

## LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN MIETINTÖ 12/2014 vp

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

#### JOHDANTO

##### *Vireilletulo*

Eduskunta on 10 päivänä kesäkuuta 2014 lähettänyt liikenne- ja viestintävaliokuntaan valmis-  
televasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen  
eduskunnalle ilmailulaiksi ja laiksi meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta (HE 79/2014 vp).

##### *Lausunto*

Eduskunnan päätöksen mukaisesti perustuslaki-  
valiokunta on antanut asiasta lausunnon  
(PeVL 27/2014 vp), joka on otettu tämän mien-  
nön liitteeksi.

##### *Asiantuntijat*

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- neuvotteleva virkamies Risto Saari, liikenne- ja viestintäministeriö
- pelastusylitarkastaja Rami Ruuska ja poliisi-  
tarkastaja Jari Pajunen, sisäministeriö

- vanhempi osastoesiupseeri Olli-Pekka Lund ja hallitusneuvos Timo Turkki, puolustusministeriö
- osastonjohtaja Susanna Metsälampi, Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi
- lakimies Janne Simula, Finavia Oyj
- Senior Vice President Simo Mäkipaja, Patria
- toiminnanjohtaja Timo Latikka, Suomen Ilmailuliitto
- puheenjohtaja Roy Myrberg ja lennonjohtaja Jouni Laukkanen, Suomen Lennonjohtajien Yhdistys.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Rajavartiolaitos
- Finnair Oyj
- Snowbird Airlines
- Suomen Moottorilentäjien Liitto
- lennonvarmistusalan yrittäjä Mika Taipalus.

#### HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi ilmailulaki. Samanniminen vanha laki kumottaisiin.

Esityksen mukaisella uudella ilmailulailla säänneltäisiin ilmailua Suomessa ja ilmailua suomalaisella ilma-aluksella Suomen ulkopuolella. Laissa säädettäisiin muun muassa ilma-aluksia ja niiden henkilöstöä samoin kuin ilmailua palvelevaa maahenkilöstöä koskevista turvallisuus- ja kelpoisuusvaatimuksista, ilmailun

luvista ja rekistereistä, lentopaikoista ja maalaitteista, lentoasemien maahuolinnasta, siviili-ilmailun turvaamisesta, lennonvarmistuksesta, ilmailuonnettomuuksien tutkinnasta, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelusta sekä seuraamuskäytännöistä.

Esityksessä on otettu huomioon ilmailussa ja erityisesti Euroopan unionilainsäädännössä sekä kansainvälisessä sääntelyssä vuoden 2009 ilmai-

lulain säätämisen jälkeen tapahtunut kehitys ja sen asettamat vaatimukset.

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

EU-oikeus säätää siviili-ilmailusta. Samassa ilmatilassa toimimisesta ja samojen lennonvarmistuspalvelujen käyttämisestä johtuen EU-oikeudella ja muilla siviili-ilmailua koskevilla säädöksillä sekä kansainvälisillä sopimuksilla on kuitenkin sekä välittömiä että välillisiä vaikutuksia myös sotilasilmailuun. Suomessa käytössä oleva yhteen sovitettu siviili- ja sotilasilmailun lentoasemaverkko- ja lennonvarmistusjärjestelmä, siviili- ja sotilasilmailun kustannustehokas ja turvallinen yhteensovittaminen sekä sotilasilmailun toimintaedellytysten turvaami-

nen edellyttävät, että ilmailulaissa säädetään riittävässä määrin myös sotilasilmailusta. Laikiin on koottu aikaisempaa selkeämmin sotilasilmailua koskevat vastuut, puolustusvoimien ja sotilasilmailun viranomaisyksikön määräykse-  
nantovalta sekä sotilasilmailua koskevat poikkeukset ja tarkennukset. Sotilasilmailuviranomainen rinnastettaisiin laissa Liikenteen turvallisuusvirastoon yksinomaan sotilasilmailua koskevissa lentoturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä.

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

Hallituksen esitykseen sisältyy esitys meripelastuslakiin tehtävästä muutoksesta.

Lait ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian eduskunnan hyväksynnän jälkeen, kuitenkin viimeistään 13 päivänä marraskuuta 2014 puolustusvoimauudistusta ja ilmatilauudistusta koskevien muutosten toimeenpanemiseksi.

## VALIOKUNNAN KANNANOTOT

### *Yleisperustelut*

Ilmailulain (1194/2009) uudistuksella pyritään ennen kaikkea saattamaan kotimainen ilmailua koskeva laki vastaamaan EU-sääntelyn ja kansainvälisen sääntelyn uudistuneita vaatimuksia. Samalla toteutetaan erilaisia käytännön toiminnassa esille tulleita muutostarpeita. Esityksen yhtenä lähtökohtana on ollut, että hallinnollisia

vaatimuksia, kuten lupia ja hyväksyntöjä, pyritään vähentämään mahdollisuuksien mukaan.

Valiokunta pitää hyvänä, että esityksessä kootaan lain 3 §:ään yhteen Liikenteen turvallisuusviraston ilmailuun liittyviä tehtäviä koskevaa sääntelyä. Liikenteen turvallisuusvirastolle tulisi esityksen myötä uutena tehtävänä mm. laatia ja vahvistaa ilmailun turvallisuusohjelma.

Valiokunta katsoo, että nykyinen suomalainen lennonvarmistusjärjestelmä on hyvä ja myös kustannustehokas järjestelmä, joka antaa Suomessa erinomaiset edellytykset lentoliikenteen turvallisuudelle. Valiokunta pitää hyvänä, että sotilasilmailua koskevaa sääntelyä selkeytetään ja tarkistetaan esityksessä siten, että myös sotilasilmailun erityistarpeet pyritään huomioimaan. Valiokunta katsoo, että samassa ilmatilassa toimivan ja mm. yhteisiä lennonvarmistuspalveluja käyttävän siviili-ilmailun ja sotilasilmailun sääntelyn ja käytännön toiminnan yhteensovittaminen ja kustannustehokkuuden säilyttäminen on erityisen tärkeää.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan mm. Euroopan unionin ilmatilauudistuksen (SE-RA) ja puolustusvoimauudistuksen aikataulusta johtuen esityksen 11 §:n ilmailulta rajoitettuja alueita ja vaara-alueita koskevat muutokset tulisi saada voimaan jo 13.11.2014. Mainitussa pykälässä säädettäisiin siitä, millä edellytyksillä, miten ja missä tilanteissa ilmailua voidaan rajoittaa tai kieltää tietyllä alueella.

#### *Miehittämättömät ilma-alukset*

Valiokunta pitää erittäin hyvänä, että esityksellä pyritään huomioimaan miehittämättömien ilma-alusten tarpeet. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan miehittämättömät alukset tarjoavat tulevaisuudessa hyvin monenlaisia käyttömahdollisuuksia, ja alaan liittyvä tutkimus ja teollisuus voivat tarjota kotimaisille yrityksille uusia mahdollisuuksia hyvin nopeasti kehittyvillä markkinoilla. Valiokunta katsoo, että lainsäädännön tulee toimia tämän kehityksen mahdollistajana turvallisuusnäkökohtien sallimissa rajoissa, ja on tärkeää, että tarpeettomat lainsäädännölliset esteet pyritään poistamaan.

Esityksen 70 §:ään sisältyy lentotyössä käytettäviä miehittämättömiä ilma-aluksia koskeva poikkeus rekisteröintivaatimuksesta, joka vastaa voimassa olevaa oikeustilaa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan osa miehittämättömistä ilma-aluksista on kooltaan niin pieniä, että niiden rekisteritunnuksen erottaminen silmämääräisesti voisi käytännössä olla mahdotonta. Osa miehittämättömien ilma-alusten omistajista

saattaa kuitenkin pitää rekisteröintiä itse tärkeänä. Tästä syystä esitys mahdollistaa toimintamassaltaan alle 150 kilon lentotyöhön käytettävän miehittämättömän ilma-aluksen rekisteröinnin ilma-alusrekisteriin, mutta ei tee rekisteröintiä pakolliseksi. Valiokunta pitää hyvänä, että hallituksen esityksellä on pyritty poistamaan miehittämättömien ilma-alusten käytöstä hallinnollisia esteitä. Valiokunta pitää rekisteröintivelvollisuutta koskevaa poikkeusta hyvänä, mutta toteaa samalla, että sääntelyn vaikutusten ja vastuu- yms. kysymysten seuranta ja selvittäminen on tärkeää. Jatkossa olisi tarpeen etsiä myös keinoja suurempikokoisten miehittämättömien ilma-alusten käytön mahdollistamiseen ja edistämiseen.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan nykyainsäädäntö ja käsittelyssä oleva ehdotus eivät kuitenkaan vielä kaikilta osin mahdollista miehittämättömien ilma-alusten kaupallisen potentiaalin hyödyntämistä Suomessa. Miehittämättömiä ilma-aluksia koskeva sääntely vaatii jatkossa arviointia kansainvälisellä tasolla mutta myös kansallisesti. Valiokunta pitää tärkeänä, että jatkossa arvioidaan, ovatko esityksessä ehdotetut muutokset miehittämättömien ilma-alusten käytön yleistymisen ja alan kotimaisen teollisuuden toimintamahdollisuuksien varmistamiseksi riittäviä. Valiokunta pitää tärkeänä, että kansallisesti pyritään tekemään kaikki se, mikä kansainväliset sopimukset ja sääntely huomioon ottaen on mahdollista. Valiokunta pitää myös toivottavana, että Suomi toimii mahdollisuuksien mukaan aloitteellisesti kansainvälisten foorumien suuntaan, jotta alan toimintasäännöt saadaan myös kansainvälisellä tasolla kaikilta osin selkeytettyä.

#### *Julkisten hallintotehtävien antaminen muille kuin viranomaisille*

Esityksessä ehdotetaan useita muutoksia, joilla julkisia hallintotehtäviä siirretään muulle kuin viranomaiselle tai mahdollistetaan näiden tehtävien siirtäminen lain nojalla.

Perustuslakivaliokunnan esityksestä antaman lausunnon (PeVL 27/2014 vp) mukaan, jotta laki voitaisiin hyväksyä tavallisen lain säätämisjär-

nestyksessä, lakiehdotuksen turvatarkastajia koskevaa 97 §:ää tulee muuttaa siten, että turvatarkastajat ovat jatkossakin viranomaisen hyväksymiä. Lausunnon mukaan lentoaseman turvatarkastustoiminnassa on kyse tosiasiallisesta hallintotoiminnasta, jolla kuitenkin voidaan puuttua merkittävästikin perustuslain 7 §:ssä turvattuun henkilökohtaiseen koskemattomuuteen. Kyseisten tarkastajien tulee voimassa olevan ilmailulain mukaan olla Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymiä. Liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa, että esityksen 97 §:ään tehdään perustuslakivaliokunnan edellyttämä Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntää koskeva lisäys.

#### *Lennonvarmistuspalvelujen kieli*

Asiantuntijakuulemisessa on kiinnitetty huomiota 108 §:n 3 momentin säännökseen, jonka mukaan liikenne- ja viestintäministeriö voisi päättää, että Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa tai sen osassa annetaan lennonvarmistuspalvelua vain englannin kielellä. Kuulemisessa on tuotu eräänä näkemyksenä esille, että kaikilta ilmailun harrastajilta tai kotimaisilta viranomaisilta ei voida vaatia sujuvaa englannin kielen taitoa ja, jos lennonvarmistuspalvelua tarjotaisiin vain englanniksi, tällä saattaisi olla negatiivisia turvallisuusvaikutuksia kielitaidon puutteista johtuen. Kyseinen säännös vastaa kuitenkin voimassa olevan ilmailulain 116 §:n 3 momenttia.

Valiokunta korostaa, että myös jatkossa mahdollisia käytettävää kieltä koskevia päätöksiä tehtäessä on tarkkaan arvioitava, onko vaatimus todella tarpeen lentoturvallisuuden tai ilmailun sujuvuuden varmistamiseksi ja yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitteiden toteuttamiseksi. Valiokunta toteaa, että kansainvälisissä yhteyksissä englannin kielen käyttäminen lennonvarmistuksessa on pitkälti vallitseva käytäntö ja lähtökohtaisesti sen voidaan nähdä olevan ammattimaisessa ilmailussa myös turvallisuuden kannalta edullista.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan mahdolliset kieltä koskevat päätökset koskisivat lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä lähinnä

yläilmatilaa ja aluelennonjohtopalveluita sekä pidemmällä aikavälillä mahdollisesti kansainväliseen liikenteeseen käytettäviä suurimpia lentoasemia. Näin ollen kyseiset päätökset eivät saadun selvityksen mukaan todennäköisesti vaikuttaisi olennaisesti harrasteilmailun toimintaan.

Valiokunta pitää kuitenkin hyvin tärkeänä, että mahdollisia päätöksiä tehtäessä otetaan huomioon myös erilaiseen harrasteilmailuun liittyvät tarpeet ja turvallisuusvaikutukset ottaen huomioon, että kaikilta harrastajilta, tai edes kotimaisilta viranomaisilta, ei välttämättä ole kohtuullista odottaa riittävän sujuvaa englannin kielen taitoa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan mainitussa pykälässä tarkoitettu tarjottavan palvelun kieltä koskeva päätös saattaa olla tarpeen esim. silloin, jos lennonvarmistuksen käytännön toteutuksen vastuu siirtyy jossain tietyssä tilanteessa, esimerkiksi yhteistä ilmatilaa koskevan sopimuksen mukaisesti toisen maan viranomaiselle. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan tällaisessakin tilanteessa kuitenkin varmistettaisiin aina käytännön toimenpitein, että suomenkielinen palvelu on tarvittaessa saatavilla. Valiokunta katsoo saamansa selvityksen perusteella, että ilmailun turvallisuuden ja kotimaisten viranomaistoimintojen varmistamiseksi on välttämätöntä, että palvelu voidaan aina saada tarvittaessa myös suomen ja ruotsin kielellä.

#### *Lennonvarmistuksen hinnoittelu*

Asiantuntijakuulemisessa on yhtenä näkemyksenä tuotu esille, että hallituksen esityksen 112 §:n 4 momentista tulisi poistaa ilmaliikennepalvelun tarjoajan oikeus periä kohtuullisen tuoton sisältävä määrä lennonvarmistuksen erillispalveluista. Valiokunta toteaa, että ilmaliikennepalvelujen tarjoaja Suomessa eli Finavia Oyj on osakeyhtiö, joka toimii asiakkailta perimiensä maksujen varassa ja verkostoperiaatteen mukaisesti Suomen lentoasemaverkostoa ylläpitäen ilman julkista budjettirahoitusta. Näin ollen valiokunta pitää välttämättömänä, että sillä on jatkossakin oikeus saada toiminnastaan kohtuullinen tuotto. Valiokunta toteaa, että käytännössä tiukka kansainvälinen kilpailu asettaa tosiasiallisia rajoja hinnoittelun määrittelemiselle. Valiokun-

ta kiinnittää huomiota myös siihen, että esityksen 111 §:n 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että valtion ilmailulta ja sotilasilmailulta perittävät maksut ovat kohtuullisia ja hinnoittelussa noudatetaan, mitä 112 §:ssä säädetään.

#### *Lentoesteitä koskeva sääntely*

Esityksen 158 §:n lentoesteitä koskevaan sääntelyyn ehdotetaan eräitä muutoksia, joilla valiokunnan saaman selvityksen mukaan pyritään helpottamaan luvanhakijan hallinnollista taakkaa. Valiokunta pitää tärkeänä, että jatkossakin pyritään etsimään myös viranomaistoiminnan osalta hallinnollisesti keveitä ja joustavia menettelyjä, jotta mm. tuulivoimahankkeita saataisiin eteenpäin.

#### *Yksityiskohtaiset perustelut*

##### **1. lakiehdotus**

*11 §. Ilmailulta rajoitetut alueet ja vaara-alueet.* Poliisitoimen voi olla tarpeen rajoittaa esimerkiksi pitkäkestoisien piiritystilanteen tai yleisötilaisuuden turvaamiseen liittyvissä tehtävissä ilmailua tietyllä alueella. Saamansa selvityksen perusteella valiokunta ehdottaa, että pykälän 3 momentissa lueteltuihin tarpeisiin, joita varten rajoituksia voidaan asettaa, lisätään yleinen turvallisuus edellä mainittujen viranomaisten tarpeiden varmistamiseksi. Yleinen järjestys ja turvallisuus on vakiintunut käsitepari useissa poliisia koskevissa säännöksissä.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan aluevalvonnan uudistamista koskevassa säädösvalmistelussa on tullut esille selkeä tarve lisätä mainittuun pykälän 3 momentin säännökseen myös aluevalvonta. Valiokunta ehdottaa näin ollen aluevalvonnan lisäämistä säännökseen. Lisäksi viranomaistoiminnan turvaamiseen liittyvästä syystä valiokunta myös ehdottaa saamansa selvityksen perusteella, että ilmailu tulee rajoittaa tai kieltää 11 §:n 4 momentin 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla, jos se on välttämätöntä myös rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi.

*47 §. Luvan myöntämisen edellytykset.* Valiokunta ehdottaa, että pykälän 2 momenttiin tehdään teknisluonteinen korjaus, jolla momentin EASA-asetukseen viittausta koskeva ensimmäinen lause poistetaan.

*81 §. Rakentamisluvan myöntämisen edellytykset.* Valiokunta ehdottaa, että pykälään korjataan 1. päivänä syyskuuta 2014 voimaantulleen ympäristönsuojelulain säädösnumero.

*97 §. Tarkastusten suorittaminen.* Edellä yleisperusteluissa mainittuun perustuslakivaliokunnan lausuntoon viitaten valiokunta ehdottaa, että turvatarkastuksen suorittavan henkilön tulee olla Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä.

*109 §. Ilmatilan jäsentäminen ja hallinta.* Valiokunta ehdottaa saamansa selvityksen perusteella, että pykälään tehdään teknisluonteinen tarkistus säännöksen selkeyttämiseksi ja esityksen yhdenmukaistamiseksi.

*157 §. Ilmailun ympäristövaikutuksia koskevat määräykset.* Valiokunta ehdottaa, että pykälään tehdään teknisluonteinen korjaus. Valiokunta toteaa säännöksen tulkinnan selkeyttämiseksi, että pykälässä tarkoitetuista sallituista poikkeuksista säädetään unioniasetuksissa.

*164 §. Ulkopuolisen asiantuntijan käyttäminen Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien hoitamisessa.* Perustuslakivaliokunta toi lausunnossaan esille, että hallinnon yleislait voivat tulla sovellettaviksi myös yksityisen tai valtion liikelaitoksen toteuttamassa tosiasiallisessa hallinto-toiminnassa yleislakien sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää tai liikelaitosten kielellisiä palveluja sekä yksityisen kielellistä palveluvollisuutta koskevien säännösten mukaisesti, jollei niiden soveltamista ole perustellusta syystä nimenomaisesti suljettu pois. Näin ollen perustuslakivaliokunta katsoi, että esityksen 164 §:n 2 momenttiin olisi myös perusteltua lisätä ulkopuolista asiantuntijaa koskeviin irtisanomisperusteisiin yhtenä perusteena, että asiantuntija on toiminut lainvastaisesti. Liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa, että mai-

nittuun pykälään lisätään tätä koskeva irtisanomisperuste.

*166 §. Ilma-aluksen lähdön estäminen muusta syystä.* Saamansa selvityksen perusteella valiokunta ehdottaa, että pykälän 5 momenttiin lisätään maastalähdön rinnalle myös maahantuloon liittyvät määräykset. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan on säännöksen tarkoituksen mukaista ja johdonmukaista, että aluksen lähtö voidaan estää samoin perustein sekä silloin, jos on rikottu maasta lähtöä koskevia määräyksiä, että silloin, kun on rikottu maahantuloa koskevia määräyksiä.

*167 §. Ilma-aluksen kulkuun puuttuminen.* Saamansa selvityksen perusteella valiokunta ehdottaa, että pykälään tehdään täydennys, jonka mukaan rajavartiomies voisi toteuttaa säännöksessä tarkoitettuja toimenpiteitä myös meripelastustehtävien hoitamiseksi välttämättömästä syystä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan lisäys on tarpeen näiden viranomaistehtävien turvaamiseksi.

*182 §. Voimaantulo.* Valiokunta ehdottaa, että pykälään tehdään teknisluonteinen korjaus, jolla

pykälässä lueteltujen säännösten listaan lisätään 47 §. Kyseisen pykälän 1 momentin 9 kohdassa säädetään kauko-ohjaajan lupakirjasta kelpuutuksineen ja korjauksen myötä myös tämän säännöksen voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella kauko-ohjattavien ilma-alusten osalta.

## 2. lakiehdotus

*Johtolause.* Laki meripelastuslain muuttamisesta (752/2014) on tullut voimaan 1. päivänä lokakuuta 2014. Valiokunta ehdottaa näin ollen, että säädöksen numero toisen lakiehdotuksen johtolauseessa korjataan vastaamaan mainittua muutoslakia.

## Päätösehdotus

Edellä esitetyn perusteella liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa,

*että lakiehdotukset hyväksytään muutettuina (Valiokunnan muutosehdotukset).*

## Valiokunnan muutosehdotukset

### 1.

## Ilmailulaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

### Yleiset säännökset

1—10 §  
(Kuten HE)

11 §

*Ilmailulta rajoitetut alueet ja vaara-alueet*

(1—2 mom. kuten HE)

Liikenteen turvallisuusvirasto voi lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, poliisitoiminnan, pelastustehtävien, turvallisuustutkinnan tai yleisen järjestyksen ja turvalli-

*suuden sekä rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi välttämättömästä* syystä rajoittaa taikka kieltää ilmailun tietyllä alueella enintään kahden viikon ajaksi. Oikeudesta puuttua ilma-aluksen kulkuun välitöntä puuttumista edellyttävissä tapauksissa säädetään 167 §:ssä.

FUA-asetuksessa tarkoitetun ilmatilan hallintayksikön on tarkoituksenmukaiseksi katsomallaan tavalla rajoitettava tai kiellettävä ilmailu tietyllä alueella:

1) pelastus-, poliisi- tai sotilasviranomaisen taikka rajavartiolaitoksen tai tullin tai lento- tai meripelastuskeskuksen, säteilyturvakeskuksen tai ilmailuviranomaisen esityksestä enintään kolmen vuorokauden ajaksi, jos se on välttämättöntä lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, poliisitoiminnan, pelastustehtävien, turvallisuustutkimuksen tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden *taikka rajaturvallisuuden* ylläpitämiseksi;

(2 kohta kuten HE)

(5 mom. kuten HE)

2 luku

#### **Ilma-alus- ja lupakirjarekisterit**

12—31 §  
(Kuten HE)

3 luku

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

32—44 §  
(Kuten HE)

4 luku

#### **Lupakirjat ja kelpoisuusvaatimukset**

45 ja 46 §  
(Kuten HE)

47 §

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

(1 mom. kuten HE)

(Poist.) Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentoturvallisuuden varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin komission asetuksiin tai Eurocontrolin normeihin perustuvia tarkempia määräyksiä lupien kelpoisuusvaatimuksista, hakemisesta ja voimassaoloajoista.

(3—5 mom. kuten HE)

48—51 §  
(Kuten HE)

5 luku

#### **Yleiset lentotoimintaa koskevat vaatimukset**

52—61 §  
(Kuten HE)

6 luku

#### **Kaupallinen ilmakuljetus ja lupa ilmailutoimintaan eräissä tapauksissa**

62—74 §  
(Kuten HE)

7 luku

#### **Lentopaikat ja maalaitteet**

75—80 §  
(Kuten HE)

81 §

#### *Rakentamisluvan myöntämisen edellytykset*

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

edellyttämät vaatimukset ja lentopaikalle on myönnetty ympäristönsuojelulain (527/2014) edellyttämä ympäristölupa. Rakentamislupa voidaan liittää ehtoja, joiden avulla voidaan varmistaa lentoturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden toteutuminen. Rakentamislupa voidaan kuitenkin evätä maanpuolustuksellisten syiden perusteella.

(2 ja 3 mom. kuten HE)

82—88 §  
(Kuten HE)

8 luku

#### **Maahuolinta**

89—94 §  
(Kuten HE)

9 luku

#### **Ilmailun turvaaminen**

95 ja 96 §  
(Kuten HE)

97 §

#### *Tarkastusten suorittaminen*

Turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa Euroopan komission asetuksissa säädetään, miten turvatarkastukset on suoritettava. *Turvatarkastuksen saa suorittaa henkilö, joka on suorittanut 98 §:ssä tarkoitetun koulutuksen, ja jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt turvatarkastajaksi.* Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa asetusten säännöksiä täydentäviä määräyksiä.

(2 mom. kuten HE)

98—104 §  
(Kuten HE)

10 luku

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

105—108 §  
(Kuten HE)

109 §

#### *Ilmatilan jäsentäminen ja hallinta*

(1 ja 2 mom. kuten HE)

*FUA-asetuksessa tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö, jonka toimintaan osallistuvat sekä siviili- että sotilastoimijat, toimii edellä 108 §:n mukaisesti nimetyn ilmaliikennepalvelun tarjoajan yhteydessä. Valmiuslain 3 §:n 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuissa poikkeusoloissa ilmatilan hallinnasta vastaa puolustusvoimat.*

110—116 §  
(Kuten HE)

11 luku

#### **Ilmailuonnettomuudet, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelu, vaaratilanteet ja poikkeamat**

117—128 §  
(Kuten HE)

12 luku

#### **Meluun liittyvät toimintarajoitukset lentoasemilla**

129—135 §  
(Kuten HE)

13 luku

#### **Vahingonkorvausvastuu ja vakuutukset**

136—139 §  
(Kuten HE)

## 14 luku

**Lupia ja hyväksyntöjä koskevat hallinnolliset seuraamukset**140—151 §  
(Kuten HE)

## 15 luku

**Erinäiset säännökset**152—156 §  
(Kuten HE)

## 157 §

*Ilmailun ympäristövaikutuksia koskevat määräykset*

Liikenteen turvallisuusvirasto voi, ottaen huomioon 131 §:ssä tarkoitetun tasapainoisen lähestymistavan, antaa määräyksiä lento- ja huoltotoiminnasta, milloin se on tarpeen ilma-alusten aiheuttaman melun tai muun haitallisen ympäristövaikutuksen vähentämiseksi tai estämiseksi *taikka* sallitun poikkeuksen myöntämistä varten. Määräykset voivat koskea:

(1—4 kohta kuten HE)

158—163 §  
(Kuten HE)

## 164 §

*Ulkopuolisen asiantuntijan käyttäminen Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien hoitamisessa*

(1 mom. kuten HE)

Liikenteen turvallisuusviraston ja asiantuntijan välisessä sopimuksessa sovitaan tehtävien sisällöstä ja muista tehtävän hoitamisen kannalta tarpeellisista seikoista. Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo ulkopuolista asiantuntijaa tämän suorittaessa sille annettuja tehtäviä. Jos asiantuntija ei täytä 1 momentissa säädettyjä vaatimuksia tai ei noudata tehtäviä hoitaessaan viraston ja asiantuntijan välistä sopimusta ja muuta

valvonnan yhteydessä annettua ohjeistusta taikka muutoin laiminlyö tehtävien asianmukaisen hoitamisen *tai toimii lainvastaisesti*, viraston on sanottava irti sopimus asiantuntijan kanssa.

(3 mom. kuten HE)

165 §  
(Kuten HE)

## 166 §

*Ilma-aluksen lähdön estäminen muusta syystä*

(1—4 mom. kuten HE)

Rajavartioviranomaisella on oikeus estää ilma-aluksen lähtö, mikäli on syytä epäillä ilma-aluksessa olevan henkilön, joka on rikkonut *maahantuloon tai maastalähtöön* liittyviä määräyksiä.

## 167 §

*Ilma-aluksen kulkuun puuttuminen*

Yleisen järjestyksen ja turvallisuuden vaatiessa Liikenteen turvallisuusvirasto ja välitöntä puuttumista edellyttävissä tapauksissa lentopaikan lennonjohto, alueenlennonjohto ja ilmaliikennepalvelusta vastaavan lentopaikan päällikkö tai hänen määräämänsä sijainen sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi sekä pelastustehtävien hoitamiseksi välttämättömästä syystä tai merkittävän valtiollisen tapahtuman turvaamiseksi sotilasviranomaisena tai poliisi taikka rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi *sekä meripelastustehtävien hoitamiseksi* välttämättömästä syystä rajavartiomies voi kieltää ilma-aluksen lähdön, määrätä ilma-aluksen laskeutumaan, vaatia tunnistamista, määrätä lentosuunnan ja -korkeuden taikka muutoin puuttua ilma-aluksen kulkuun. Jos ilma-alus määrätään laskeutumaan, on laskeutumista varten osoitettavan lentopaikan oltava sopiva kyseisen ilmaluostyyppin turvalliseen laskeutumiseen.

(2 mom. kuten HE)

168—174 §  
(Kuten HE)

16 luku

**Rangaistukset**175—180 §  
(Kuten HE)

17 luku

**Muutoksenhaku**181 §  
(Kuten HE)

18 luku

**Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset**

182 §

*Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Lain 37, 38, 47, 53, 55, 62, 73, 79 ja 87 §:n säännöksiä sovelletaan toimintaan kauko-ohjattavilla ilma-aluksilla kuitenkin vasta valtioneuvoston asetuksella säädettävästä ajankohdasta alkaen.

183 ja 184 §  
(Kuten HE)**2.****Laki****meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*muutetaan* meripelastuslain (1145/2001) 14 §:n 2 momentin 3 kohta, sellaisena kuin se on laissa 752/2014, seuraavasti:

14 §  
(Kuten HE)Voimaantulosäännös  
(Kuten HE)

Helsingissä 16 päivänä lokakuuta 2014

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

|      |                     |                        |
|------|---------------------|------------------------|
| pj.  | Kalle Jokinen /kok  | Raimo Piirainen /sd    |
| vpj. | Osmo Kokko /ps      | Janne Sankelo /kok     |
| jäs. | Thomas Blomqvist /r | Hanna Tainio /sd       |
|      | Markku Eestilä /kok | Ari Torniainen /kesk   |
|      | Ari Jalonen /ps     | Reijo Tossavainen /ps  |
|      | Jukka Kopra /kok    | Oras Tynkkynen /vihr   |
|      | Merja Kuusisto /sd  | Mirja Vehkaperä /kesk. |
|      | Suna Kymäläinen /sd |                        |

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula.