ja suositukset.

Ilmailuhallinto hyväksyy lennonvarmistusteknisen henkilöstön kelpoisuusjärjestelmän. Hyväksyntä on myönnettävä, jos hakija täyttää Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettujen standardien ja suositusten sekä Eurocontrolin normien ja suositusten pohjalta asetettujen vaatimukset. Ilmailuhallinto valvoo kelpoisuusjärjestelmän ylläpitäjän toimintaa.

Ilmailuhallinto antaa lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä Eurocontrolin normeihin ja suosituksiin 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 16 luvussa.

#### 119 §

##### *Ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu*

Ilmailuhallinto antaa Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvat määräykset ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta.

Ilmaliikennepalvelujen tarjoajaksi nimetyn on huolehdittava ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelujen järjestämisestä.

Jos ilmaliikennepalvelujen tarjoajia on useampia, liikenne- ja viestintäministeriö määrää etsintä- ja pelastuspalvelujen järjestämisestä. Tässä momentissa tarkoitettussa tilanteessa tehtävästä maksettavan korvauksen perusteista säädetään tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella.

Ilma-alueksen omistajan, haltijan tai käyttäjän ja sen, joka suorittaa tehtävää ilma-alueksessa tai lentopaikalla taikka muussa ilmailua varten tarkoitettussa laitoksessa, on osallistuttava ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluun sekä pelastuspalveluharjoituksiin, jollei hän esitä pätevää estettä. Ilmailun etsintä- ja pelastuspalveluun osallistumaan velvoitetulle aiheutuneesta henkilö- tai omaisuusvahingosta suoritetaan valtion varoista vahingonkorvauslain (412/1974) mukainen korvaus.

#### 120 §

##### *Lennonvarmistuksen maksut*

Ilmailuhallinto valvoo, että lennonvarmistuksen maksut määritellään palveluntarjontasetuksen 15 artiklan mukaisesti.

#### 121 §

##### *Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteutumiseen liittyvien tietojen kerääminen*

Ilmailuhallinto on oikeutettu salassapitosäännösten estämättä saamaan tarpeelliset tiedot yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteutumisen arvioimiseksi.

#### 122 §

##### *Lennonvarmistustoiminnan tallenteet*

Ilmaliikennepalvelun tarjoajan on huolehdittava siitä, että liikenteen tilannekuva sekä lennonvarmistuksen viestiliikenne tallennetaan ja säilytetään tavalla, joka turvaa ne oikeudettomalta puuttumiselta.

Ilmailuhallinto antaa tarkemmat määräykset tallentamistavoista ja tallenteiden säilyttämisajoista ottaen huomioon ottaen huomioon ilmailuonnettomuuksien, vaaratilanteiden ja poikkeamien tutkimustarpeet, käytettävän tallennustekniikan ja vastaavat seikat.

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.

#### 13 luku

##### **Ilmailuonnettomuudet, vaaratilanteet ja poikkeamat**

#### 123 §

##### *Ilmailuonnettomuuksista ja vakavista vaaratilanteista ilmoittaminen*

Onnettomuudesta ja vakavasta vaaratilanteesta on ilmoitettava Ilmailuhallinnolle. Ilmailuhallinto antaa määräykset siitä, miten ilmoitus on tehtävä.

#### 124 §

##### *Ilmailuonnettomuuksien tutkinta*

Ilmailussa tapahtuneen onnettomuuden se-

kä vakavan vaaratilanteen tutkinnasta säädetään onnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (373/1985).

#### 125 §

##### *Ilmailuhallinnon järjestämä tutkinta*

Ilmailuhallinto tutkii muut kuin 124 §:n mukaan tutkittavana olevat ilmailuun liittyvät vaaratilanteet ja poikkeamat, jos tutkinta on tarpeen lentoturvallisuuden edistämiseksi.

Ilmailuhallinto voi käyttää tutkinnassa apuna ulkopuolista asiantuntijaa.

#### 126 §

##### *Ilma-aluksen tai sen osan löytäminen*

Sen, joka löytää ilma-aluksen tai sen osan taikka ilma-aluksessa kuljetetun tavarantoimen olosuhteissa, joissa on aihetta epäillä onnettomuuden tapahtuneen, on ilmoitettava löydöstä joko aluehälytyskeskukselle, pelastuslaitokselle, Onnettomuustutkintakeskukselle, Ilmailuhallinnolle, lentopelastuskeskukselle tai poliisille. 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 löytötavaralaisissa (778/1988) säädetään. Viranomainen voi kuitenkin luovuttaa löytötavaran sille oikeutetulle, vaikkei löytötavaralaisissa säädettyä löytöpalkkiota tai kustannusten korvausta ole suoritettu.

#### 127 §

##### *Hylyn poiskuljetus*

Ilmailuhallinto voi tutkintaviranomaista kuultuaan määrätä ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän siirtämään ilma-aluksen, sen osan tai ilma-aluksessa olleen tavarantoimen onnettomuuspaikalta tai tutkintatilasta.

#### 128 §

##### *Poikkeamista ilmoittaminen*

Sen lisäksi, mitä yhteisön lainsäädännössä säädetään, ilmailutoimintaa harjoittavan, hänen palveluksessaan olevan sekä lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavan on ilmoitettava Ilmailuhallinnolle ilma-aluksen toimintaan, huoltoon, korjaukseen ja valmistukseen sekä lentopaikan toimintoihin ja lennonvarmistuspalveluihin liittyvistä vaaratilanteista, toiminnan keskeytyksistä, vioista, virheistä tai muista poikkeuksellisista tilanteista (*poikkeamista*), jotka vaarantavat, tai jos niihin ei puututa, vaarantaisivat ilma-aluksen, 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.

Ilmailuhallinto antaa poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY (*poikkeamadirektiivi*) liitteissä I ja II olevaan esimerkkiluetteloon pohjautuvat sekä lentoturvallisuustyön muutoin edellyttämät tarkemmat määräykset poikkeamien ilmoittamisesta.

#### 129 §

##### *Poikkeamailmoitusten tallettaminen*

Ilmailuhallinnon on talletettava onnettomuuksia, vakavia vaaratilanteita ja poikkeamia koskevat ilmoitukset tietokantaansa siten kuin poikkeamadirektiivin 5 artiklassa ja 8 artiklan 2 kohdassa säädetään.

#### 130 §

##### *Poikkeamatietojen vaihto*

Ilmailuhallinto antaa muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten ja komission käyttöön onnettomuus- ja poikkeamatietokantoihin tallennetut turvallisuustiedot siten kuin poikkeamadirektiivin 6 artiklassa

säädetään.

Poikkeamatietojen salassapidosta säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:ssä. Lisäksi Ilmailuhallinto voi pitää salassa poikkeamatietoa koskevan seikan, jos tiedon antaminen siitä vaarantaisi tietojen saannin tulevaisuudessa.

### 131 §

#### *Poikkeamatietojen käyttö*

Viranomais ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittelemattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka tulee viranomaisen tietoon ainoastaan siksi, että siitä on tehty ilmoitus 128 §:ssä olevan vaatimuksen johdosta, paitsi jos on kyse törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuksien laiminlyömisestä tai rikoslaissa rangaistavaksi säädetystä menettelystä.

Toiminnanharjoittajat eivät saa kohdella syrjivästi työntekijää, joka tekee ilmoituksen tiedossaan mahdollisesti olevasta vaaratilanteesta.

### 14 luku

#### **Meluun liittyvät toimintarajoitukset lentoasemilla**

### 132 §

#### *Määritelmät*

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *melunhallintadirektiivillä* meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/30/EY;

2) *suihkukoneella* siviilikäytössä olevaa, ääntä hitaampaa suihkumoottorikäyttöistä lentokonetta, jonka suurin sallittu lentoonläh-  
tömassa on vähintään 34 000 kilogrammaa tai jonka suurin sallittu tyypikohtainen matkustajapaikkamäärä on yli 19 miehistöle varattuja istuinpaikkoja lukuun ottamatta;

3) *vaatimukset niukasti täyttävällä suihkukoneella* suihkukonetta, jonka melupäästö on Chicagon yleissopimuksen 16 liitteessä olevan I niteen 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 tyyppihyväksynnän mukaisen melupäästön tason ja suurimman sallitun melutason erotukset kussakin kolmesta yleissopimuksen 16 liitteessä olevan I niteen II osan 3 luvussa määritellystä vertailumittauspisteestä;

4) *melualueella* aluetta, jolla lentoaseman lentoliikenteen aiheuttama  $L_{DEN}$  melutaso ylittää laskennallisten selvitysten mukaan 55 dB(A).

### 133 §

#### *Toimintarajoitusten soveltamisala ja sisältö*

Ilmailuhallinto voi päätöksellään asettaa 134—136 §:n mukaisesti meluhaittojen ehkäisemiseksi toimintarajoituksia lentoasemalla, jolla kolmen perättäisen viimeksi kuluneen kalenterivuoden aikana suihkukoneiden lentoonlähtöjen ja laskujen yhteismäärä on keskimäärin enemmän kuin 50 000 vuodessa. Toimintarajoitukset voivat koskea suihkukoneiden pääsyä lentoasemalle, niukasti vaatimukset täyttävien suihkukoneiden liikennöinnin kieltoa sekä suihkukoneiden liikennöintiäaikoja.

### 134 §

#### *Toimintarajoituksia koskevat periaatteet*

Toimintarajoitusten tarpeellisuutta ja laajuutta harkittaessa on noudatettava tasapainoista lähestymistapaa. Sen mukaisesti on tarkasteltava mahdollisuuksia eri meluntorjuntatoimiin ja meluntorjuntatoimien vaikutuksia, kuten ilma-alusten melupäästöjen vähentämisen, maankäytön suunnittelun ja sen toteuttamisen, melun leviämistä vähentävien lentomenetelmien sekä toimintarajoitusten vaikutuksia.

Toimintarajoituksia asetettaessa on otettava huomioon rajoituksista aiheutuvat kustannukset, rajoitusten välttämättömyys melun torjumiseksi, lentoaseman erityispiirteet sekä se, ettei rajoituksin aseteta lentoliikenteen harjoittajia tai ilma-alusten valmistajia eri

asemaan niiden kotivaltion tai muun seikan perusteella. Suorituskykyyn perustuvat toimintarajoitukset on määritettävä suihkukoneen aiheuttaman melun perusteella siten kuin se määritellään Chicagon yleissopimuksen 16 liitteessä olevan I niteen mukaisessa tyyppihyväksyntämenettelyssä.

## 135 §

*Toimintarajoitusten tarpeen arviointi*

Ennen toimintarajoitusten asettamista lentoaseman pitäjän on arvioitava rajoitusten tarpeellisuus. Arvioinnissa on:

- 1) selvittävä lentoaseman nykyinen tilanne;
- 2) tehtävä ennuste tilanteesta ilman uusia toimenpiteitä;
- 3) arvioitava lisätoimenpiteiden tarve.

Arvioinnista on käytävä ilmi melunhallintadirektiivin liitteessä II tarkoitettut seikat.

Toimintarajoitusten tarpeellisuutta ei kuitenkaan tarvitse arvioida, jos:

- 1) arvioinnissa saatavia vastaavat tiedot sisältyvät lentoasemaa koskevaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa laissa säädettyyn ympäristövaikutusten arviointiin;

- 2) tarpeellisuutta on viimeksi arvioitu vähemmän kuin viisi vuotta sitten; tai

- 3) olemassa olevaa toimintarajoitusta on tarkoitus muuttaa vähäisessä määrin eikä muutoksella ole merkittäviä vaikutuksia lentoliikenteen harjoittajien kustannuksiin lentoasemalla.

Ilmailuhallinnon on varattava niille, joiden etua, oikeutta tai velvollisuutta asia koskee, tilaisuus tulla kuulluksi toimintarajoitusten tarpeellisuuden arviointia koskevasta selvityksestä siten kuin asianosaisten kuulemisesta hallintolaisissa säädetään. Ilmailuhallinnon on lisäksi pyydettävä lausunto asiasta lentoaseman melualueen kunnilta ja alueelliselta ympäristökeskukselta.

## 136 §

*Vaatimukset niukasti täyttävien suihkukoneiden erityiset toimintarajoitukset*

Ilmailuhallinto voi kieltää vaatimukset ni-

kasti täyttävien suihkukoneiden liikennöinnin tai rajoittaa niiden liikennöintiä, jos 135 §:ssä tarkoitettussa arvioinnissa todetaan muunlaiset rajoitukset riittämättömiksi.

Ennen kuin 1 momentissa tarkoitettu liikennöintikielto alkaa, liikennöintiä on rajoitettava siten, että vaatimukset niukasti täyttävät suihkukoneet voivat käyttää vain edellisen vuoden vuoroja vastaavia vuoroja. Tämä rajoitus saa alkaa aikaisintaan kuuden kuukauden kuluttua kieltoa koskevan päätöksen antamisesta.

Edellä 2 momentissa tarkoitettujen rajoitusten alkamisen jälkeen niukasti vaatimukset täyttävien suihkukoneiden liikennöintiä on rajoitettava siten, että kyseisten suihkukoneiden määrä vähenee 20 prosenttia vuodessa, kunnes liikennöinti on loppunut. Tämä rajoitus saa alkaa aikaisintaan kuuden kuukauden kuluttua 2 momentissa tarkoitettujen rajoitusten alkamisesta.

## 137 §

*Toimintarajoituksista ilmoittaminen*

Edellä 136 §:ssä tarkoitetuista rajoituksista on ilmoitettava melunhallintadirektiivin 11 artiklan mukaisesti.

## 138 §

*Toimintarajoituksista poikkeaminen*

Ilmailuhallinto voi myöntää lentoaseman pitäjän tai vaatimukset niukasti täyttävän suihkukoneen omistajan, haltijan tai käyttäjän hakemuksesta poikkeuksen 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.

## 15 luku

**Vahingonvastuu ja vakuutukset**

## 139 §

*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 samassa ilma-aluksessa. Ilma-alukseen kohdistuvan omistuksenpidätysoikeuden tai muun omistukseen perustuvan vakuusoikeuden haltija taikka ilma-aluksen vuokralle antaja ei kuitenkaan ole vastuussa tämän momentin nojalla edellyttäen, että tieto ilma-aluksen käytöstä 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 vastuuvakuutuksesta 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.

#### 140 §

##### *Lentoaseman koordinaattorin vahingonkorvausvastuu*

Slot-asetuksessa tarkoitettua koordinaattorin vahingonkorvausvastuu määräytyy vahingonkorvauslain mukaisesti. Koordinaattori vastaa kuitenkin vain vahingosta, jonka hän mainitun asetuksen mukaisia tehtäviään hoitaessaan aiheuttaa tahallaan tai törkeällä huolimattomuudellaan.

#### 141 §

##### *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*). Siltä osin kuin asetusta ei sovelleta tai asetuksessa ei säädetä vakuutukseen liittyvistä seikoista, sovelletaan 142 §:ää.

#### 142 §

##### *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 keskeytyksen ilmoittamista Ilmailuhallinnolle.

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 koskevasta yleisestä vähimmäisvakuutusluvasta, 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 vähimmäisvakuutusluvasta. Lennonopettajan vakuutusluva voidaan järjestää myös tapaturmavakuutuslain (608/1948) mukaisella tapaturmavakuutuksella.

#### 16 luku

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

#### 143 §

### *Soveltamisala*

Mitä tässä luvussa säädetään luvista, koskee henkilölle myönnettäviä lupakirjoja, kelpuutuksia, kelpoisuustodistuksia ja hyväksyntöjä sekä oikeutta käyttää 6 §:n 3 momentissa tarkoitettuja ilma-alueita tai laitteita samoin kuin organisaatiolle myönnettäviä lupia ja hyväksyntöjä.

Jollei yhteisön lainsäädännössä lupia koskevista hallinnollisista seuraamuksista toisin säädetä, sovelletaan tätä lukua.

#### 144 §

##### *Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan puuttumiseksi*

Ilmailuhallinto voi tarvittaessa ryhtyä 145—148 §:ssä tarkoitettuihin toimiin, kun henkilöllä on:

- 1) lentäjän lupakirja siihen liittyvine kelpuutuksineen;
- 2) huoltohenkilöstön lupakirja;
- 3) lennonvarmistushenkilöstön lupakirja;
- 4) lennontiedottajan kelpoisuustodistus;
- 5) turvatarkastajan hyväksyntä;
- 6) turvakoulutuksen kehittämisestä ja antamisesta vastaavan henkilön hyväksyntä;
- 7) lentoliikenteen harjoittajan tai lentoasemien turvallisuusvaatimusten noudattamisesta vastaavan henkilön hyväksyntä; tai
- 8) lentoaseman kulkuoikeus.

Edellä 1 momentista poiketen toimivaltainen viranomainen on poliisitoiminnasta vastaavan yksikön päällikkö, kun kyseessä on poliisimiehelle myönnetty turvatarkastajan hyväksyntä, raja- tai meriosaston komentaja, kun kyseessä on rajavartiomiehelle myönnetty turvatarkastajan hyväksyntä, ja tullihallitus, kun kyseessä on tullimiehelle myönnetty turvatarkastajan hyväksyntä.

#### 145 §

##### *Henkilölle annettava huomautus ja varoitus*

Edellä 144 §:ssä tarkoitettulle henkilölle voidaan antaa huomautus, jos tämä toimii huolimattomuudesta vastoin säännöksiin tai määräyksiin perustuvaa velvollisuuttaan lentoturvallisuuden tai siviili-ilmailun turvaa-

miseen vaikuttavassa tehtävässä. Huomautus voidaan antaa suullisesti tai kirjallisesti.

Edellä 144 §:ssä tarkoitettulle henkilölle voidaan antaa 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.

Varoitus annetaan kirjallisesti.

#### 146 §

##### *Henkilölle määrättävä toimintakielto*

Edellä 144 §:ssä tarkoitettua henkilöä voidaan kieltää harjoittamasta luvan oikeuttamaa toimintaa, jos tämä:

- 1) sairauden, vammautumisen tai muun lentoturvallisuuden 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 selaista 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 toimintakielto on voimassa siihen saakka, kun luvan saamisen edellytykset täyttyvät. Momentin 3—5 kohdassa tarkoitettu toimintakielto määrätään olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräjän tai toistaiseksi.

Luvanhaltijaa voidaan kieltää harjoittamasta toimintaa, johon lupa oikeuttaa, milloin sen tutkittavana tai käsiteltävänä on asia, josta saattaa seurata 1 momentissa tarkoitettu

toimintakielto tai 147 §:ssä tarkoitettu lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruuttaminen. Tällainen määräys on voimassa enintään siihen asti, kun kyseinen asia on ratkaistu. Toimintakieltoon määräämisestä tehdään merkintä asianosaisen luparekisteritietoihin.

## 147 §

*Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruuttaminen*

Lääketieteellinen kelpoisuustodistus voidaan peruuttaa, jos luvan haltija sairauden, vammautumisen tai muun lentoturvallisuuden vaikuttavan syyn vuoksi ei enää täytä luvan saamisen edellytyksiä.

## 148 §

*Lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen palauttaminen viranomaiselle*

Edellä 146 ja 147 §:ssä tarkoitettussa tapauksessa luvan haltija voidaan velvoittaa heti toimittamaan lupakirjansa tai kelpoisuustodistuksensa sen myöntäneelle viranomaiselle.

## 149 §

*Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan puuttumiseksi*

Ilmailuhallinto voi tarvittaessa ryhtyä 150—152 §:ssä tarkoitettuihin toimiin, kun kyseessä on:

- 1) organisaatio, jolle on myönnetty 6 §:n 3 momentissa tarkoitettu lupa kokeilu- ja tutkimustarkoitukseen käytettävän miehittämättömän ilma-alukseen poikkeamiseen lentosäännöistä;
- 2) lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio;
- 3) suunnittelu-, valmistus- tai huoltoorganisaatio;
- 4) huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio;
- 5) lentotoimintaluvan haltija;
- 6) säännöllisen lentoliikenteen tai tilausliikenteen harjoittaja Suomen ja kolmannen maan välillä;
- 7) lentotyöluvan haltija;
- 8) lentokoulutuksen, lentonäytöksen tai lentokilpailun järjestäjä;

- 9) lentopaikan pitäjä;
- 10) valvottu edustaja tai valvottu postihallinto;
- 11) lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja;
- 12) lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaatio; tai
- 13) 159 §:ssä tarkoitettun lentoesteluvan haltija.

## 150 §

*Organisaatiolle annettava huomautus tai varoitus*

Jos organisaatiolle myönnetyn luvan haltija jättää noudattamatta tässä laissa tarkoitettujen hyväksynnän ehtoja tai muita määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa, luvan haltijalle voidaan antaa huomautus tai varoitus.

Varoitus annetaan, milloin huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä. Varoitus annetaan kirjallisesti.

## 151 §

*Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen*

Ilmailuhallinto voi muuttaa tai rajoittaa tässä laissa tarkoitettua organisaatiolle myönnettyä lupaa, peruuttaa luvan taikka kieltää siinä tarkoitettujen 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 asia-



ta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

Lentotoimintalupa, tilauslentolupa 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 Ilmailuhallinnon 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 tee oikeuksia Ilmailuhallinnon asettamassa vähintään kuukauden mittaisessa määräajassa.

#### 152 §

##### *Luvan peruuttaminen maksun laiminlyönnin johdosta*

Viranomainen voi peruuttaa myöntämänsä luvan, jos luvasta säädettyä maksua ei kehoituksesta huolimatta ole kohtuullisessa määräajassa maksettu.

#### 153 §

##### *Uhkasakko, teettämishukka ja keskeyttämishukka*

Ilmailuhallinto voi asettaa tämän lain tai yhteisöasetuksen nojalla antamansa käskyn tai kiellon tehosteeksi uhkasakon, teettämishukan tai keskeyttämishukan siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

#### 17 luku

### **Erinäiset säännökset**

#### 154 §

##### *Ilmailuhallinnon 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 Ilmailuhallinnolle 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.

Ilmailuhallinnolla on oikeus saada pyynnöstä tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi tarpeellisia tietoja:

1) matkustajilta;

2) ilma-aluksen henkilökuntaan kuuluvilta;

3) ilma-aluksessa kuljetettavan tavaran haltijoilta.

Ilmailuhallinnolla on oikeus tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä lain ja 2, 67, 98, 110 ja 141 pykälässä mainittujen yhteisöasetusten noudattamisen valvomiseksi:

1) päästä ilma-alukseen ja muuhun paikkaan, jossa ilmailutoimintaa harjoitetaan; pääsyoikeus ei kuitenkaan koske asuintiloja;

2) tarkastaa muutoinkin ilmailutoimintaa harjoittavan toimintaa.

#### 155 §

##### *Oikeus saada virka-apua*

Ilmailuhallinnolla on oikeus saada sille säädetyn tehtävän hoitamiseksi virka-apua poliisilta, rajavartiolaitokselta ja puolustusvoimilta.

#### 156 §

##### *Valvontatiedostot*

Ilmailuhallinnon tämän lain perusteella antamista luvista, oikeuksista ja hyväksynnöistä

pidetään rekistereitä. Niihin sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lakia ja henkilötietolakia sekä mitä 2 ja 6 luvussa säädetään.

## 157 §

*Miehistökortti*

Ilmailuhallinto 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 Ilmailuhallinnon myöntämän liikenneluvan haltijan palveluksessa;

2) hakija täyttää 104 §:ssä tarkoitetun kulkioikeuden myöntämisen edellytykset.

Liikenneluvan haltijan on ilmoitettava Ilmailuhallinnolle miehistökortin haltijan työsuhteen päättymisestä.

## 158 §

*Ilmailun ympäristövaikutuksia koskevat määräykset*

Ilmailuhallinto voi, ottaen huomioon 134 §:ssä tarkoitetun tasapainoisen lähestymistavan, antaa määräyksiä lento- ja huolto-toiminnasta, milloin se on tarpeen ilma-alusten aiheuttaman melun tai muun haitallisen ympäristövaikutuksen vähentämiseksi tai estämiseksi sallitun poikkeuksen myöntämiseksi. 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.

## 159 §

*Lentoesteet*

Mastoa, nosturia, valaistus-, radio- tai muu-

ta laitetta, rakennusta, rakennelmaa tai merkkiä ei saa asettaa, järjestää tai kohdistaa siten, että sitä voidaan erehdyksessä pitää ilmailua palvelevana laitteena tai merkinä. Tässä tarkoitettu rakennelma tai laite ei myöskään saa 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 lentoestelupa, jos este:

1) ulottuu yli 30 metriä maanpinnasta; tai

2) ulottuu yli kymmenen metriä maanpinnasta 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.

Lupaa 2 momentissa tarkoitettujen laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen haetaan Ilmailuhallinnolta. Hakemukseen tulee liittää asianomaisen ilmailukennepalvelujen tarjoajan antama lausunto. Jollei lentoturvallisuus vaarannu, Ilmailuhallinto voi antaa luvan 2 momentissa tarkoitettujen laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen. Lupa on myönnettävä, jos luvan epääminen aiheuttaisi maanomistajalle tai siihen kohdistuvan erityisen oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa verrattuna esteestä aiheutuvaan haittaan lentoliikenteen sujuvuudelle. Lentoesteet on merkittävä Ilmailuhallinnon antamien määräysten mukaisesti.

Lentoesteen ylläpitäjän on ilmoitettava estettä ja yhteystietojaan koskevat muutokset viipymättä Ilmailuhallinnolle.

## 160 §

*Lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttava toiminta*

Jos lentoturvallisuus tai liikenteen sujuvuus niin vaatii, Ilmailuhallinto voi määräyksellään tai päätöksellään kieltää ammunta-, ilitutus- tai räjäytystoiminnan sekä ilmassa liikkuvien tai maassa olevien laitteiden sekä lasersäteiden käyttämisen, rajoittaa toimintaa

tai asettaa sille ehtoja.

Ilmailuhallinto voi määräyksellään kieltää tai rajoittaa myös lentopaikan ja muun ilma-  
lua palvelevan alueen läheisyydessä tapahtu-  
van lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttavan  
tai liikenteen sujuvuutta merkittävästi hait-  
taavan muun toiminnan.

#### 161 §

##### *Varautuminen poikkeusoloihin*

Seuraavien ilmailutoimintaan oikeuttavan  
Suomessa myönnetyn luvan tai hyväksynnän  
haltijoiden on varauduttava poikkeusoloihin  
osallistumalla valmiussuunnitteluun ja val-  
mistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja  
niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriö-  
tilanteissa tapahtuvaa toimintaa:

1) 24 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden  
hallintaorganisaatio, jonka tehtäväksi lento-  
toimintaluvan haltija on antanut 23 §:n 1  
momentissa tarkoitettut tehtävät;

2) 68 §:ssä tarkoitettun lentotoimintaluvan  
haltija;

3) 87 §:ssä tarkoitettun lentoaseman hyväk-  
syntätodistuksen haltija;

4) liikenne- ja viestintäministeriön 115 §:n  
nojjalla nimeämä ilmaliikennepalvelujen ja  
sääpalvelujen tarjoaja.

Lentoaseman pitäjän sekä ilma-  
liikennepalvelujen ja sääpalvelujen tarjoajan  
on sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään,  
varauduttava huolehtimaan siitä, että toimin-  
ta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi  
myös valmiuslaissa (1080/1991) tarkoitetuissa  
poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa  
normaaliolojen häiriötilanteissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö voi sen li-  
säksi, mitä valmiuslaissa säädetään valtio-  
neuvoston ja ministeriön toimivallasta, antaa  
poikkeusoloihin ja niihin rinnastettaviin  
normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumi-  
sen edellyttämiä tarkempia säännöksiä ja oh-  
jeita valmiussuunnittelun järjestämisestä.

#### 162 §

##### *Viranomaistehtävien siirtäminen*

Jos suomalaista ilma-alusta vuokra- tai  
muun sen kaltaisen sopimuksen perusteella

käyttää käyttäjä, jonka pääasiallinen toimi-  
paikka tai asuin- tai kotipaikka on toisessa  
valtiossa, Ilmailuhallinto voi yksittäisen il-  
ma-aluksen ja sen miehistön osalta siirtää 3  
ja 5 luvussa sekä 59 ja 60 §:ssä Ilmailuhal-  
linnon hoidettavaksi määrättyjä tehtäviä asi-  
anomaisen vieraan valtion viranomaisen hoi-  
dettavaksi niin kuin siitä sovitaan kyseisen  
valtion kanssa.

#### 163 §

##### *Tehtävien siirto harrasteilmailun järjestölle*

Ilmailuhallinto voi sopimuksella siirtää val-  
takunnalliselle rekisteröidylle harrasteilmai-  
lun järjestölle harrasteilmailun valvontaan  
liittyviä julkisia hallintotehtäviä. Siirrettävät  
tehtävät voivat koskea harrasteilmailun ilma-  
alusten ja laitteiden hyväksyntää ja luette-  
lointia sekä näitä ilma-aluksia ja laitteita  
käyttävien koulutusta sekä lupakirjojen ja  
kelpoisuustodistusten myöntämistä.

Menettelystä lentokelpoisuuden hallintaor-  
ganisaation hoitaessa julkista hallintotehtä-  
vää säädetään hallintolaissa, sähköisestä asi-  
oinnista viranomaistoiminnassa annetussa  
laissa, kielilaissa, viranomaisen toiminnan  
julkisuudesta annetussa laissa ja arkistolais-  
sa. Valtakunnallisen harrasteilmailun järjes-  
tön harrasteilmailun valvontaa koskevaan  
päätökseen ei saa hakea muutosta valittamal-  
la. Päätökseen saa vaatia oikaisua Ilmailuhal-  
linnolta 30 päivän kuluessa päätöksen tie-  
doksisaannista. Ilmailuhallinnon oikaisuvaai-  
timuksen johdosta antamaan päätökseen saa-  
daan hakea muutosta valittamalla siten kuin  
hallintolainkäyttölaissa säädetään.

#### 164 §

##### *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 pä-  
täjältä tai palvelun antajalta saamiensa palve-  
lujen 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 tarkoitetut 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 lento-liikenteessä aikataulun mukaiselle lennolle.

#### 165 §

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

Ilmailuhallinto 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; tai

3) 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 tai lennonvarmistuksessa taikka huolto- tai maahuolintaorganisaatiossa tehtävää hoitavalla on Ilmailuhallinnon pyynnöstä oikeus antaa ilma-aluksen lähdön estämiseksi tarvittavaa apua.

Edellä 3 momentissa tarkoitetulla on oikeus estää ilma-aluksen lähtö, jos on ilmeistä, että 1 momentissa tarkoitetut puutteet voivat vakavasti vaarantaa lentoturvallisuuden. Ilma-aluksen lähdön estämisestä on tällöin viipymättä ilmoitettava Ilmailuhallinnolle, jonka on ryhdyttävä asian vaatimiin toimiin. Lähdön estämiseksi sallituista toimenpiteistä on voimassa, mitä 2 momentissa säädetään.

#### 166 §

##### *Ilma-aluksen kulkuun puuttuminen*

Yleisen järjestyksen ja turvallisuuden vaatiessa Ilmailuhallinto ja välitöntä puuttumista edellyttävissä tapauksissa lennon johdosta vastaava lentopaikka, alueennojohto ja ilmailiikennepalvelusta vastaavan lentopaikan päällikkö tai hänen määräämänsä sijainen sekä Ilmailuhallinnon erikseen määräämissä tilanteissa sotilasviranomaisen 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 laskua varten osoitettavan lentopaikan oltava sopiva kyseisen ilma-alustyypin turvalliseen laskuun.

Ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta tullivalvonnan vuoksi sekä alueellisen koskemattomuuden valvomisen tai turvaamisen vuoksi säädetään erikseen.

#### 167 §

##### *Huumaavat aineet ja toimintakyvyn heikenneminen*

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

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

Mitä 1 ja 2 momentissa säädetään, koskee myös lennon valmisteluun välittömästi liittyviä toimenpiteitä.

Sotilasilmailuviranomainen antaa toiminnan vaatavuuden sitä edellyttäessä tarvittaessa sotilasilmailussa tiukempia vaatimuksia kuin 1—3 momentissa säädetään.

#### 168 §

##### *Ilma-aluskiinnitys*

Kiinnityksestä ilma-alukseen säädetään kiinnityksestä ilma-aluksiin annetussa laissa (211/1928).

## 169 §

*Ilmailun tilastot*

Ilmailuhallinto vastaa ilmailun tilastoista. Tilastotehtävää hoitaessaan Ilmailuhallinto noudattaa tilastolain (280/2004) säännöksiä.

Edellä 154 §:n 1 momentissa mainittujen on salassapitosäännösten estämättä annettava Ilmailuhallinnolle sen pyynnöstä toimintaansa koskevia tilastotietoja.

## 18 luku

**Rangaistukset**

## 170 §

*Liikenneturvallisuuden vaarantaminen*

Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:ssä.

## 171 §

*Ilmailiikennejuopumus, kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle ja kuljettaminen oikeudetta*

Rangaistus ilmailiikennejuopuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle ja kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain 23 luvun 6, 8 ja 10 §:ssä.

## 172 §

*Huumaavan aineen käyttäminen ilmailussa*

Jos ilma-aluksessa tehtävää suorittava tai maaorganisaatiossa lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä oleva suorittaa tehtävänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia niin, että sitä on hänen elimistönsään havaittava määrä, taikka jos tässä tar-

koitettu henkilö rikkoo sotilasilmailuviranomaisen 167 §:n 4 momentin nojalla antamia vaatimuksia, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *huumaavan aineen käyttämisestä ilmailussa* sakkoon.

## 173 §

*Ilmailurikkomus*

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) rikkoo 6 §:n 4 momentin nojalla annettua määräystä,

2) käyttää tai antaa toisen käyttää ilma-alusta ilmailuun 7 §:n vastaisesti,

3) rikkoo 8 §:ssä tarkoitettua kieltoa tai rajoitusta,

4) laiminlyö 16 §:ssä tai 25 §:ssä tarkoitettua ilmoitusvelvollisuuden,

5) käyttää ilmailuun ilma-alusta, jota ei ole asianmukaisesti merkitty 19 §:ssä tarkoitettuihin tunnuksiin tai vastaavin ulkomaisiin tunnuksiin taikka joka on varustettu väärin tunnuksiin,

6) käyttää tai antaa toisen käyttää ilma-alusta ilmailuun 23 §:n 2 momentin tai yhteisön asetusten vastaavien, lentokelpoisuuden hallintaa koskevien säännösten ja määräysten vastaisesti,

7) tekee ilman hyväksyntää työn, johon 31 §: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 33 §:n nojalla annettuja määräyksiä,

9) rikkoo 62 §:ssä tarkoitettua velvollisuutta,

10) rikkoo 64 §:ssä matkustajalle säädettyä velvollisuutta,

11) harjoittaa kaupallista ilmakuljetusta ilman 68 tai 70 §:ssä tarkoitettua lupaa taikka rikkoo tällaisen luvan ehtoja,

12) harjoittaa 76—78 §:ssä tarkoitettua toimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai rikkoo tällaisen luvan ehtoja,

13) käyttää lento- tai laskupaikkana muuta kuin 81 §:n mukaan sallittua lento- paikkaa tai aluetta,

14) pitää lentopaikkaa ilman 87 §:ssä tarkoitettua lentoaseman hyväksyntätodistusta tai 89 §:ssä tarkoitettua pitolupaa taikka rikoo tällaisen todistuksen tai luvan ehtoja,

15) rikoo 93 §:n mukaista velvollisuutta taikka lentopaikan pitäjän tai Ilmailuhallinnon asettamaa mainitussa pykälässä tarkoitettua kieltoa tai rajoitusta,

16) rikoo 103 §:ssä tarkoitettua kieltoa,

17) käyttää valtakunnan rajan ylittämiseen muuta kuin 113 §:n 2 momentin 5 kohdassa tarkoitettua rajanylityspaikkaa,

18) siirtää luvatta 126 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-alusta taikka sen osaa tai tavaraa,

19) rikoo 131 §:n 2 momentissa tarkoitettua kieltoa,

20) rikoo 158 §:ssä tarkoitettuja määräyksiä,

21) rikoo 159 §:ssä tarkoitettua kieltoa tai määräystä,

22) rikoo 160 §:ssä tarkoitettua kieltoa tai rajoitusta,

23) rikoo 166 §:n 1 momentissa tarkoitettua kieltoa tai määräystä,

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

#### 174 §

##### *Toimenpiteistä luopuminen*

Jos 173 §:ssä tarkoitettu rikkomus on vähäinen tai teosta tekijälle aiheutuvia hallinnollisia seuraamuksia voidaan teon vakavuuteen nähden pitää riittävinä, voidaan siitä jättää syyte ajamatta ja rangaistus tuomitsematta.

Milloin rikkomus ilmeisesti on sellainen kuin 1 momentissa säädetään, voi Ilmailuhallinto muihin toimenpiteisiin ryhtymättä antaa rikkomukseen syyllistyneelle huomautuksen.

#### 175 §

##### *Ilmailuhallinnon ja sotilasilmailuviranomaisen kuuleminen*

Virallisen syyttäjän on ennen tässä luvussa tarkoitettua tekoa koskevan syyteratkaisun tekemistä varattava Ilmailuhallinnolle tilä-

suus antaa lausuntonsa asiassa.

Tuomioistuimen on tässä luvussa tarkoitettua tekoa koskevaa asiaa käsitellessään varattava Ilmailuhallinnolle tilaisuus tulla kuuluksi.

Jos kyse on sotilasilmailusta, virallisen syyttäjän ja tuomioistuimen on kuultava sotilasilmailuviranomaista.

#### 19 luku

##### **Muutoksenhaku**

#### 176 §

##### *Muutoksenhaku*

Valtioneuvoston, ministeriön ja Ilmailuhallinnon tämän lain nojalla antamaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Rakentamislupaa, uhkasakkoa ja teettämisuuhkaa koskevaa päätöstä lukuun ottamatta päätöstä on kuitenkin valituksesta huolimatta noudatettava, jollei valitusviranomainen toisin määrää.

Edellä 163 §:ssä tarkoitettuun harrasteilmailun järjestön antamaan päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Päätökseen saa vaatia oikaisua Ilmailuhallinnolta 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Ilmailuhallinnon oikaisuvaatimuksen johdosta antamaan päätökseen saadaan hakea muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

#### 20 luku

##### **Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset**

#### 177 §

##### *Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lain 136 §:ää sovelletaan melunhallintadirektiivin 8 artiklassa tarkoitettussa valtiossa rekisteröityyn vaatimukset niukasti täyttävään suihkukoneeseen 28 päivästä maaliskuuta 2012, jos suihkukoneelle on myönnetty Chicagon yleissopimuksen 16 liitteessä ole-

van I niteen II osan 3 luvussa määritellyn standardin mukainen meluhyväksyntä ja suihkukoneella on liikennöity 133 §:ssä tarkoitettulla lentoasemalla 1 päivän tammikuuta 1996 ja 31 päivän joulukuuta 2001 välisenä aikana. Edellytyksenä on lisäksi, että suihkukone on ollut kyseisen valtion rekisterissä koko mainitun ajan ja sitä liikennöi edelleen kyseiseen valtioon sijoittautunut luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

#### 178 §

##### *Kumottavat säännökset*

Tällä lailla kumotaan

1) 3 päivänä maaliskuuta 1995 annettu ilmailulaki (281/1995) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

2) turvatarkastuksista lentoliikenteessä 22 päivänä huhtikuuta 1994 annettu laki (305/1994) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen; ja

3) eräistä liikkumis- ja oleskelukielloista 1 päivänä joulukuuta 1995 annettu sisäasiainministeriön poliisimääräys (1367/1995).

#### 179 §

##### *Siirtymäsäännökset*

Tämän lain voimaantulo ei vaikuta lain voimaan tullessa voimassa olleen lain nojalla annettuihin lupiin, hyväksyntöihin, kieltoihin tai päätöksiin. Tämä laki ei myöskään aiheuta muutosta siihen, mitä ennen sen voimaantuloa on sovittu vieraan valtion kanssa tehdyssä sopimuksessa. Mitä tämän lain voimaan tullessa voimassa olevissa säädöksissä säädetään ansiolentoluvasta, koskee tämän lain tultua voimaan lentotoimintalupaa.

Ilmailuhallinto voi lentoaseman hakemuksesta päättää myöntää enintään viiden vuoden pituisen lykkäyksen 87 §:n 1 momentissa olevasta lentoaseman hyväksyntätodistusta koskevasta vaatimuksesta.

Ilmailulaitoksen tehtävänä on huolehtia ilmailuliikennepalvelujen järjestämisestä kunnes ilmailuliikennepalvelujen tarjoaja erikseen 115 §:n mukaisesti nimetään.

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevat asiat käsitellään ja ratkaistaan 178 §:ssä mainittujen kumottavien säädösten nojalla.

---

Helsingissä 23 päivänä syyskuuta 2005

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Liikenne- ja viestintäministeri *Leena Luhtanen*