

Hallituksen esitys Eduskunnalle ilmailulainiksi ja laiksi suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi ilmailulaki, joka korvaisi nykyisen vuodelta 1964 olevan ilmailulain.

Lailla säänneltäisiin ilmailua Suomessa ja ilmailua suomalaisella ilma-aluksella Suomen ulkopuolella. Sotilasilmailusta säädettäisiin edelleen erikseen asetuksella. Oleellimmat lentoturvallisuutta koskevat ilmailulain säännökset koskisivat kuitenkin myös sotilasilmailua.

Ehdotuksessa on otettu huomioon lentotoinnassa vuodelta 1964 olevan ilmailulain säätämisen jälkeen tapahtunut voimakas kehitys ja sen asettamat vaatimukset. Euroopan yhdentymiskehityksen mukanaan tuomat tarpeet ja kehitys kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) sekä Euroopan siviili-ilmailukonferenssissa (ECAC) on myös otettu huomioon esityksen valmistelussa.

Voimassa olevaan ilmailulakiin verrattuna ehdotus sisältää useita olennaisia muutoksia. Lupamenettelyjä ehdotetaan yksinkertaistettavaksi. Toimilupien tarveharkinnasta luovuttaiisiin. Ansiolentotoimintaa ja ilma-alusten rekisteröintiä koskevissa säännöksissä on otettu huomioon yhdentymiskehityksen vaatimukset siten, että luvanhaltijan kansallisuudelle asetettuja rajoituksia ehdotetaan väljennettäväksi. Suomea sitovat kansainväliset sopimukset säätävät kuitenkin varsin tarkoin lupaynnä muita menettelyjä, mikä rajoittaa kansallista liikkumavaraa.

Lakiin ehdotetaan otettavaksi melua ja muita päästöjä koskeva säännös, jolla pyrittäisiin vähentämään ilma-aluksen käyttämisestä aiheutuvia haittoja. Ehdotuksen mukaisesti lentopaikkoja koskeva lupajärjestelmä toisaalta yksinkertaistuisi ja toisaalta tarkentuisi.

Ilma-alusten vakuutusvaatimuksia ehdotetaan tiukennettavaksi säätämällä pakollisesta vastuuvakuutuksesta.

Ehdotuksella myös täsmennettäisiin rangautussäännöksiä ja otettaisiin käyttöön uhkasakomenettely.

Keskeisimmät ilmailua koskevat säännökset annettaisiin laissa. Nykyisen ilmailuasetuksen tärkeimmät säännökset otettaisiin lakiin ja asetustasoisesta sääntelystä pitkälti luovuttaiisiin. Alemmanasteiset määräykset annettaisiin ilmailumääräyksissä.

Esityksessä ehdotetaan ilmailuonnettomuuksien tutkintaa koskevien säännösten sijoittamista suuronnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin. Onnettomuudet tutkisi oikeusministeriön yhteydessä toimiva onnettomuustutkintakeskus tai tutkintalautakunta.

Lait ovat tarkoitetut tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen kun ne on hyväksytty ja vahvistettu ja tarvittavat uudet ilmailumääräykset on valmisteltu. Voimaantuloajankohdasta säädettäisiin asetuksella. Taavoitteena on saada laki voimaan viimeistään vuoden 1996 alusta.

SISÄLLYSLUETTELO

	Sivu		Sivu
ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1	3 luku. Ilma-aluksen lentokelpoisuus ...	17
YLEISPERUSTELUT	3	4 luku. Lupakirjat ja kelpoisuusvaatimukset	20
1. Johdanto	3	5 luku. Ilma-aluksen päällikkö ja miehistö sekä palvelu ilma-aluksessa	24
2. Nykytila	3	6 luku. Lentopaikat ja maallitteet	27
2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö	3	7 luku. Lennonvarmistus	31
2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö	4	8 luku. Ilmailu ansiotarkoituksessa ja lupailmailutoimintaan eräissä tapauksissa	34
2.3. Nykytilan arviointi	5	9 luku. Vahingonvastuu ja vakuutukset	39
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset	7	10 luku. Ilmailuonnettomuudet ja vaaratilanteet	41
3.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi	7	11 luku. Erinäiset säännökset	42
3.2. Keskeiset ehdotukset	7	12 luku. Rangaistussäännökset	45
4. Esityksen vaikutukset	8	13 luku. Muutoksenhaku	47
4.1. Taloudelliset vaikutukset	8	14 luku. Tarkemmat säännökset ja voimaantulo	47
4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset ..	9	1.2. Laki suuronnettomuuksien tutkinnasta ..	47
4.3. Ympäristövaikutukset	9	2. Tarkemmat säännökset ja määräykset	50
4.4. Vaikutukset eri kansalaisryhmien asemaan	10	3. Voimaantulo	50
5. Asian valmistelu	10	LAKIEHDOTUKSET	51
5.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto	10	1. Ilmailulaki	51
5.2. Lausunnot	10	2. Laki suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta	67
6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja	10	LIITTEET	69
6.1. Riippuvuus muista esityksistä	10	Liite 1. Rinnakkaisteksti	69
6.2. Riippuvuus kansainvälisistä sopimuksista ja velvoitteista	10	Laki suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta	69
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	11	Liite 2. Ilmailuasetus	72
1. Lakiehdotusten perustelut	11		
1.1. Ilmailulaki	11		
1 luku. Yleiset säännökset	11		
2 luku. Ilma-aluksen rekisteröinti, kansallisuus ja merkitseminen	14		

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Ilmailussa ja sen kansainvälisessä yhteistoi-
minnassa on tapahtunut viimeisten vuosikym-
menten aikana voimakasta kehitystä. Ilma-
alusten tekninen kehitys ja lentotoiminnan kas-
vu sekä lentoliikenteen kasvava merkitys erityi-
sesti kansainvälisessä liikenteessä ovat synnyt-
täneet tarpeen ilmailua koskevan lainsäädän-
nön kokonaistarkasteluun.

Nykyinen ilmailulaki (595/64) vuodelta 1964
on laadittu monin osin varsin kauaskantoisten
periaatteiden varaan sekä tukeutuen pohjois-
maiseen yhteistyöhön. Laki siihen myöhemmin
tehtyine muutoksineen on palvellut melko hy-
vin ilmailun kehittämistä ja osaltaan tarjonnut
edellytykset niin lentoturvallisuudelle ja -var-
muudelle kuin elinkeinon kehittymiselle. Laki
perustuu kuitenkin osittain ilmailulakiin
(139/23) vuodelta 1923, joten erilaisia muutos-
tarpeita on paljon.

Ilmailun kansainvälinen kehitys on ollut
voimakasta niin Yhdistyneiden Kansakuntien
(YK) alaisen kansainvälisen siviili-ilmailujärjes-
tön (ICAO, International Civil Aviation Or-
ganization) kuin Euroopan siviili-ilmailukonferen-
ssin (ECAC, European Civil Aviation Con-
ference) piirissä. ICAO ja ECAC ovat valtioiden
välisiä järjestöjä. Euroopan yhdentymiske-
hitys on merkinnyt ja tulee edelleen merkitse-
mään voimakasta liberalisointumista lentoliik-
enteelle ja lentotoiminnalle yleensä.

Ansiolentotoiminta on muuttunut yhden
henkilön ja yhden lentokoneen yritysten muos-
dostamasta järjestelmästä suurten ilmailuorga-
nisaatioiden toiminnaksi. Ilma-alusten tekninen
kehitys ja lukumäärän lisääntyminen on ollut
nopeaa. Ympäristövaikutusten merkitys on
kasvanut.

Muutostarpeita on niin paljon, että on pe-
rusteltua osittaisuudistusten sijasta uusia ilmailu-
laki myös niiltä osin, joissa muutokset aikai-
sempaan lakiin eivät ole sisällöltään merkittä-
viä. Tuloksena on lakiteknisesti selkeämpi ja
yhtenäisempi kokonaisuus.

Eräs uuden lain säätämistä puoltava seikka
on se, että keskeiset ilmailua, lentoturvallisuutta,
lupia ja niin edelleen koskevat säännökset
voitaisiin samalla siirtää asetuksesta lakiin.
Asetuksen tasoisesta sääntelystä luovuttaisiin
lähes kokonaan. Nykyisen kolmiportaisen jär-
jestelmän (laki, asetus ja ilmailumääräys) sijas-

ta normiston rungon muodostaisivat laki ja
ilmailumääräykset.

Ilmailumääräykset antaisi Ilmailulaitos ku-
ten nykyisinkin. Ilmailumääräykset perustuvat
kansainvälisen yhteistyön tuloksena syntynei-
siin lukuisiin normeihin.

2. Nykytila

2.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Ilmailulaki ja -asetus (525/68) perustuvat
kokonaan toisenlaisiin yhteiskunnallisiin, ta-
loudellisiin ja liikenteellisiin olosuhteisiin ver-
rattuna 1990-luvun ilmailuun ja ilmaliikentee-
seen. Osittain laki perustuu ilmailulakiin vuodelta
1923.

Voimassa olevan ilmailulain siviili-ilmailua
koskeva I osan 1 luku sisältää yleiset säännök-
set ilmailusta Suomen alueella. Lain 2 luvussa
on säännökset ilma-alusten rekisteröinnistä,
kansallisuudesta ja merkitsemisestä. Rekiste-
röinnin edellytyksenä on hakijan suomalaisuus
ja Suomessa annettu tai hyväksytty lentokel-
poisuustodistus.

Lain 3 luku sisältää säännökset ilma-aluksen
lentokelpoisuudesta ja 4 luvussa ovat ilma-
aluksen miehistöä koskevat säännökset sekä
säännökset lentolupakirjan saamisen ja voimas-
saolon edellytyksistä. Viides luku määrittelee
ilma-aluksen päällikön oikeudet ja velvollisuu-
det lennon suorittamisessa sekä ilma-aluksen
turvallisuuteen liittyvissä tilanteissa kuin myös
ilma-aluksessa tapahtuvia tai ilma-alukseen liit-
tyviä rikoksia koskevissa tilanteissa.

Kuudes luku sisältää määräykset maaorgani-
saatiolle asetettavista vaatimuksista sekä len-
nonvarmistuspalvelujen järjestämisestä. Luvus-
sa säädetään niin yleisen kuin yksityisen lento-
paikan rakentamiseen ja pitoon vaadittavista
luvista sekä hyväksymisestä. Luvan lentopaik-
kan rakentamiseen ja pitoon antaa pääsääntöi-
sesti valtioneuvosto. Pienempien ja vähemmän
liikennöityjen lentopaikkojen luvat sekä luvan
lentopaikan rakennelmien, laitosten ja laittei-
den muutoksiin antaa Ilmailulaitos. Luvussa
säädetään myös lunastusperusteista lentopaik-
koja varten ja omaisuuden käyttöä koskevista
rajoituksista lentoturvallisuuden varmistami-
seksi.

Seitsemännessä luvussa ovat säännökset il-

mailusta ansiotarkoituksessa. Kansainvälisen liikenteen osalta järjestelmä rakentuu luvanvaraisuuteen, tarveharkintaan ja lentoliikennesopimuksiin. Suomen sisäinen ansiotarkoituksessa harjoitettava lentotoiminta ja kotimaan liikenne on pääsääntöisesti mahdollista vain suomalaisille.

Säännökset lentopaikkojen ja lentoreittien käytöstä ovat kahdeksannessa luvussa.

Säännökset ilmailusta aiheutuvan vahingon vastuusta sisältävät kymmenenteen lukuun ja vuoden 1923 lakiin, joka on tältä osin edelleen voimassa.

Yhdennessätoista luvussa on säännöksiä lento-onnettomuuksien varalta. Luku sisältää säännökset pelastuspalvelun järjestämisestä ja lento-onnettomuuksien tutkinnasta. Lento-onnettomuuden tai sen vaaratilanteen tutkii Ilmailulaitoksen kutakin onnettomuutta varten erikseen asettama tutkijalautakunta. Saatuaan työnsä valmiiksi lautakunta antaa selontekonsa valtioneuvoston asettamalle lento-onnettomuuksien tarkastuslautakunnalle. Suuronnettomuuksiksi katsottavat lento-onnettomuudet ja niiden vaaratilanteet tutkitaan kuitenkin ilmailulain mukaisesta tutkintajärjestelmästä poiketen suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain mukaisesti. Tällöin valtioneuvosto asettaa kutakin tutkintaa varten tutkintalautakunnan, joka antaa tutkintaselostuksen valtioneuvostolle.

Kolmanteentoista lukuun sisältyvät rangaussäännökset ja neljänteentoista muutoksenhakusäännös. Ilmailulain rikkomista koskevat tuomioistuinasiat käsitellään normaalien oikeuspaikkasäännösten mukaisissa alioikeuksissa ja normaalikokoonpanossa.

Lain II osa sisältää valtuussäännöksen sotilasilmailua koskevien säännösten antamisesta asetuksella (sotilasilmailuasetus 643/68) sekä säännökset ilmailulain soveltamisesta muihin yksinomaan valtion tarkoituksia varten käytäviin ilma-aluksiin.

Ilmailuasetus sisältää tarkemmat määräykset ilma-aluksen rekisteröinnistä, kansallisuudesta, merkitsemisestä, lentokelpoisuudesta, miehistöstä ja päälliköistä. Asetuksessa säädetään myös lentopaikoista ja muusta maaorganisaatiosta, ilmailusta ansiotarkoituksessa, muusta ilmailutoiminnasta, ilmailiikennettä koskevista säännöistä ja lento-onnettomuuksien tutkinnasta.

Mainittujen säädösten ohella keskeinen osa ilmailutoiminnan ohjauksesta tapahtuu lentosäännöillä ja muilla ilmailumääräyksillä. Ilmailumääräykset ovat luonteeltaan teknis-ope-

ratiivisia ja ne voidaan ryhmitellä lentopaikkoja ja maalaitteita koskeviin, ilma-aluksia ja ilmailuvälineitä koskeviin, lentotoimintaa koskeviin, ilmailulupakirjoja koskeviin sekä koulutustoimintaa koskeviin määräyksiin. Voimassa olevia ilmailumääräyksiä on noin 200 kappaletta.

Ilmailumääräykset antaa Ilmailulaitos. Sen toimintaa ohjaavat Ilmailulaitoksesta annettu laki (1123/90) ja asetus (1124/90) sekä valtion liikelaitoksia koskeva lainsäädäntö.

Matkustajien, matkatavaran tai rahdin ilmailukuljetuksista on erilliset säännökset ilmailukuljetuslaissa (387/86), ilmailukuljetussopimuslaissa (45/77) ja kuljetuksesta ilma-aluksissa annetuksa laissa (289/37).

Kiinnityksen vahvistamisesta ilma-alukseen on säännökset kiinnityksestä ilma-aluksiin annetussa laissa (211/28).

2.2. Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö

Ilmailun nopea kehitys on aiheuttanut lainsäädännön uudistustarpeita myös muissa maissa. Ruotsin ilmailulainsäädäntö vastaa sisällöltään varsin pitkälle Suomen ilmailulakia. Ruotsissa ilmailulainsäädäntöä on uudistettu osittaisuudistuksin. Norjassa pitkään valmisteltu kokonaisuudistusta koskeva hallituksen esitys asiasta annettiin vuoden 1993 alkupuolella. Tanskassa ollaan käynnistämässä lainsäädäntöuudistusta. Eurooppalaisen ilmailulainsäädännön uudistaminen liittyy monin osin Euroopan unionin alueella käynnissä olevaan lentoliikenteen vapautumiseen.

Ilmailu on korostetun kansainvälistä. Keskeiset ilmailua koskevat periaatteet ja järjestelyt syntyvät kansainvälisen yhteistyön tuloksena ICAO:n, ECAC:n ja JAA:n (Joint Aviation Authorities) kokouksissa ja työryhmissä.

Sopimuksien laatimisen 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 globaali luonne.

Kansallinen liikkumavara ilmailulain säätämässä on varsin pieni. Ilmailun kehittymistä

ohjaavat kansainvälisessä yhteistyössä sovitut periaatteet, jotka valtiot toteuttavat lainsäädännössään tai - kuten käytännössä usein tapahtuu - ilmailumääräyksissä.

Ehdotusta laadittaessa on otettu huomioon Euroopan talousalueesta tehty (ETA) sopimus ja Suomen mahdollinen jäsenyys Euroopan unionissa (EU). Ilmailun alalla keskeisin yhteistyö tapahtuu kuitenkin kansainvälisen siviili-ilmailusopimuksen perusteella ICAO:n puitteissa. ICAO pyrkii edistämään kansainvälisen siviili-ilmailun turvallista kehitystä. Teknisissä, operatiivisissa ja osittain myös taloudellisissa kysymyksissä ICAO antaa standardeja, menettelyjä ja menettelytapoja koskevia määräyksiä, jotka julkaistaan järjestön yleissopimuksen liitteinä. Suomi tuli ICAO:n jäseneksi vuonna 1949.

ICAO:n rinnalla on viime vuosina korostunut ECAC:n ja eurooppalaisten ilmailuviranomaisten välisen yhteistyöorganisaation JAA:n merkitys.

ECAC keskittyy työssään lähinnä eurooppalaisen lentoliikenne-elinkeinon toimintaedellytysten kehittämiseen. ECAC pyrkii vaikuttamaan lentoliikennettä koskevien EU-normien valmisteluun. Suomesta tuli ECAC:n jäsen vuonna 1954.

JAA:n työn tavoitteena on lentoturvallisuutta koskevien, lähinnä teknis-operatiivisten määräysten laatiminen yhteistyössä viranomaisten kesken. JAA:n julkaisemat määräykset, JAR-määräykset (Joint Aviation Requirements, täydentävät ja edelleen kehittävät ICAO:ssa hyväksytyt säännökset).

ICAO:n, ECAC:n ja JAA:n määräykset ja suositukset ovat sisällöltään teknisiä ja operatiivisia. Ne saatetaan Suomessa voimaan Ilmailulain päätöksillä ja ilmailumääräyksillä.

2.3. Nykytilan arviointi

Viime vuosikymmeninä ilmailun merkitys liikennepalvelujen tuottajana on kasvanut. Myös tekninen ja taloudellinen kehitys sekä kansainvälistyminen on ollut voimakasta. Ilmailulakiin vuosien kuluessa tehdyillä muutoksilla on:

a) lievennetty ilma-aluksen rekisteröimisen edellytyksiä poikkeusmenettelyllä (8 § 3 mom.);

b) muutettu säännöksiä pakkokeinojen käytöstä ilma-aluksessa (25 § 2—4 mom. ja 26 § 2—3 mom.);

c) muutettu huumaavan aineen käytön kieltöä koskevaa säännöstä (27 § 1 mom.);

d) muutettu laskeutumis- ynnä muita maksuja koskevia säännöksiä (37 §, 63 § 2 mom.);

e) lievennetty ansiolentotoiminnan harjoittamisen edellytyksiä poikkeusmenettelyllä (43 § 3 mom.);

f) muutettu ilmailusta johtuvan vahingon korvausvelvollisuutta koskevaa säännöstä (53 §);

g) lisätty lento-onnettomuuksien tutkintaa koskeviin säännöksiin viittaus suuronnettomuuksien tutkintalautakunnan toimivallasta (60 a §);

h) lisätty viittaus löytötavaralain (778/88) soveltamisesta (61 § 2 mom.);

i) muutettu rangaistussäännöksiä (67—69 §); sekä

j) muutettu muutoksenhakusäännöstä (71 § 1 mom.).

Useimmat muutokset ovat johtuneet ilmailusta riippumattomista uudistushankkeista kuten vahingonkorvauksen sovittelua tai rangaistussäännöksiä koskevista yleisistä uudistuksista. Varsinaiselta ilmailua koskevalta osaltaan laki on pysynyt lähes muuttamattomana.

Ilmailulainsäädännössä on havaittu konkreettisia puutteita ja epäkohtia, jotka ovat korjattavissa vain koko lainsäädännön uudistamisella. Tällaisia tarpeita liittyy muun muassa ansiolentotoimintaa, lentopaikkojen perustamista ja norminantovaltuuksia koskeviin säännöksiin. Kansainvälistyminen on tuonut esiin asioita, joita nykyisellä ilmailulla ei ole riittävästi säädelty. Laissa ei ole otettu huomioon lentoliikenteen kehittymistä monimutkaiseksi järjestelmäksi, jossa on monenlaatuista toimintaa ja monta eri toimijaa. Lain jäykät lupasäännökset eivät vastaa nykyisiä tarpeita. Elinkeinotoiminnan kannalta joustamaton joko/tai-periaate on aiheuttanut ongelmia esimerkiksi kevytreittiliikenteen järjestämisessä. Lain nykyisäältä ei vastaa ympäristönäkökohtien kasvanutta merkitystä. Puutteeksi on havaittu myös se, ettei ilma-aluksilta vaadita pakollista vastuuvakuutusta.

Ilmailulainsäädännössä esiintyvät puutteet eivät rajoitu yksinomaan ilmailulakiin ja sen perusteella annettuihin säädöksiin. Esimerkiksi ilma-aluskiinnitystä koskevien säännösten puutteellisuus ja vanhentuneisuus ovat aiheuttaneet haittaa käytännön toiminnassa. Ilma-

aluskiinnitystä koskeva valmistelu tapahtuu oikeusministeriössä osana muun kiinnitysjärjestelmän uudistamista.

Suomen ilmailun kehitystä 1960-luvulta lähtien voidaan kuvata seuraavilla määrällisillä tiedoilla:

Lentokoneet ynnä muut sekä lupakirjat

	1960	1990
Lentokoneita ja helikoptereita	93	733
niistä:		
liikennekoneita	21	44
helikoptereita	1	53
Purjelentokoneita	98	379
Ilmapalloja ja ilmalaivoja	0	28
Ultrakevyitä lentokoneita	0	281
Lupakirjoja	1099	8476

Lentoasemien matkustajat (milj. henkilöä)

	1960	1990	Ennustettu vuosikasvu vuoteen 2000
Kansainvälinen liikenne	0,27	5,79	+4—5 %
Kotimaan liikenne	0,64	4,97	+3—4 %
Yhteensä	0,91	10,76	

Suomalaisten lentoyhtiöiden säännöllisen liikenteen liikennesuorite (milj. henkilökilometriä)

	1960	1990
Kansainvälinen liikenne	130	3784
Kotimaan liikenne	98	985
Yhteensä	228	4769

Nykyinen lento-onnettomuuksien tutkintajärjestelmä on kaksijakoinen siten, että osa lento-onnettomuuksista tutkitaan ilmailulain 11 luvun mukaisen järjestelmän ja osa suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain mukaisen järjestelmän mukaisesti. Järjestelmän kaksijakaisuus saattaa aiheuttaa tarpeettomia epäselvyyksiä siitä, miten yksittäinen lento-onnettomuus tulisi tutkia. Periaatteelliselta kannalta ongelmallista on, että ilmailulain 11 luvun mukaisesti tutkittavan lento-onnettomuuden tutkijalautakunnan asettaa Ilmailulaitos, vaika

ka tutkinnan kohteeksi saattaa tulla Ilmailulaitoksen oma toiminta ilmailutoimintaa valvovana viranomaisena, ilmailunormien antajana, lentoasemien pitäjänä ja lennonvarmistuspalvelujen antajana. Tällaisessa tutkinnassa ei myöskään jääviyssyistä voida käyttää Ilmailulaitoksen palveluksessa olevia päätoimisia lento-onnettomuustutkijoita, joilla muutoin olisi hyvät ammatilliset valmiudet tutkintaan. Lento-onnettomuustutkinnan organisatorinen yhteys Ilmailulaitokseen haittaa siten henkilöstövoimavarojen käyttöä tutkintaan. Intressiristiriitojen mahdollisuuden, periaatteellisen jääviysongelman ja Ilmailulaitoksen ulkopuolisin voimavaroin suoritettun tutkinnan pätevyuden varmistamisen vuoksi tutkintaorganisaation jatkeena onkin jouduttu käyttämään erillistä asiantuntija-elintä, lento-onnettomuuksien tarkastuslautakuntaa.

Kansainvälisen siviili-ilmailusopimuksen lento-onnettomuuksien tutkintaa koskevassa liitteessä 13 lähdetään siitä, että onnettomuuksien tutkinta tulisi uskoa tutkinnan kohteena oleviin tahoihin nähden riippumattomalle elimelle. Muun muassa Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa sekä anglosaksisissa maissa lento-onnettomuuksien tutkinta kuuluu itsenäisille riippumattomille tutkintaelimille. EU:ssa valmisteilla olevan lento-onnettomuuksien tutkintaa koskevan direktiiviehdotuksen mukaan erityistä huomiota olisi kiinnitettävä siihen, että tutkintaelin on riippumaton suhteessa ilmailua valvovaan viranomaiseen. Säädetäessä lakia Ilmailulaitoksesta eduskunnan liikennevaliokunta piti ongelmallisena sitä, että Ilmailulaitos vastaa toisaalta lentoturvallisuuden ylläpitämisestä ja kehittämisestä sekä toisaalta lentoturvallisuuden valvonnasta ja lento-onnettomuuksien tutkinnasta. Eduskunnan oikeusasiamies teki vuonna 1990 valtioneuvostolle aloitteen lento-onnettomuuksien tutkinnan siirtämisestä Ilmailulaitoksen ulkopuoliselle organisaatiolle. Aloitteessaan hän korosti sitä, että tutkinnassa joudutaan väistämättä selvittämään myös mahdolliset puutteet Ilmailulaitoksen omassa toiminnassa.

Edellä mainituilla perusteilla on tarkoituksenmukaista, että lento-onnettomuuksien tutkinta siirrettäisiin kokonaisuudessaan itsenäiselle tutkintaelimelle, jolla olisi riippumaton asema kaikkiin niihin tahoihin nähden, joiden menettely saattaa tulla tutkittavaksi. Jos onnettomuustutkintaa varten kyetään samalla turvaamaan riittävät materiaaliset ja ammatilliset

voimavarat, käy tarkastuslautakunnan kautta tapahtuva tutkinnan asianmukaisuuden varmistaminen samalla tarpeettomaksi.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1. Tavoitteet ja keinot niiden saavuttamiseksi

Ehdotuksen tavoitteena on ajanmukaistaa nopeasti kehittyvän alan kansalliset säädökset vastaamaan ilmailussa tapahtuneita muutoksia ja nähtävissä olevaa kehitystä. Ehdotus pyrkii ottamaan huomioon paitsi eurooppalaisen integraation vaikutuksen myös ilmailun muun kansainvälisen yhteistyön edelleen lisääntyvän merkityksen toiminnan sääntelijänä.

Edellä mainittujen tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kansallisen säädöskokonaisuuden selkeyden ja joustavuuden lisäämistä. Tähän pyritään madaltamalla säädöshierarkiaa siten, että asetuksella säädeltävien asioiden määrää vähennetään. Laintasoinen sääntely saatetaan varsin kattavaksi, jolloin myös ilmailuviranomaisen toimivaltuudet tulevat nykyistä selvemmin ja yhtenäisemmin määritellyiksi. Toisaalta ilmailun käytännön toimintaan liittyvät teknis-operatiiviset ja muut lentoturvallisuutta koskevat normit voidaan antaa joustavasti ilmailuviranomaisen ilmailumääräyksillä.

3.2. Keskeiset ehdotukset

Ilmailulaki

Esitys on laadittu siten, että ilmailun yleiset, lentoturvallisuutta, lentotoiminnan järjestämistä, lennonvarmistusta, elinkeinoa, lupapolitiikkaa ynnä muita koskevat edellytykset voidaan lain antamissa puitteissa tarkoituksenmukaisesti taata. Näitä koskevat säännösehdoitukset rakentuvat oleellisesti kansainvälisten sopimusten ja voimassa olevan ilmailulain pohjalle. Säännöksissä on samalla pyritty ottamaan mahdollisimman pitkälle huomioon tulevan kehityksen asettamat tarpeet.

ETA-sopimus edellyttää erityisesti elinkeinon harjoittamista koskevassa lainsäädännössä olevien kansalaisuus- ja asuinpaikkavaatimusten väljentämistä ja osin poistamista. Edellä mainitut vaatimukset voidaan tulkita Euroopan

talousalueen sisällä kilpailua rajoittaviksi ja sellaisena kielletyiksi. Näistä syistä tulee myös ilmailulain ilma-alusten rekisteröintiä ja ansiolentotoimintaa koskevia säännöksiä väljentää tältä osin vastaamaan mainittuja kansainvälisiä velvoitteita. Ilmailun ja ansiolentotoiminnan luonteesta johtuvien paljolti lentoturvallisuuteen perustuvien valvontatarpeiden huomioon ottamiseksi vaadittaisiin ehdotuksessa ansiolentotoiminnalta kuitenkin toiminnallista kiinnekohtaa Suomeen. Lisäksi ehdotus säilyttäisi kansalaisuusvaatimuksen suhteessa Euroopan talousalueen ulkopuolisiin.

Integraatiokehitykseen liittyen ja yhdenmukaisesti liikenteen muiden lupamenettelyjen kehityksen kanssa ehdotetaan tarveharkinnasta luopumista ilmailulain mukaisten toimilupamenettelyjen yhteydessä. Luvan saannin edellytykset olisivat laadullisia. Ansiolentoluvan saamiseksi hakijan tulisi täyttää tietyt tekniset ja toiminnalliset vaatimukset. Liikenneluvan saamiseksi edellytetään erityisten taloudellisten kriteerien täyttymistä.

Lentoliikenteen kasvun ympäristövaikutukset otetaan ehdotuksessa huomioon siten, että Ilmailulaitos valtuutetaan antamaan ilma-alusten melua ja muita päästöjä koskevat tekniset määräykset. Ehdotukseen sisältyy myös säännös, jonka perusteella voidaan antaa määräyksiä ilma-aluksen käyttämisestä aiheutuvien haitallisten ympäristövaikutusten vähentämiseksi.

Ehdotuksella luotaisiin lentopaikkojen sekä niiden rakennelmien ja laitteiden rakentamiseen rakentamislupajärjestelmä, jossa lupaviranomaisena olisi Ilmailulaitos tai poikkeustapauksessa liikenneministeriö. Eräissä tapauksissa rakennelmien ja laitteiden rakentamiseen ei sovellettaisi toimenpidelupasäännöksiä. Rakennuksilta rakennuslupa vaadittaisiin normaaliin tapaan. Lunastukseen sovellettaisiin yleisen lunastuslainsäädännön määräyksiä. Rakentamisluvan myöntämiseen ei sovellettaisi tarveharkintaa eikä yleisen edun arviointia. Lentopaikan rakentamisluvasta erillisenä olisi ilman tarveharkintaa, lähinnä lentoturvallisuusperustein myönnettävä lentopaikan pitolupa. Kevytlentopaikkojen rakentaminen ja pito olisi ilmoituksenvaraista; Ilmailulaitos voisi kuitenkin puuttua niiden rakentamiseen tai käyttöönottoon lentoturvallisuus-, maanpuolustus- tai ympäristösyistä.

Lakiehdotus tiukentaa ilma-aluksen vakuumusvaatimuksia. Vaikka ilmailu ei sinänsä ole

muihin liikennemuotoihin verrattuna erityisen vaarallista toimintaa, ilma-aluksen törmäysenergia voi aiheuttaa suurta vahinkoa. Vahinko saattaa kohdistua ulkopuoliseen ilman, että tämä voi ennakoida tapahtumaa tai vaikuttaa siihen vahinkoja vähentävästi. Ehdotuksen mukaan ilma-aluksella tulee sekä ansiolentotoiminnassa että yksityiskäytössä olla vastuuvakuutus, joka kattaa lakiehdotuksessa määritellyn vahingonkorvausvastuun alan. Ehdotus laajentaa vakuutuspiiriä varsinaiseen yksityiseen lentotoimintaan ja purjelentokoneisiin. Ansiolentotoiminnassa vakuutus vaaditaan toimilupaehdojen kautta nykyäänkin. Samoin ultrakeveät ja niin sanotut experimental-lentokoneet ovat jo nykyisin vakuutettuja kolmannelle osapuolelle aiheutuvan vahingon varalta.

Asiantuntemuksen varmistamiseksi ilmailuasioita koskevissa oikeudenkäynneissä ehdotetaan säännöstä Ilmailulaitoksen kuulemisesta syyteratkaisua tehtäessä ja oikeuskäsittelyn aikana. Asiantuntijoiden kuulemisella saataisiin tarvittava erityisasiantuntemus syyttäjän ja tuomioistuimen käyttöön.

Nykyisen ilmailulain rangaistussäännökset eivät enää täytä tunnusmerkistön selkeyden osalta niitä vaatimuksia, joita rangaistussäännöksille on asetettava. Ilmailulakiehdotuksen rangaistussäännösten valmistelussa on otettu huomioon rikoslain kokonaisuudistuksen periaatteet ja maksutut ratkaisut. Rikoslain kokonaisuudistuksen periaatelinjan mukaan rikoslain ulkopuolella erityislainsäädännössä olisi uudistuksen jälkeen vain sellaisia rikoksia, joista voi seurata pelkästään sakkoa. Tällöin ilmailulakiin nyt ehdotettavat säännökset lentoturvallisuuden vaarantamisesta ja lentoturvallisuuden törkeästä vaarantamisesta voitaisiin kumota rikoslain liikenne rikoksia koskevan luvun voimaan tullessa, jolloin ilmailulakiin jäisi aikanaan vain ilmailurikkomuksen rangaistussäännös.

Lakiehdotukseen sisältyvä säännös Ilmailulaitoksen oikeudesta asettaa uhkasakkolain mukainen uhkasakko, teettämishukka tai keskeyttämishukka ilmailulain nojalla annetun käskyn tai kiellon tehosteeksi.

Asetuksella annettaisiin vain välttämättömästi asetusta edellyttävät säännökset. Täten nykyinen huomattavan laaja ja yksityiskohtainen asetus voitaisiin korvata muutaman pykälän mittaisella säädöksellä. Tämä selkeyttäisi huomattavasti säädösten kokonaisuutta.

Ilmailuonnettomuuksien tutkinta

Ilmailuonnettomuuksien tutkintajärjestelmän kaksijakoisuudesta luovuttaisiin, ja tutkinta siirrettäisiin kokonaisuudessaan oikeusministeriön yhteydessä toimivalle onnettomuustutkintaorganisaatiolle. Suuronnettomuustutkinnan suunnittelukunnan pohjalta muodostettaisiin oikeusministeriön yhteyteen *onnettomuustutkintakeskus*, jonka tehtävänä olisi huolehtia suuronnettomuuksien ja ilmailussa tapahtuvien onnettomuuksien tutkinnan yleisestä järjestämisestä, suunnittelusta ja koulutuksesta. Tarvittavat säännökset sisällytettäisiin suuronnettomuuksien tutkinnasta annettuun lakiin, jonka nimi samalla muuttuisi laiksi onnettomuuksien tutkinnasta.

Ilmailuonnettomuudet ja niiden vaaratilanteet tutkittaisiin edelleenkin lautakunnissa, joiden materiaalisena tukena onnettomuustutkintakeskus toimisi. Lautakuntajärjestelmä on osoittautunut kustannuksiltaan edulliseksi ja joustavaksi tavaksi kytkeä eri alojen erityisasiantuntemus onnettomuustutkinnan käyttöön. Onnettomuustutkintakeskuksen palveluksessa olisi myös päätoimisia lento-onnettomuustutkijoita, joita voitaisiin käyttää lautakuntien puheenjohtajina tai jäseninä. Lisäksi onnettomuustutkintakeskus voisi tutkia pienehköt tai merkitykseltään vähäiset ilmailuonnettomuudet ilman lautakuntaa niin sanottuina virkamiestutkimuksina.

Ehdotetun organisaatiomuutoksen yhteydessä lento-onnettomuuksien tarkastuslautakunta lakkautettaisiin.

Suuronnettomuustutkintaan ehdotetut muutokset vaikuttaisivat ainoastaan siten, että suuronnettomuuden vaaratilanteen tutkintalautakunnan asettaisi valtioneuvoston sijasta oikeusministeriö. Lautakunta kuitenkin raportoi tutkinnasta nykyiseen tapaan valtioneuvostolle. Suuronnettomuustutkinnan suunnittelukunnalle nykyisin kuuluvat tehtävät siirtyisivät onnettomuustutkintakeskukselle. Suunnittelukunnan käytössä oleva eri alojen asiantuntemus on tarkoitus turvata siten, että nykyisestä suunnittelukunnasta muodostettaisiin onnettomuustutkintakeskuksen johtokunta.

4. Esityksen vaikutukset

4.1. Taloudelliset vaikutukset

Ilmailuonnettomuuksien tutkinnan siirtämi-

nen Ilmailulaitokselta oikeusministeriön yhteyteen perustettavalle onnettomuustutkintakeskukselle merkitsee onnettomuuksien tutkintaorganisaatiosta aiheutuvien kustannusten siirtymistä valtion talousarvion piiriin. Onnettomuustutkintakeskuksen toiminnan käynnistäminen edellyttää alkuvaiheessa määrärahoja ilmailuonnettomuustutkinnassa tarvittavan perusvälineistön hankintaan sekä toimitilojen hankkimiseen, ensisijaisesti Helsinki-Vantaan lentoasemalta tai sen läheisyydestä. Lisäksi tarvitaan määrärahoja henkilöstön palkkaamiseen. Ensimmäisen vuoden toimintakustannusten arvioidaan olevan 2,5—3 miljoonaa markkaa. Ilmailuonnettomuuksien tutkintaorganisaatiosta valtiolle aiheutuvien kokonaiskustannusten kasvu jää kuitenkin vähäiseksi, koska Ilmailulaitokselle syntyy säästöjä onnettomuustutkinnan ja sen vaatimien henkilöstövoimavarojen siirtyessä onnettomuustutkintakeskukselle.

Ilmailuonnettomuuksien varsinaisen tutkinnan vuosittaista määrärahatarvetta ei voida ennakoita, koska tarve on suoraan sidoksissa onnettomuuksien ja vaaratilanteiden laatuun ja lukumäärään. Sen vuoksi on tarkoituksenmukaista, että nämä määrärahat osoitettaisiin tarpeen mukaan erikseen valtion varoista, kuten jo nyt menetellään suuronnettomuuksien tutkinnassa.

Muilta osin ehdotuksella ei ole suoranaisia julkistaloudellisia vaikutuksia. Vaikka ehdotuksen välilliset vaikutukset ovatkin koko ilmailuelinkeinon kannalta keskeiset, ei ehdotus merkitse sellaisia muutoksia voimassa olevaan lainsäädäntöön, että sillä olisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia ilmailun harjoittamiseen ja ilmailuelinkeinon kilpailukykyyn. Ehdotus luo tarkoituksenmukaiset edellytykset elinkeinon harjoittamiselle tilanteessa, jossa kilpailu ilmailun eurooppalaisessa toimintaympäristössä vapautuu ja muutoinkin sen mukaisesti kuin kansainväliset sopimukset siitä säättävät.

4.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Oikeusministeriön yhteyteen perustettaisiin onnettomuustutkintakeskus, johon suuronnettomuustutkinnan suunnittelukunta sulautettaisiin siten, että suunnittelukunnasta muodostettaisiin onnettomuustutkintakeskuksen johtokunta. Suuronnettomuustutkinnan suunnittelukunnassa on ollut päätoiminen sihteeri sekä

sivutoiminen puheenjohtaja, joka on kuitenkin vuodesta 1990 hoitanut tehtävää päätoimisena. Vastaavat tehtävät hoidettaisiin onnettomuustutkintakeskuksessa päätoimisia palvelussuhteita hyväksikäyttäen. Ilmailuonnettomuuksien tutkintaa varten palkattaisiin kaksi päätoimista onnettomuustutkijaa. Vastaavat tehtävät on nykyisin hoidettu Ilmailulaitoksessa. Kun onnettomuuksien tutkinta vaatii nykyisin Ilmailulaitokselta noin 3,4 henkilötyövuotta vastaavan panoksen, onnettomuustutkintakeskukseen olisi saatava yksi työntekijä erilaisia tutkinnan tukipalveluja varten. Tutkintalautakuntien jäsenet olisivat sivutoimisia.

Lento-onnettomuuksien tarkastuslautakunta lakkautettaisiin.

Muilta osin ehdotus merkitsee eräiden lupamenettelyjen karsimista tai päätöstason muuttamista. Valtioneuvoston lupa lentopaikan rakentamiseen ja pitämiseen poistuu. Liikenneministeriön toimivalta eräiden erivapauksien osalta poistuu. Toisaalta liikenneministeriö saa mahdollisuuden pidättää ratkaistavakseen rakentamis- ja pitolupia koskevia asioita. Näillä muutoksilla ei ole organisaatio- ja henkilöstövaikutuksia.

Ilmailun useimmat lupajärjestelmät perustuvat kansainvälisiin sopimuksiin. Tästä johtuen Ilmailulaitoksen myöntämien lupien määrää ei ole juurikaan voitu karsia kansallisin ratkaisuin. Lupamenettelyt tulevat kuitenkin selvästi yksinkertaistumaan tarveharkinnan poistuessa ja luvansaantiperusteiden tullessa vahvistetuksi laissa.

4.3. Ympäristövaikutukset

Ilmailua koskevat ympäristönormit ja -vaatimukset kuuluvat pitkälti yleisen ympäristölainsäädännön piiriin muiden liikennemuotojen tapaan. Näin ollen ilmailun ympäristövaikutukset tulevat arvioitaviksi esimerkiksi ympäristölupajärjestelmässä ja kaavoituksen yhteydessä (sijoituspaikkaa koskevat ympäristöluvut, meluntorjunta, maankäyttökysymykset) sekä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/94) mukaan.

Ilmailulaissa ehdotetaan kuitenkin annettavaksi myös ympäristönsuojeluun liittyviä säännöksiä. Näitä ovat muun muassa ilma-aluksen melua ja muita päästöjä koskevat sekä lentoaikojen rakentamista koskevat säännökset. Viimeksi mainitut sisältävät säännöksiä lento-

paikoilta vaadittavista ympäristöllisistä edellytyksistä ja ympäristöviranomaisten kuulemisesta.

4.4. Vaikutukset eri kansalaisryhmien asemaan

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia eri kansalaisryhmien asemaan, tasa-arvoon tai tulonjakoon. Ilma-alusten rekisteröintiä sekä ansiolentotoimintaa koskevien kotipaikka- ja kansallisuusrajoitusten osalta ehdotus perustuu suomalaisuuteen ja Suomea sitoviin kansainvälisiin velvoitteisiin. Näiden osalta ehdotus asettaa Euroopan talousalueen valtioiden kansalliset ETA:n ulkopuolisiin nähden erityisasemaan.

5. Asian valmistelu

5.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Liikenneministeriö asetti 4 päivänä lokakuuta 1990 toimikunnan, jonka tehtävänä oli valmistella ilmailulainsäädännön uudistusta.

Toimikunnassa oli edustettuna liikenneministeriö, oikeusministeriö, Ilmailulaitos, Ilmavoimat, Finnair Oy sekä Suomen Ilmailuliitto — Finlands Flygförbund ry.

Toimikunnan mietintöä (komiteanmietintö 1992:43) on käytetty hallituksen esityksen aineistona.

5.2. Lausunnot

Toimikunnan ehdotuksesta pyydettiin lausunnot aiheen kannalta keskeisiltä ministeriöiltä sekä Ilmailulaitokselta, Ilmatieteen laitokselta, Ilmavoimien esikunnalta, Kilpailuvirastolta, Oikeuskanslerin virastolta, Pääesikunnalta, Ra-

javartiolaitokselta ja Tietosuojavaltuutetun toimistolta sekä noin 30 erilaiselta liitolta ja ammattijärjestöltä.

Toimikunnan mietinnöstä annettiin 31 lausuntoa. Liikenneministeriön 29 päivänä lokakuuta 1993 asettama virkamiestyöryhmä valmisti niiden perusteella tarkennetun ehdotuksen, jossa otettiin huomioon myös mietinnön jälkeen tapahtunut Euroopan yhdentymiskehitys.

6. Muita esitykseen vaikuttavia seikkoja

6.1. Riippuvuus muista esityksistä

Osittain rinnakkaisena tapahtuu ilma-aluskiinnityksiä koskeva valmistelu oikeusministeriössä osana laajempaa kiinnitysjärjestelmän uudistusta.

Eduskunnan käsiteltävänä on parhaillaan hallituksen esitys rikoslainsäädännön kokonaisuudistuksen toisen vaiheen käsitteväksi rikoslain ja eräiden muiden lakien muutoksiksi (HE 94/1993 vp), johon liittyy ehdotus suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 18 §:n 2 momentin muuttamisesta. Jos eduskunta hyväksyy viimeksi mainitun muutoksen hallituksen ehdottamalla tavalla, käy tässä esityksessä oleva ehdotus 18 §:n 2 momentin muuttamisesta tarpeettomaksi.

6.2. Riippuvuus kansainvälisistä sopimuksista ja velvoitteista

Kansainvälisten sopimusten ja velvoitteiden vaikutusta ehdotukseen on käsitelty yksityiskohtaisesti edellä johdannossa sekä alajaksossa 2.2.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Ilmailulaki

1 luku. Yleiset säännökset

1 §. *Soveltamisala.* Lakia sovellettaisiin pykälän 1 momentin mukaan ilmailuun Suomen alueella sekä 2 momentin mukaan myös Suomen alueen ulkopuolella ilmailussa suomalaisella ilma-aluksella, jollei Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista muuta johdu.

Pykälän 3 momentin nojalla lain 3—5 ja 12 lukua olisi noudatettava myös muun muassa suomalaisen ansiolentoyrityksen lentotoiminnassa Suomen alueen ulkopuolella ulkomaisella ilma-aluksella siten kuin Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet sallivat ja siten kuin yksittäisen ilma-aluksen ja sen miehistön osalta Suomen ja ilma-aluksen rekisteröintivaltion asianomaisten viranomaisten kesken on sovittu. Tällaista ilma-alusta vuokra- tai muun siihen rinnastettavan sopimuksen perusteella hallitsevan käyttäjän (operator) asuin- tai kotipaikka tai pääasiallinen toimipaikka olisi oltava Suomessa.

Ilma-aluksen käyttäjällä (operator) tarkoitetaan tässä pykälässä ja muualla laissa ICAO:n määritelmien (ICAO Definitions Doc 9569, First Edition 1991) mukaista käsitettä ”operaattori”. Ilmailuoikeudellisen terminologian mukaan ilma-aluksen käyttäjä on henkilö, organisaatio tai yritys, joka harjoittaa tai tarjoutuu harjoittamaan ilma-aluksella lentotoimintaa (a person, organization or enterprise engaged in or offering to engage in an aircraft operation). Lain tarkoittamana käyttäjänä ei pidetä esimerkiksi ilma-aluksen päällikköä tai ohjaajaa yksittäisen lennon tai lentosarjan aikana. Käyttäjä-sanan erityismerkityksen johdosta ehdotetaan, että sanaa ensi kertaa laissa käytettäessä sanan yhteyteen selvyuden vuoksi merkittäisiin sulkuihin sana ”operator”.

Pykälän 3 momentin soveltaminen edellyttäisi kaikissa tapauksissa, että ICAO:n määritelmien mukainen ilma-aluksen käyttäjän kotivaltio on Suomi (state of the operator).

Pykälä vastaa eräin vähäisin säännösteknisin muutoksin asiasisällöltään voimassa olevan lain 1 ja 2 §:ää.

2 §. *Lentosääntöjen ja eräiden ilmailua koskevien määräysten antaminen.* Pykälän 1 momen-

tissa Ilmailulaitos valtuutettaisiin antamaan ja julkaisemaan lentosäännöt. Lentosäännöt ovat perussääntöjä, joita lentotoiminnassa noudetaan yhteentörmäyksen tai muun onnettomuuden, vahingon tai haitan estämiseksi. Ne perustuvat ICAO:n neuvoston hyväksymiin kansainvälisiin lentosääntöihin (Annex 2, Rules of the Air). Suomessa lentosääntöihin tarvitaan käytännössä joitakin poikkeuksia ja lisäyksiä kansainvälisiin lentosääntöihin verrattuna. Lentosääntöjä annettaessa on otettava huomioon myös sotilasilmailu ja rajavartiolaitoksen ilmailutoiminta. Tämän takia ennen sellaista lentosääntöjen muutosta, jolla on vaikutusta sotilasilmailun tai rajavartiolaitoksen ilmailutoiminnan erityistarpeisiin, Ilmailulaitoksen olisi neuvoteltava puolustusministeriön tai sisäasiainministeriön kanssa. Ministeriöiden tehtäväksi jäisi määrätä hallinnonaltaan se yksikkö, joka neuvottelisi Ilmailulaitoksen kanssa. Tällä hetkellä kyse olisi ilmeisesti Ilmavoimien esikunnasta ja rajavartiolaitoksen esikunnasta.

Voimassa olevan lain 3 §:n nojalla annettu asetus lentosäännöistä (136/69), jossa on muun muassa säädetty Ilmailulaitokselle valtuudet lentosääntöjen vahvistamiseen ja julkaisemiseen, kumoutuisi tarpeettomana.

Pykälän 1 momentin nojalla Ilmailulaitos voisi antaa lentosääntöjen lisäksi eräitä muita ilmailua koskevia määräyksiä, jotka ovat — kuten lentosäännötkin — tarpeellisia yhteentörmäyksen tai muun onnettomuuden, vahingon tai haitan estämiseksi. Näillä määräyksillä tarkoitetaan lentosääntöihin rinnastettavia yleisiä lentotoiminnallisia määräyksiä, jotka puuttuvat kansainvälisistä lentosäännöistä, mutta joita lentotoiminnassa on lentoturvallisuuden vuoksi noudatettava siitä riippumatta, onko kyseessä yksityis- vai ansiolentotoiminta. Tällaisia määräyksiä olisivat muun muassa lentomenetelmiä, sääminimejä tai lennon valmistelua koskevat määräykset. Ilmailulaitos voisi antaa lisäksi lentosääntöjä täydentäviä määräyksiä toiminnoista, joista kansainvälisissä lentosäännöissä ei anneta yksityiskohtaisia määräyksiä ja joissa lentosääntöjen mukaan noudatetaan kunkin maan ilmailuviranomaisen määräämiä ehtoja. Tällaisia määräyksiä olisivat puolestaan muun muassa eräät laskuvarjo-hippytoimintaa, taitolentotoimintaa, lentohinausta tai aineiden tai esineiden levittämistä tai pudottamista koskevat määräykset.

Suomen lentosääntöjen mahdollisimman tarkka yhdenmukaisuus kansainvälisten ja muiden maiden lentosääntöjen kanssa on lentoturvallisuuden kannalta tärkeää. Tämän vuoksi Suomen lentosääntöjen tulisi mahdollisimman tarkoin vastata kansainvälisiä lentosääntöjä ja niihin tulisi ottaa vain sellaiset poikkeamat ja lisäykset, joita välttämättä tarvitaan. Muut tässä momentissa tarkoitettut määräykset Ilmailulaitos antaisi erikseen.

Pykälän 2 momentissa tarkoitettuja kansainvälisten normien sisältämiä vaatimuksia ovat muun muassa muut ICAO:n standardit ja suositukset kuin edellä mainitut lentosäännöt, ECAC:n (European Civil Aviation Conference) suositukset ja Euroopan maiden ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen JAA:n (Joint Aviation Authorities) laatimat JAR-vaatimukset (Joint Aviation Requirements). ICAO:n standardit ja suositukset sisältyvät kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (SopS 11/49), (jäljempänä *Chicagon yleissopimus*), liitteisiin (Annex), joita on nykyisin 18. Voimassa olevia JAR-vaatimuksia on nykyisin kymmenen ja ne on saatettu voimaan Euroopan talousalueella 1 päivänä heinäkuuta 1994 teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3922/91 (jäljempänä JAR-asetus). Asetus on ollut voimassa Euroopan yhteisöissä 1 päivästä tammikuuta 1992 lukien. JAR-vaatimuksia on lisäksi valmisteilla useita.

Ilmailuonnettomuuksien tutkintaa koskevien kansainvälisten normien mukaisista määräyksistä ehdotetaan säädettäväksi erikseen. Ilmailulaitoksen määräykset ja päätökset eivät soveltuisi näiden antamiseen siltä osin kuin onnettomuustutkinnan suorittajana olisi oikeusministeriön hallinnonalaan kuuluva yksikkö.

3 §. *Sotilasilmailu*. Sotilasilmailusta säädettäisiin edelleen erikseen asetuksella, kuitenkin niin, että vahingonvastuu määräytyisi sotilasilmailussa samoin kuten siviili-ilmailussa ja että sotilasilmailussakin olisi noudatettava lentosääntöjä ja ehdotuksen 52 ja 56 §:n nojalla annettuja määräyksiä valvotusta ilmatilasta, ilmaliikenteen järjestelyistä ja lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttavasta toiminnasta.

Sotilasilmailuun kuuluu ilmavoimien varsinaisen lentotoiminnan ohella kaikki muukin puolustusvoimien harjoittama ilmailutoiminta, kuten kauko-ohjattavien ja muiden erityislaatuisten ilma-alusten ja laitteiden käyttäminen

sotilaallisiin tarkoituksiin sekä muun muassa puolustusvoimien laskuvarjohyppytoiminta. Sotilasilmailuun kuuluu myös puolustusvoimien vuokraamalla siviili-ilma-aluksilla tapahtuva ilmailutoiminta.

Puolustusvoimille säädettyjen tehtävien luonteesta johtuu, että eräiden tehtävien suorittaminen saattaa vaatia poikkeamista 1 momentissa mainituista lentosäännöistä ja määräyksistä. Tämän vuoksi pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että alueellista valvontatehtävää suorittava sotilasilma-alus saa poiketa kyseisistä määräyksistä siten kuin siitä on erikseen säädetty, jos tehtävän suoritus niin edellyttää eikä lentoturvallisuutta vaaranneta. Sotilasilmailussa turvallisuusrajat eroavat siviili-ilmailun vastaavista. Momentti mahdollistaisi lentosäännöistä ja -määräyksistä poikkeamisen myös sotilasilmailuun liittyvässä harjoitustehtävässä sellaisella alueella, joka on harjoituksen ajaksi kielletty muulta ilmailulta. Tällaista alueellista valvontatehtävää tai harjoitustehtävää suorittava sotilasilma-alus olisi aina puolustusvoimien johtamisjärjestelmän alainen.

Pykälän 1 momentti vastaa sisällöltään voimassa olevan lain 72 §:ää.

4 §. *Valtion ilma-aluksia koskevat poikkeukset*. Pykälän nojalla voitaisiin antaa lain säännöksistä poikkeavia määräyksiä ilmailusta muulla valtion tarkoituksiin käytettävällä ilma-aluksella kuin sotilasilma-aluksella. Säännös vastaa tältä osin voimassa olevan lain 73 §:ää.

Pykälän 1 momentti antaisi valtuuden poikkeuksien myöntämiseen Ilmailulaitokselle. Voimassa oleva laki edellyttää poikkeuksien säätämistä asetuksella.

Pykälän 2 momentin mukaan poikkeavia määräyksiä ei voitaisi antaa, jos lentoturvallisuussyyt sen estävät, eikä myöskään lain 66 §:n vahingonvastuuta koskevista säännöksistä eikä lentosäännöistä eikä 52 §:n nojalla annetuista lennonvarmistusta, valvottua ilmatilaa ja ilmaliikenteen järjestelyjä koskevista määräyksistä.

Lain säännöksistä poikkeavat määräykset saattaisivat tulla kysymykseen esimerkiksi silloin, kun

a) rajavartiolaitokselle tai muulle viranomaiselle määrätyn tehtävän tarkoituksenmukainen hoitaminen edellyttää poikkeuksia;

b) siviili-ilmailuun hyväksymätön sotilasilma-alustyyppi tai siviili-ilma-alustyyppistä huomattavasti muutettu ilma-alus hankitaan rajavartiolaitoksen, poliisin tai tullin käyttöön tai

c) normaalisti ansiolentoluvan tai muun lu-

van vaativa työ tehdään valtion käytössä olevalla ilma-aluksella, jos ansiolentotoiminnan harjoittajilla ei ole tarkoitukseen sopivaa kalustoa käytettävissään, kuten esimerkiksi raskaassa nostotyössä.

Poikkeukset, jotka koskisivat valtion liiketoiminnassa käytettäviä ilma-aluksia, eivät kuitenkaan olisi mahdollisia.

Valtion viranomaisille kuten rajavartiolaitokselle säädettyjen tehtävien luonteesta johtuen eräiden tehtävien suorittaminen saattaa vaatia poikkeamista 2 momentissa mainituista määräyksistä. Tämän vuoksi pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että alueellista valvonta-tehtävää suorittava valtion ilma-alus saa poiketa kyseisistä määräyksistä siten kuin siitä on erikseen säädetty, jos tehtävän suoritus niin edellyttää eikä lentoturvallisuutta vaaranneta. Momentti mahdollistaisi lentosäännöistä ja määräyksistä poikkeamisen myös valtion ilma-aluksen toimintaan liittyvässä harjoitustehtävässä sellaisella alueella, joka on harjoituksen ajaksi kielletty muulta ilmailulta. Valvonta- ja harjoitustehtävissä turvallisuusrajat voivat erota siviili-ilmailun vastaavista.

Pykälän 4 momentin mukaan valtion ilma-alus voitaisiin varustaa 3 momentin mukaisiin tarkoituksiin käytettäessä käyttötarkoituksen edellyttämien erikoislaittein, jollaisia voisivat olla muun muassa valonheittimet, kamerat, nostolaitteet, merkinantolaitteet ja sotilaallisiin tarkoituksiin käytettävät laitteet. Erikoislaitteiden hyväksyntä, norminanto ja valvonta ehdotetaan säädettäväksi ilma-alusta käyttävän viranomaisen tehtäväksi, koska tehtävä ei soveltuisi siviili-ilmailun viranomaisille.

5 §. *Eriyislaatuisia ilma-aluksia koskevat poikkeukset.* Pykälän 1 momentissa Ilmailulaitokselle annettaisiin valtuutus antaa lain 2—6, 8 ja 11 lukujen säännöksistä poikkeavia määräyksiä sekä myöntää yksittäistapauksessa poikkeuksia mainituista säännöksistä erityislaatuisten ilma-alusten ja niiden käytön osalta. Eriyislaatuisia ilma-aluksia, kuten purjelentokoneita, moottoripurjelentokoneita, ultrakevyitä lentokoneita tai ilmapalloja käytetään lähes yksinomaan harraste- ja urheiluilmailussa. Eriyislaatuisia ilma-aluksia ovat myös ilman ohjaajaa kulkevat ilma-alukset, kuten miehittämättömät vapaat ilmapallot (eivät kuitenkaan ne ilmapallot, jotka eivät kanna kuormaa) tai kauko-ohjattavat ilma-alukset. Ilmailulaitos voisi antamissaan määräyksissä poiketa ilmailulain edellä mainittujen lukujen säännöksistä

vain, ellei siihen ole estettä lentoturvallisuuden kannalta. Momentti ei koskisi sotilasilmailussa käytettäviä erityislaatuisia ilma-aluksia.

Ilmailulaitos on voinut jo voimassa olevan ilmailulain 66 §:n nojalla myöntää lievennyksiä lain 2—8 luvun säännöksistä.

6 §. *Ilmailu Suomen alueella.* Pykälän 1 momentin mukaan ilmailussa Suomen alueella ilma-aluksilta vaadittaisiin Suomen tai ICAO:n jäsenvaltion kansallisuus. Tämä vastaa käytännössä nykyistä tilannetta. Muissa tapauksissa pykälän nojalla olisi mahdollisuus saada Ilmailulaitokselta erityinen lupa ilmailuun. Erityisen luvan myöntäminen tulisi kysymykseen muun muassa seuraavissa tapauksissa:

a) ilma-aluksen tilapäinen liikenne tai vuokraus sellaisesta maasta, joka ei ole ICAO:n jäsen;

b) siirto-, koe-, esittely-, näytös- tai kilpailulentoja varten rekisteröimättömällä ilma-aluksella; lupa voitaisiin antaa myös tapauksissa, joissa ilma-alukselle annetaan samalla 17 §:n mukainen lupa; ja

c) ilmailuun rekisteröimättömällä, miehittämättömällä vapaalla ilmapallolla; lupa voitaisiin myöntää myös lentosarjalle tai tietyn tyyppisille toistuville lennoille, kuten esimerkiksi ilmakehää tutkivien ilmapallojen lennoille.

Lupa voitaisiin antaa vain, jos ilma-alus täyttää lentoturvallisuuden vaatimukset.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettut kansainväliset velvoitteet viittaavat esimerkiksi kansainväliseen sopimukseen valvontalennosta (niin sanottu Open Skies -sopimus), jonka nojalla Suomen on päästettävä vieraan valtion tarkoitukseen käytettävä ilma-alus Suomen ilmatilaan valvontalennolle tai kauttakulkulennolle kolmessa valtiossa suoritettavaa valvontalentoa varten.

Pykälän 3 momentissa Ilmailulaitos valtuutettaisiin antamaan lentoturvallisuuden vaatimat ja haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisyn edellyttämät määräykset muista ilmailussa käytettävistä laitteista kuin ilma-aluksista. Tämän tyyppisiä laitteita, joiden käyttäminen ilmailuun saattaisi muutoin aiheuttaa vaaraa lentoturvallisuudelle, yleiselle turvallisuudelle tai laitteen käyttäjälle, ovat muun muassa laskuvarjot sekä määrätynlaiset liitimet, sääluotaimet, raketit ja lennokkiharrastetoiminnassa käytettävät lennokit. Esimerkiksi suuri-kokoista, raskasta, poikkeuksellisen nopeaa, pitkän toiminta-ajan tai -matkan omaavaa tai korkealla lentävää lennokkia on joissakin ta-

pauksissa pidettävä erityislaatuksena ilma-aluksena. Ilmailulaitos antaisi määräykset myös laitteiden käytöstä ja käyttäjille asetettavista kelpoisuusvaatimuksista. Momentti ei koskisi sotilasilmailussa käytettäviä laitteita.

7 §. *Ilmailun kieltäminen ja rajoittaminen.* Chicagon yleissopimuksen 9 artikla antaa sopimusvaltioille oikeuden pakottavista maanpuolustuksellisista syistä tai yleisistä turvallisuussyistä kieltää tai rajoittaa ilma-alusten lennon oman alueensa tiettyjen osien yli edellyttäen, että kaikki ilma-alukset, myös asianomaisessa valtiossa rekisteröidyt ilma-alukset ovat samojen kieltojen ja rajoitusten alaisia.

Pykälän 1 momentin nojalla voitaisiin pakottavista maanpuolustuksellisista syistä tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi ilmailua rajoittaa tai kieltää siten kuin asetuksella tarkemmin säädetään. Säännös vastaa voimassa olevan lain 6 §:n 1 momenttia. Voimassa olevan lain nojalla on annettu asetus ilmailulta rajoitetuista alueista (256/92). Kyseisellä asetuksella on pääsääntöisesti kielletty lentäminen ilman Ilmailulaitoksen lupaa ydinvoimaloiden alueella ja erällä puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen tarkoituksia varten perustetuilla alueilla.

Pykälän 2 momentin nojalla Ilmailulaitos voisi yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi tilapäisesti rajoittaa tai kieltää ilmailun tietyllä alueella enintään kahden viikon ajaksi. Säännös mahdollistaisi ilmailun rajoittamisen esimerkiksi kansainvälisten kokousten, kuten ETY-kokouksen aikana, tai suurten yleisötilaisuuksien aikana yleisön yläpuolella. Säännöksen nojalla voitaisiin rajoittaa myös huolto- ja kuvauslentoja autokilpailujen yhteydessä yleisön turvallisuuden varmistamiseksi ja ilma-alusten yhteentörmäysvaaran estämiseksi.

Pykälän 1 ja 2 momentti vastaavat asiasisältöltään voimassa olevan lain 6 §:n 1 ja 2 momenttia. Voimassa olevan lain 6 §:n 3 momenttia, jossa säädetään valtioneuvoston oikeudesta ilmailun rajoittamiseen poikkeusoloissa, ei ole otettu ehdotettuun säännökseen. Poikkeusoloja varten on olemassa oma lainsäädäntönsä, joten ilmailusäädöksiin ei ole tarpeen sisällyttää poikkeusoloja koskevaa erityistä säännöstä.

2 luku. Ilma-aluksen rekisteröinti, kansallisuus ja merkitseminen

8 §. *Ilma-alusrekisteri.* Pykälän 1 momentin

mukaan Ilmailulaitos pitäisi ilma-alusrekisteriä. Tämä vastaa nykyistä käytäntöä. Chicagon yleissopimuksen mukaan ilma-aluksen on oltava rekisteröity, jotta sitä voitaisiin käyttää kansainväliseen ilmailuun.

Pykälän 2 momentin mukaan rekisteriin merkittäisiin tarpeelliset tiedot rekisteröintivelvollisuuden alaisista ilma-aluksista. Niitä olisivat muun muassa yksilöintiä, rekisteröintiä, lentokelpoisuutta, vakuuttamista, valmistajaa tai maahantuojaa sekä ilma-aluksen teknisiä ominaisuuksia koskevat tiedot. Chicagon yleissopimuksen liite Annex 7 (Aircraft nationality and registration marks) sisältää vähimmäisvaatimukset rekisteriin merkittävistä tiedoista. Rekisteriin merkitään ainakin ilma-aluksen kansallisuus- ja rekisteritunnus, valmistaja, ilma-aluksen tyyppi, sarjanumero, omistaja, haltija ja käyttäjä osoitteineen sekä rekisteriin merkitsemispäivä. Näiden lisäksi ilma-alusrekisteriin merkittäisiin lentoturvallisuusvalvonnan vuoksi tarpeelliset muut ilma-alusta ja edustajaa koskevat tiedot.

Rekisteriin merkittäisiin myös ilma-aluskiinnityksiä koskevat tiedot. Kiinnitystietojen keskittämisellä ja kirjaamisella samaan rekisteriin vältettäisiin osaksi samoja tietoja sisältävän kahden eri rekisterin ylläpito.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä henkilötiedoista, joita rekisteriin saa tallettaa. Tällaisia olisivat omistajan, haltijan, käyttäjän ja edustajan henkilötiedot, kuten nimi- ja yhteystiedot, henkilötunnus ja kotipaikka. Lisäksi rekisteriin saisi tallettaa haltijan ja käyttäjän käyttöoikeuden laadun.

Ilmailulaitos julkaisee luetteloja Suomessa rekisteröidyistä ilma-aluksista. Julkaisusta ilmenevät muun muassa ilma-aluksen omistajat, haltijat, käyttäjät ja tarpeelliset yhteystiedot. Rekisteritietojen julkaiseminen on vakiintunut käytäntö sekä kotimaisessa että kansainvälisessä ilmailussa. Ilma-aluksen käyttämien lennonvarmistus- ja lentopaikkapalvelujen laskutus perustuu ilma-alusrekisterin tietoihin. Rekisteritietojen kansainvälinen tiedottaminen valtioiden välillä perustuu Chicagon yleissopimuksen 21 artiklaan.

9 §. *Rekisteröinnin edellytykset.* Pykälän 1 momentin 1 kohdassa määritettäisiin vaatimukset ilma-aluksen omistajalle, haltijalle tai käyttäjälle, jotta ilma-alus voitaisiin rekisteröidä Suomessa. Pykälän 1 ja 2 momentissa on otettu huomioon Euroopan talousaluetta kos-

kevan sopimuksen vaikutukset ja Suomen mahdollinen jäsenyys EU:ssa.

Pykälän 1 momentin mukaan ilma-alus voitaisiin rekisteröidä Suomessa, jos

a) ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän asuinpaikka tai jos tämä on oikeushenkilö, kotipaikka on Euroopan talousalueella; sekä

b) ilma-aluksella on Suomessa annettu tai hyväksytty lentokelpoisuustodistus.

Asuinpaikalla tarkoitetaan sitä paikkaa, missä henkilö tosiasiallisesti asuu. Oikeushenkilöllä on kotipaikka Euroopan talousalueella, jos oikeushenkilö on perustettu Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion lainsäädännön mukaan ja jos oikeushenkilön sääntömääräinen kotipaikka on talousalueeseen kuuluvassa valtiossa. Ilma-aluksen käyttäjän harjoittaman toiminnan olisi oltava pysyväisluonteista, esimerkiksi leasing-sopimukseen tai muuhun vuokrasopimukseen perustuvaa lentotoimintaa ilma-aluksella.

Pykälän 2 momentin mukaan ilma-aluksen pääasiallisen lähtöpaikan olisi oltava Suomessa, jos omistajan, haltijan tai käyttäjän asuintai kotipaikka on Euroopan talousalueella muussa maassa kuin Suomessa. Säännöksen tarkoituksena olisi estää ilma-alusten rekisteröinti Suomessa, jollei rekisteröimiseen ole mitään järkevää toiminnallista perustetta ja liittymäkohtaa Suomeen. Rekisteröintivaatimuksilla on tältä osin suora yhteys lentoturvallisuusvalvontaan. Valvontaresurssien tarkoituksenmukaisen käytön kannalta olisi perusteltua rekisteröidä Suomessa vain ne ilma-alukset, jotka joko omistuksen, hallinnan tai pääasiallisen käytön muodossa ovat Suomen viranomaisten toimialueella.

Pykälän 3 momentin mukaan omistajalla, haltijalla tai käyttäjällä olisi oltava toimivaltainen edustaja Suomessa. Edustajana voisi olla Suomessa pysyvästi oleva luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö. Säännös on lentoturvallisuuden kannalta olennaisen tärkeä, koska ilma-aluksen omistajaan, haltijaan tai käyttäjään on voitava tarvittaessa saada nopeasti yhteys. Tällaisia tilanteita syntyy muun muassa silloin, kun ilma-aluksen käyttö kielletään tai sitä rajoitetaan kyseistä ilma-alustyyppiä kohdanneen onnettomuuden tai vaurion takia. Jotta tilanteeseen voitaisiin heti puuttua, edustajan olisi oltava tavoitettavissa Suomessa. Lisäksi hänellä tulisi olla valtuudet edustaa päämiehtään viranomaisten luona, koska ilma-aluksen

käytön rajoittamisesta tai mahdollisesti määrättävistä tarkastuksista, korjauksista tai muutoksista voi aiheutua merkittäviä kustannuksia.

Suomessa asuville säännös ei merkitse mainittavaa muutosta nykytilaan, koska omistaja, haltija tai käyttäjä voi edustaa itseään.

Pykälän 4 momentti kieltää Chicagon yleissopimuksen mukaisesti rekisteröimästä ulkomaista ilma-alusta, jollei sitä ensin poisteta vieraan valtion rekisteristä. Säännöksen tarkoitus on estää ilma-alusten rekisteröinti kahden eri maan rekisteriin.

Pykälän 5 momentin mukaan Ilmailulaitos voisi erityisistä syistä rekisteröidä ilma-aluksen sen estämättä, mitä 1 momentin 1 kohdassa on säädetty omistajan, haltijan tai käyttäjän asuintai kotipaikasta. Säännös tulisi sovellettavaksi lähinnä tapauksiin, joissa Suomen kansalaisen, jonka ilma-alus on Suomen rekisterissä, asuintai kotipaikka tilapäisesti muuttuu Euroopan talousalueen ulkopuolelle ja hän ei voi pakotavista syistä rekisteröidä ilma-alustaan asuintai kotipaikan valtiossa. Tällöinkin ilma-alus joko katsastettaisiin Suomessa tai katsastus hoidettaisiin muutoin erityisjärjestelyin. Ilma-aluksen lentokelpoisuuden valvonta tapahtuisi pääosin ja pääsääntöisesti Suomen ilmailuviranomaisen toimesta. Säännöstä on tarkoitettu sovellettavaksi hyvin suppeasti.

Pykälän 1 momentin 2 kohta vastaa asiiasällöltään voimassa olevan lain 8 §:n 2 kohtaa. Säännöksen nojalla vain Suomessa voimassa olevat lentokelpoisuusvaatimukset täyttävä ilma-alus voidaan rekisteröidä Suomessa.

Pykälän 4 momentti on samansisältöinen kuin voimassa olevan lain 8 §:n 2 momentti. Säännös kieltää ilma-aluksen rekisteröinnin Suomessa, jos se on rekisteröity vieraassa valtiossa.

10 §. *Rekisteröinnin hakeminen.* Pykälän mukaan ilma-aluksen rekisteröintiä olisi haettava Ilmailulaitokselta. Hakemukseen olisi liitettävä selvitys siitä, että 9 §:ssä säädetty rekisteröinnin edellytykset ovat olemassa sekä muu Ilmailulaitoksen tarkemmin määräämä selvitys. Ilmailulaitoksen määräykset vaadittavasta selvityksestä koskisivat lähinnä niitä seikkoja, joita voimassa olevan asetuksenkin perusteella vaaditaan, kuten ilma-aluksen yksilöintiä ja saantoa sekä omistajaan, haltijaan ja käyttäjään liittyviä tietoja, jotka lain mukaan merkitään rekisteriin.

Pykälä vastaa voimassa olevan lain 9 §:n 1

momenttia muutoin, mutta nykyisin rekisteröinnin hakemisesta säädetään tarkemmin asetuksella.

11 §. *Väliaikainen rekisteröinti.* Pykälässä tarkoitettulla ilma-aluksen väliaikaisella rekisteröinnillä korvattaisiin nykyinen menettely, jossa väliaikaiset merkinnät tehdään ilma-alusrekisterin liitteeseen.

Pykälän 1 momentin nojalla voitaisiin ilma-alus hakemuksesta rekisteröidä väliaikaisesti määräajaksi, jos 9 §:n 1 momentin 1 kohdassa sekä 2—4 momentissa säädetty rekisteröinnin edellytykset ovat olemassa. Määräaikaista väliaikaisrekisteröintiä käytettäisiin esimerkiksi silloin kun kysymys on

a) ulkomailta hankitun ilma-aluksen siirtolennoista;

b) suomalaisen miehistön lentokoulutuksesta ulkomailta hankitulla ilma-aluksella ennen kuin ilma-alus on tuotu Suomeen;

c) koe- tai siirtolennoista Suomessa valmistetulla ilma-aluksella tai ulkomailta hankitulla ilma-aluksella ennen kuin ilma-alus on tuotu Suomeen; tai

d) koe- tai siirtolennoista ilma-aluksella, joka on poistettu aiemmin rekisteristä lentokelvottomuuden, sotilasilma-alusrekisteriin siirtämisen tai muun syyn vuoksi (uudelleen rekisteröinti).

Pykälän 1 momentti vastaa tarkoitussisällöltään voimassa olevan lain 11 §:n 2 momenttia.

Pykälän 2 momentin nojalla voitaisiin rakenteilla oleva ilma-alus hakemuksesta rekisteröidä väliaikaisesti määräajaksi, kun työ on edistynyt niin pitkälle, että ilma-alus on tunnistettavissa ja 9 §:n 1 momentin 1 kohdassa sekä 2—4 momentissa säädetty edellytykset ovat olemassa. Väliaikaisrekisteröinnin määräaikaisuus on tarpeellinen rekisteritietojen oikeellisuuden takia. Muutoin väliaikaiseksi tarkoitettu merkintä saattaisi jäädä pysyvästi rekisteriin, vaikka ilma-alus ei koskaan valmistuisi. Määräaikaa voitaisiin tarvittaessa jatkaa.

Pykälän 2 momentin mukainen väliaikainen rekisteröinti vastaa määräaikaisuutta lukuun ottamatta voimassa olevan lain 11 §:n 1 momentin mukaista menettelytapaa.

12 §. *Rekisteritiedoissa tapahtuneet muutokset.* Pykälän 1 momentin mukaan ilma-aluksen omistaja olisi velvollinen ilmoittamaan Ilmailulaitokselle omistajan, haltijan, käyttäjän tai edustajan vaihtumisesta, rekisteröinnin edellytyksissä tapahtuneista muutoksista sekä tietyissä muissa rekisteriin merkityissä tiedoissa ta-

pahtuneista muutoksista. Ilmailulaitos määrittelisi muut muutokset, joista on ilmoitettava.

Pykälän 2 momentin mukaan ilma-aluksen luovuttajan olisi ilmoitettava Ilmailulaitokselle, jos ilma-alus on luovutettu toiselle tämän omaan lukuun käytettäväksi (toisin sanoen siten, että vastaanottajasta tulee ilma-aluksen käyttäjä, ”operator”) pidemmäksi ajaksi kuin 30 päivää. Ilma-aluksen luovuttajan ja käyttäjän olisi esitettävä Ilmailulaitokselle keskinäinen sopimus ilma-aluksen luovuttamisesta käyttäjälle. Säännöstä ei sovellettaisi tilapäiseen ilma-aluksen vuokraukseen.

Pykälän 3 momentin mukaan ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä voisi vallintansa päätyttyä omasta pyynnöstään tulla poistetuksi rekisteristä. Tätä tarkoittava oikeus olisi tarpeen, koska omistaja, haltija ja käyttäjä ovat 66 §:n 2 momentin mukaan yhteisvastuussa ilma-aluksen kolmannelle osapuolelle aiheuttamasta vahingosta. Lisäksi rekisteriin merkityt omistaja, haltija ja käyttäjä vastaavat 82 §:n 2 momentin mukaan yhteisvastuullisesti ilma-aluksen käytöstä aiheutuvista maksuista. Vastuusta vapautuminen edellyttäisi, että tätä tarkoitavaan ilmoitukseen on liitetty Ilmailulaitoksen määräämä selvitys. Selvityksenä voisi olla esimerkiksi jäljennös kauppakirjasta tai yllä 2 momentissa tarkoitettun sopimuksen irtisanomisasiakirjasta taikka muu kirjallinen ilmoitus.

Pykälän 4 momentissa asetettaisiin 14 päivän määräaika pykälässä tarkoitettujen ilmoitusten tekemiselle. Ilmoituksen laiminlyöminen johdosta Ilmailulaitos voisi kieltää ilma-aluksen käyttämisen. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa, että joku rekisteriin merkityistä vastaa ilma-aluksen käytöstä mahdollisesti aiheutuvasta vahingosta. Ajan tasalla olevat rekisteritiedot ovat tarpeen riittävän tehokkuuden ylläpitämiseksi lentoturvallisuusvalvonnassa ja toisaalta ilma-aluksen käytöstä johtuvien ehdotuksen 82 §:ssä tarkoitettujen maksusaatavien laskutuksen vuoksi.

Ilma-aluksen uuden omistajan rekisteri-ilmoituksen tekoa koskeva laiminlyönti voisi tulla Ilmailulaitoksen tietoon esimerkiksi vanhan omistajan ilmoitettua myyneensä ilma-aluksen. Pykälän 3 momentin mukainen vanhan omistajan ilmoitus voi tulla rekisterin pitäjälle ennen uuden omistajan rekisteri-ilmoitusta. Ilmailulaitos voisi tällöin päätöksellään estää ilma-aluksen käyttämisen, jollei uusi

omistaja tekisi ilmoitusta 14 päivän kuluessa muutoksesta.

13 §. *Ilma-aluksen poistaminen ilma-alusrekisteristä.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tapauksista, joissa ilma-alus on poistettava ilma-alusrekisteristä. Ilma-alus olisi poistettava ilma-alusrekisteristä, jos

a) lain 9 §:n 1 momentin 1 kohdan tai 2 momentin mukaisia rekisteröinnin edellytyksiä ei ole olemassa, tai jos saman pykälän 5 momentissa tarkoitettuja erityisiä syitä ilma-aluksen rekisterissä pitämiseen ei enää ole;

b) ilma-alus on tuhoutunut, romutettu tai kadonnut; taikka

c) lentokelpoistodistus ei ole ollut kahteen vuoteen voimassa eikä ilma-alusta ole sen jälkeen Ilmailulaitoksen määräämässä ajassa uudelleen todettu lentokelpoiseksi.

Voimassa olevan lain 10 §:n 2 momentin nojalla ilma-alus on poistettava rekisteristä muun muassa, jos omistaja pyytää poistamista tai jos ilma-alus on muuttunut sotilasilma-alukseksi. Kyseisissä tapauksissa rekisteristä poistamista on pidettävä itsestään selvänä asiana, joten kyseisiä säännöksiä ei ole katsottu tarpeelliseksi ottaa lakiehdotukseen. Sotilasilmailuasetuksen (643/68) nojalla sotilasilma-alus merkitään Suomen sotilasilma-alusrekisteriin, jota pitää Ilmavoimien esikunta.

Se aika, jolloin ilma-alus olisi poistettava rekisteristä lentokelvottomuuden vuoksi, ehdotetaan lyhennettäväksi voimassa olevan säännöksen mukaisesta kolmesta vuodesta kahteen vuoteen. Muutoksella tehostettaisiin lentoturvallisuusvalvontaa.

Pykälän 2 momentin nojalla vaadittaisiin ilma-aluksen rekisteristä poistamiseen kiinnityksen haltijan suostumus, jos ilma-alukseen on voimassa kiinnitys.

14 §. *Ilma-aluksen kansallisuus ja merkitseminen.* Ilma-aluksen kansallisuutta koskeva pykälän 1 momentti vastaa voimassa olevan lain 12 §:n 1 momenttia. Rekisteröinti Suomessa antaisi ilma-alukselle Suomen kansallisuuden.

Ilma-aluksen merkitsemistä koskeva 2 momentti vastaa asiasisällöltään voimassa olevan lain 13 §:n 2 momenttia muutoin, mutta säännösehdoituksessa Ilmailulaitos antaisi ilma-aluksen kansallisuus- ja rekisteritunnusten merkitsemisestä tarkempia määräyksiä.

15 §. *Rekisteröimistodistus.* Rekisteröimistodistuksen antamista koskeva pykälä on asiallisesti samansisältöinen kuin voimassa olevan lain 13 §:n 1 momentti muutoin, mutta käsit-

teitä on tarkennettu siten, että ne vastaavat lakiehdotuksen 11 §:ää. Ilma-aluksen rekisteröinnistä annettaisiin rekisteröimistodistus ja väliaikaisesta rekisteröinnistä väliaikainen rekisteröimistodistus. Sinä aikana, kun rekisteritietojen muuttamisasia on vireillä, voitaisiin ilma-aluksen omistajalle antaa ilman sitä koskevaa nimenomaista säännöstäkin jatkuvan lentotoiminnan turvaamiseksi määrääjän voimassa oleva rekisteröimistodistusta vastaava, mutta vain Suomessa voimassa oleva väliaikastodistus.

3 luku. Ilma-aluksen lentokelpoisuus

16 §. *Luvun soveltamisala.* Pykälän mukaan tämän luvun säännöksiä sovellettaisiin, jollei ETA-sopimuksesta tai muusta Suomea sitovasta kansainvälisestä veloitteesta muuta johdu. Tällaista koko lukua koskevaa yleisrajausta ehdotetaan, koska Euroopan talousalueen normit määräävät tulevaisuudessa suurelta osin ilma-alusten lentokelpoisuussäännöt ETA-alueella. Nykyisin keskeisin normi on JAR-asetus, jolla on saatettu voimaan osa Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen JAA:n laatimista yhteiseurooppalaisista JAR-normeista ja -vaatimuksista.

17 §. *Lentokelpoisuus.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin lentokelpoisuuden edellytyksistä ja siitä, millä lentokelpoisuuteen liittyvillä edellytyksillä ilma-alusta saa käyttää ilmailuun. Lentokelpoisuus edellyttäisi, että ilma-alus on niin suunniteltu, valmistettu, varustettu ja huollettu sekä lento-ominaisuuksiltaan sellainen, että sitä voidaan turvallisesti käyttää ilmailuun. Ilmailulaitos antaisi pykälän nojalla tarkemmat määräykset lentokelpoisuuden edellytyksistä.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettuja määräyksiä olisivat esimerkiksi:

a) lentokelpoisuusvaatimukset, jotka ovat yksityiskohtaisia teknisiä määräyksiä ja jotka koskevat muun muassa ilma-aluksen ja ilma-aluksen osien ja laitteiden suunnittelua, ominaisuuksia ja vaadittavia kokeita. Suomessa on sovellettu johtavien ilmailumaiden lentokelpoisuusvaatimuksia, kuten Yhdysvaltain ilmailumääräyksiin (FAR) sisältyviä lentokelpoisuusvaatimuksia tai Euroopan maiden ilmailuviranomaisten JAR-lentokelpoisuusvaatimuksia sen sijaan, että olisi laadittu erilliset omat suomalaiset vaatimukset; tulevaisuudessa JAR-lentokelpoisuusvaatimukset muodostanevat tässä

momentissa tarkoitetuista vaatimuksista pääosan ja saattavat tulla ainoiksi vaatimuksiksi, joita uusiin ilma-alustyyppihin saadaan soveltaa;

b) ilma-alusten suunnittelutoimintaa, valmistusta ja huoltoa koskevat määräykset mukaan luettuna käytettävät menettelytavat, organisaatioiden pätevyys- ja hyväksymisvaatimukset ja ilma-aluskohtaiset tai ilma-alustyyppikohtaiset huoltojärjestelmät dokumentointivaatimuksineen; ja

c) ilma-alusten minimivarustusta koskevat vaatimukset.

Pykälän 2 momentin nojalla Ilmailulaitos voisi myöntää luvan käyttää lento-ominaisuuksien tutkimista varten ilmailuun ilma-alusta, jonka lentokelpoisuudesta ei ole täyttä selvyttä tai luvan käyttää ilma-alusta erityisistä syistä muutoin, vaikka ilma-alus ei täysin täytä lentokelpoisuuden vaatimuksia. Pykälän 2 momentissa tarkoitettuja tapauksia olisivat esimerkiksi ilman matkustajia lennettävät siirto-, koe-, esittely-, näytös- tai kilpailulennot.

Pykälä vastaa voimassa olevan lain 14 §:ää.

18 §. *Lentokelpoisuuden ylläpitäminen ja valvonta.* Pykälän 1 momentin mukaisesti ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä olisi velvollinen huolehtimaan ilma-aluksen lentokelpoisuudesta. Velvollisuus huolehtia ilma-aluksen lentokelpoisuudesta olisi ensisijaisesti käyttäjällä. Ellei käyttäjää ole, velvollisuus olisi haltijalla ja viime kädessä omistajalla. Omistaja, haltija ja käyttäjä voi luonnollisesti olla yksi ja sama esimerkiksi silloin kun ansiolentoyritys käyttää omistamaansa ilma-alusta omiin lentoihinsa eikä ole luovuttanut sitä toisen hallintaan. Ilma-aluksen lentokelpoisuudesta huolehtimisella tarkoitetaan muun muassa ilma-aluksessa havaittujen vikojen, vaurioiden tai muiden puutteiden korjaamista tai korjauttamista sekä ilma-aluksen huollon järjestämistä vaatimukset täyttävällä tavalla. Ilma-aluksen lentokelpoisuudesta huolehtiminen tarkoittaa myös sitä, että ilma-alus pidetään poissa käytöstä, jollei se ole lentokelpoinen. Säännös poikkeaa voimassa olevan 15 §:n 1 momentista siten, että

a) sanalle "käyttäjä" on annettu ICAO:n määritelmien mukainen erityinen operaattorimerkitys; ja

b) ilmoitusvelvollisuus seikoista, joilla saattaa olla olennaista merkitystä ilma-aluksen lentokelpoisuudelle, kuten vioista ja vaurioista, ulotettaisiin omistajan, haltijan tai käyttäjän lisäksi ilma-aluksen huoltajaan, joka usein käy-

tännössä kyseiset seikat havaitsee. Ilmoitusvelvollisuus tulisi täytetyksi kun yksi ilmoitusvelvollisista tekee ilmoituksen.

Pykälän 2 momentin mukaan Ilmailulaitoksen tehtävänä olisi valvoa, että ilma-alukset, niiden laitteet, osat ja varusteet täyttävät lentokelpoisuuden vaatimukset. Ilmailulaitoksella olisi oikeus saada ilma-aluksen omistajalta, haltijalta tai käyttäjältä valvontaa varten tarpeelliset tiedot tai tarkastaa ilma-alusta ja määrätä sillä lennettäväksi koelentoja. Lentokelpoisuuden toteamiseksi tarvittavista tarkastuksista ja kokeista antaisi Ilmailulaitos tarkemmat määräykset. Tässä momentissa tarkoitettuja tarkastuksia voivat olla esimerkiksi seuraavat:

a) katsastukset, joita ovat ensikatsastus, uusintakatsastus ja ylimääräinen katsastus;

b) tyyppitarkastus tyyppi hyväksynnän saamiseksi;

c) maahantuontitarkastus, jolla tarkoitetaan Suomessa tapahtuvaa uuden ulkomaisen ilma-alustyyppin tyyppitarkastusta vastaavaa tarkastusta ja jossa voidaan nojautua ulkomaisen viranomaisen myöntämään tyyppi hyväksyntään;

d) vuositarkastus tai muu määräaikainen tarkastus;

e) erityiset tarkastukset kuten ilma-aluksen käyttöön jatkamiseen liittyvä tarkastus.

Kaikkiin yllä mainittuihin tarkastuksiin saattaa liittyä koelentoja, joita Ilmailulaitoksella olisi oikeus itse lentää. Käytännön syistä ilma-aluksen ohjaaja koelentoilla on kuitenkin usein ansiolentoyrityksen oma ohjaaja tai ilma-aluksen valmistajan palveluksessa oleva koelentäjä. Tällöin Ilmailulaitoksen edustaja voisi olla lennolla mukana.

Pykälän 2 momentti lentokelpoisuuden valvonnasta vastaa sisällöltään voimassa olevan lain 15 §:n 2 momenttia muutoin, mutta asetuksen sijaan lentokelpoisuuden toteamiseksi tarvittavista tarkastuksista ja kokeista määrätäisiin Ilmailulaitoksen antamin määräyksin.

19 §. *Lentokelpoisuustodistus ja tyyppi hyväksymistodistus.* Lentokelpoisuustodistuksen saamisen edellytys olisi, että ilma-alus on tyyppi hyväksytty ja että se muutoinkin täyttää 17 §:n 1 momentin nojalla annetut vaatimukset. Lentokelpoisuustodistus voitaisiin antaa myös erityisin lentotoimintaa koskevin rajoituksin (rajoitettu lentokelpoisuustodistus), jos ilma-alus ei täysin täytä lentokelpoisuutta koskevia vaatimuksia, mutta ilma-aluksen on kuitenkin

osoitettu täyttävän lentoturvallisuuden vaatimukset suunniteltu käyttötarkoitus huomioon ottaen. Rajoitettu lentokelpoisuustodistus olisi voimassa vain Suomen alueella.

Pykälän 1 momentin mukaan lentokelpoiseksi todetulle ilma-alukselle annettaisiin lentokelpoisuustodistus määräajaksi tai toistaiseksi ja se voitaisiin uudistaa. Voimassa olevan lain nojalla lentokelpoisuustodistus on mahdollista antaa vain määräajaksi. Lentokelpoisuustodistuksen voimassaoloaika on yleensä kaksi tai kolme vuotta. Säännös mahdollistaisi myös toistaiseksi voimassa olevat lentokelpoisuustodistukset. Tällöinkin valvottaisiin säännöllisin väliajoin ilma-aluksen lentokelpoisuutta joko konkreettisin katsastustoimenpitein tai pelkästään asiakirjatarkastuksin.

Lentokelpoisuustodistus voitaisiin peruuttaa, jos todetaan tai epäillään, että ilma-alus ei ole enää lentokelpoinen eikä sitä saateta tai osoiteta lentokelpoiseksi. Lentokelpoisuustodistuksen peruuttamisen tarkemmat edellytykset vastaavat voimassa olevan asetuksen 30 §:n 1 momenttia.

Tyyppihyväksymistodistuksella osoitettaisiin, että ilma-alustyyppi täyttää lentokelpoisuuden vaatimukset ja on tyyppihyväksytty. Tyyppihyväksymistodistuksen antaminen kuuluu normaaliin käytäntöön kehittyneissä ilmailumaisissa. Suomessa suunnitellun ilma-alustyyppin tyyppihyväksynnästä vastaa pääsääntöisesti Ilmailulaitos ja muiden valtioiden ilmailuviranomaisten antamat lentokelpoisuus- ja tyyppihyväksymistodistukset perustuvat tällöin yleensä suomalaisen tyyppihyväksyntään. Voimassa olevassa laissa ei mainita erikseen tyyppihyväksymistodistusta. Tarkoitussisällöltään vastaava säännös on voimassa olevan ilmailuasetuksen 22 §:ssä.

Myös tyyppihyväksymistodistus voitaisiin peruuttaa, jos todetaan tai epäillään, että ilma-alus ei ole enää lentokelpoinen eikä sitä saateta tai osoiteta lentokelpoiseksi. JAA:n jäsenvaltioissa muun muassa liikennelentokoneiden tyyppihyväksyntä hoidetaan yhteistyössä jäsenvaltioiden kesken. Kukin jäsenvaltio antaa ilma-alustyyppille tyyppihyväksymistodistuksen ja on velvoitettu sen myös peruuttamaan, jos lentoturvallisuussyyt sitä edellyttävät.

Pykälän 1 momentti vastaa tarkoitussisällöltään voimassa olevan lain 16 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentin mukaisesti Ilmailulaitos voisi suomalaisen lentokelpoisuus- tai tyyppihyväksymistodistuksen antamisen sijasta hy-

väksyä ulkomaisen todistuksen, jos ilma-alus täyttää Suomessa voimassa olevat vaatimukset. Säännös ei koskisi niitä ETA-alueella annettuja ilma-alusta koskevia todistuksia, jotka on tunnustettava ETA-sopimuksen johdosta ilman muuta. JAR-asetuksen perusteella valtion on muun muassa tunnustettava asetuksessa määriteltyjen yhteisten teknisten vaatimusten ja hallinnollisten toimenpiteiden mukaisesti suunnitellut, valmistetut, käytetyt ja huolletut tuotteet sekä tunnustettava toisessa ETA-valtiossa annettu hyväksyntä. Muilta osin Ilmailulaitos voisi hyväksyä ulkomaisen todistuksen, jos ilma-alus täyttää Suomessa voimassa olevat vaatimukset. Tällöin ei tarvitsisi antaa suomalaista todistusta. Usein esiintyvä tapaus, jossa ulkomainen lentokelpoisuustodistus voitaisiin hyväksyä, on esimerkiksi ulkomailla vientiä varten annetun lentokelpoisuustodistuksen hyväksyminen siirto- ja koelentoja varten. Tyyppihyväksymistodistusten osalta ulkomaisen todistuksen hyväksyminen olisi yksinkertaisin tapa hyväksyä ulkomailla suunniteltu ilma-alustyyppi Suomessa. Momentin säännös vastaa tarkoituksestaan voimassa olevan lain 17 §:ää ja voimassa olevan asetuksen 34 §:n 2 momenttia.

Ulkomaisen todistuksen hyväksynnän peruuttamiseen ja ilma-aluksen käytön kieltämiseen hyväksynnän ehtojen noudattamatta jättämisen vuoksi sovellettaisiin samoja menettelyjä kuin tapauksessa, jossa on annettu suomalainen todistus.

Pykälän 3 momentin nojalla Ilmailulaitos voisi kieltää ilma-aluksen käyttämisen ilmailuun, jos lentokelpoisuus- tai tyyppihyväksymistodistuksen ehtoja ei ole noudatettu. Kielto olisi voimassa siihen asti, kunnes ehdot on täytetty. Vastaavaa säännöstä ei ole voimassa olevassa laissa.

Lentokelpoisuustodistuksen ehtoja, joiden rikkominen voisi johtaa lentokelpoisuustodistuksen peruuttamiseen tai kieltoon käyttää ilma-alusta ilmailuun, olisivat muun muassa lentokelpoisuustodistukseen liittyvän lentokäsikirjan sisältämät määräykset ja rajoitukset, lentokelpoisuustodistuksessa mainitut ehdot ja katsastuspöytäkirjaan merkityt ehdot. Vastavasti ilma-aluksen muuttaminen tyyppihyväksymistodistuksen tyyppitiedoista poikkeavaksi ilman vaadittavaa muutoksen hyväksymistä voisi johtaa lentokelpoisuustodistuksen peruuttamiseen tai kieltoon käyttää ilma-alusta ilmailuun.

20 §. *Päästöt.* Ilmailulaitos antaisi ilma-aluk-

sen melua ja muita päästöjä koskevat tekniset määräykset ympäristölle mahdollisesti aiheutuvien vahinkojen tai merkittävien haittojen estämiseksi. Määräysten taustalla olisivat yleensä kansainväliset normit, kuten suihkukoneiden lentomelua rajoittava direktiivi (14/92/ETY) tai muut päästädirektiivit, joita parhaillaan valmistellaan taikka ICAO:n standardit ja suositukset (Annex 16, Environmental protection). Selvyyden vuoksi ehdotuksessa puhutaan nimenomaisesti ”melusta ja muista päästöistä”, vaikka sana päästö sinänsä käsitteenä sisältää melunkin.

21 §. *Valmistus ja huolto.* Pykälän 1 momentti, jonka mukaan ilma-aluksen ja sen laitteiden, osien sekä varusteiden valmistukseen ja huolto-, korjaus- tai muutostöiden suorittamiseen vaadittaisiin pääsääntöisesti Ilmailulaitoksen lupa, vastaa asiasisällöltään osaksi voimassa olevan lain 18 §:n 1 momenttia. Luvat vaihtelevat tehtävien mukaan. Ne voivat olla toimenpidekohtaisia, mutta tavallisempia ovat toimija valmistusluvat. Luvat voivat olla toistensa vaihtoehtoja. Mitä vaativammasta luvasta on kysymys, sitä vähemmän jälkikäteistä valvontaa tuote vaatii. Lupaa ei vaadittaisi vähäisiin huolto-, korjaus- ja muutostöihin eikä luvanhaltijalle alihankintana tehtäviin töihin, jotka Ilmailulaitos tarkemmin määrittelee. Tältä osin säännös vastaa tarkoitussisällöltään voimassa olevan asetuksen 37 §:n 3 momenttia. Säännösehdoituksessa tarkoitettuja vähäisiä töitä, joihin ei vaadittaisi lupaa, mutta joista tarvittaessa voitaisiin antaa määräyksiä, olisivat esimerkiksi

- a) polttoaineen tankkaus;
- b) luvanhaltijalle alihankintana tehtävät huolto-, korjaus- ja muutostyöt sekä valmistusluvan haltijalle alihankintana tehtävä osa- tai laitevalmistus edellyttäen, että alihankkija ei valmista eikä luovuta kyseisiä osia tai laitteita ilmailukäyttöön muulle kuin vaadittavan luvan haltijalle; ja
- c) yksityislentotoiminnassa käytettäville pienille ilma-aluksille tehtävät tavanomaiset määräaikaishuollot sekä pienet korjaukset ja pienet muutostyöt.

Pykälän 2 momentti, jossa säädettäisiin luvan saamisen teknisistä ja toiminnallisista edellytyksistä, vastaa asiasisällöltään voimassa olevan asetuksen 37 §:n 1 momenttia hieman täsmennettynä. Lupa annettaisiin, jos hakija täyttää organisaation, henkilökunnan pätevyyden, työvälineiden, työtilojen ja työmenetel-

mien osalta ja muutoinkin Ilmailulaitoksen asettamat vaatimukset. Lupa siihen liittyvine ehtoineen annettaisiin määräajaksi tai toistaiseksi. Säännöstä on asetuksen säännökseen verrattuna täsmennetty niin, että siitä käy selvästi ilmi, että lupa annetaan ilman tarveharkintaa vaatimukset täyttävälle hakijalle. Myös vaatimustasoa on täsmennetty työmenetelmiä koskevalla lisäyksellä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin luvan muuttamisen, rajoittamisen, peruuttamisen tai toiminnan väliaikaisen kieltämisen edellytyksistä. Säännös vastaa voimassa olevan asetuksen 37 §:n 2 momenttia muutoin, mutta hallinnollisten seuraamusten valikoima on ehdotetussa säännöksessä huomattavasti laajempi kuin voimassa olevan asetuksen säännöksessä. Ehdotetun säännöksen mukaan luvan peruuttamisen lisäksi lupaa voidaan muuttaa, rajoittaa tai luvassa tarkoitettun toiminnan harjoittaminen väliaikaisesti kieltää, jos luvan myöntämisen edellytyksiä ei enää ole tai jos luvan haltija jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita luvassa tarkoitettua toimintaa koskevia määräyksiä. Näin voitaisiin tarvittaessa nopeasti puuttua luvanhaltijan toimintaan. Voimassa olevan asetuksen 37 §:n 2 momentin mukaan ainoastaan luvan peruuttaminen on mahdollista. Luvan peruuttaminen on monissa tapauksissa liian ankara toimenpide rikkomuksen laatuun nähden ja lisäksi se on myös varsin hidas toimenpide.

4 luku. Lupakirjat ja kelpoisuusvaatimukset

22 §. *Lupakirjarekisteri.* Pykälän 1 momentin mukaan Ilmailulaitos pitäisi lupakirjarekisteriä, jonka tarkoituksena on mahdollistaa lentoturvallisuuden edellyttämä lupakirjojen ja kelpoisuustodistusten haltijoiden valvonta. Rekisterin pidossa sovellettaisiin tässä säädetyn lisäksi asianomaisia taltiointisäädöksiä kuten henkilörekisterilakia (471/87) ja yleisten asiakirjain julkisuudesta annettua lakia (83/51).

Pykälän 2 momentin mukaan lupakirjarekisteriin voitaisiin merkitä tietoja sellaisesta henkilöstä, jolla on tai on ollut Ilmailulaitoksen antama lupakirja, kelpoisuustodistus taikka kelpuus.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin henkilötiedoista, joita rekisteriin saa tallettaa. Tällaisia olisivat lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen haltijan henkilö- ja osoitetiedot sekä kaikki

lupakirjoihin liittyvät lentoturvallisuusvalvonnan vuoksi tarpeelliset henkilöä koskevat tiedot, kuten tiedot terveydentilasta, lupakirjakokeista ja tarkastuslennoista. Henkilöllä olisi oikeus saada tieto itseään koskevista rekisteriin merkityistä tiedoista henkilörekisterilainsäädännön nojalla.

Pykälän 4 momentin mukaan lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen haltija olisi velvollinen ilmoittamaan Ilmailulaitokselle rekisteröitävissä tiedoissa tapahtuneista muutoksista 14 päivän kuluessa. Määräaika ja ajan tasalla olevat rekisteritiedot ovat tarpeen riittävän tehokkuuden ylläpitämiseksi lentoturvallisuusvalvonnessa. Ilmailulaitos antaisi luvan haltijoille tarkemmat määräykset muutosten ilmoittamisesta.

23 §. *Tietojen luovuttaminen lupakirjarekisteristä ja salassapitovelvollisuus.* Pykälän 1 momentin mukaan lupakirjarekisterin tietoja voitaisiin käyttää Ilmailulaitoksen ja muiden viranomaisten tarpeisiin lupakirjaehtojen noudattamisen valvomiseksi. Kansainvälisessä liikenteessä saa useissa tehtävissä toimia vain lupakirjan, kelpoisuustodistuksen tai kelpuutuksen haltija. Tämän valvonta edellyttää, että tietoja voidaan antaa maasta toiseen viranomaisten kesken.

Pykälän 2 momentin mukaan henkilön ilmailurikkomuksia ja terveydentilaa koskevien tietojen yksityiskohtia ei saisi ilmaista sivulliselle. Ne eivät ilmenisi rekisteristä annettavista otteista. Momentissa olisi viittaussäännös salassapitovelvollisuutta koskevaan rikoslain 40 luvun 5 §:ään.

Pykälän 3 momentin mukaan lupakirjarekisterin tietoja voidaan luovuttaa myös muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun viranomaisvalvontaan. Ilmailurikkomuksia tai terveydentilaa koskevia henkilötietoja sekä henkilötunnuksia ei kuitenkaan saa luovuttaa. Lupakirjan haltija voi kieltää nimi- ja osoitetietojensa luovuttamisen automaattiseen tietojenkäsittelyyn soveltuvassa muodossa kuten esimerkiksi suoramarckinointitarkoituksiin.

24 §. *Ilma-aluksessa tehtävää suorittavan lupakirja ja kelpoisuus.* Pykälän 1 momentin mukaan ilma-aluksessa tehtävää suorittavalla olisi oltava Ilmailulaitoksen antama tai hyväksymä lupakirja tai Ilmailulaitoksen määräämä muu kelpoisuus. Säännös poikkeaa voimassa olevan lain 20 §:n 1 momentista siinä, että säännöksen mukaan ilma-aluksessa tehtävää saisi suorittaa myös vieraassa valtiossa anne-

tulla lupakirjalla, jos lupakirja on Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti tunnustettu Suomessa. Säännöksessä on otettu huomioon integraatiokehitys, joka mahdollistaa lupakirjojen ja niihin liittyvien tutkintojen hyväksymisen EU:n ja Euroopan talousalueen valtioiden välillä. Säännöksen nojalla Ilmailulaitos antaisi kelpoisuusvaatimuksista tarkemmat määräykset sen sijaan, että niistä säädettäisiin asetuksella kuten nykyisin.

Kelpoisuusvaatimusten vahvistaminen ja kelpoisuustodistuksen antaminen sellaiselle miehistön jäsenelle, jolta ei vaadita lupakirjaa, on voimassa olevan ilmailuasetuksen 54 §:n mukaan mahdollista. Kelpoisuustodistuksia on tähän asti annettu ainoastaan lennontiedottajille, mutta mahdollisuus sellaisen vaatimisesta myös ilma-aluksessa tehtävää suorittavalta haluttaisiin edelleen säilyttää.

Lupakirjan saamisen edellytyksistä säädettäisiin pykälän 2 momentissa. Säännös vastaa asiasisällöltään voimassa olevan lain 20 §:n 2 momenttia. Ilmailulaitos määräisi momentin nojalla kelpoisuusvaatimuksista tarkemmin. Kelpoisuusvaatimukset koskisivat lupakirjanhakijan ikää, terveyttä, tietoja, taitoa ja kokemusta. Lupakirjan hakijan olisi muutoinkin sovelluttava lupakirjan haltijaksi. Soveltuvuusharkinnassa voitaisiin ottaa huomioon esimerkiksi se, että lupakirjan hakija on syllistynyt menneisyydessä useisiin sellaisiin rikoksiin, jotka osoittavat hänessä piittaamattomuutta säännösten ja määräysten noudattamiseen. JAA valmistelee yhteisiä lupakirjoja koskevia JAR-FCL-vaatimuksia, jotka muodostanevat tulevaisuudessa tässä tarkoitetut vaatimukset.

Kelpoisuustodistuksen antamisen edellytyksistä Ilmailulaitos määräisi tarvittaessa erikseen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin lupakirjasta ja sen haltijan oikeuksista, joiden on käytävä ilmi lupakirjasta. Lupakirja voitaisiin antaa määräajaksi ja voimassa olevasta laista poiketen myös toistaiseksi. Lupakirjan haltijan oikeudet perustuvat lupakirjan lajiin, toisin sanoen siihen, onko lupakirjan haltijalla yksityislentäjän, ansiolentäjän, liikennelentäjän, purjelentäjän, helikopteriansiolentäjän ja niin edelleen lupakirja. Lupakirjan haltijan oikeudet perustuvat lisäksi lupakirjaan merkittyihin kelpuutuksiin, joista säädetään 23 §:ssä. Tarkemmat määräykset lupakirjoihin ja kelpuutuksiin liittyvistä oikeuksista annettaisiin ilmailumääräyksissä.

Kelpoisuustodistus annettaisiin lupakirjan kaltaisesti määräajaksi tai toistaiseksi ja siinä määrättäisiin, mitä tehtäviä sen haltijalla on oikeus suorittaa.

25 §. *Maaorganisaatiossa tehtävää suorittavan lupakirja ja kelpoisuus.* Pykälän 1 momentin nojalla Ilmailulaitos määräisi tarvittaessa kelpoisuudesta ja lupakirjasta tai kelpoisuustodistuksesta maaorganisaatiossa. Edellytyksenä säännöksen soveltamiselle olisi se, että maaorganisaatioon kuuluva suorittaa tehtävää, josta lentoturvallisuus on riippuvainen. Pykälän 1 momentti vastaa voimassa olevan lain 39 §:ää muutoin, mutta Ilmailulaitos valtuutettaisiin suoraan antamaan asiasta määräyksiä sen sijaan, että siitä säädettäisiin asetuksella. Tässä momentissa tarkoitettuja tehtäviä olisivat riippumatta siitä, vaaditaanko kyseisiin tehtäviin Ilmailulaitoksen antama lupakirja vai pelkästään tiettyjen kelpoisuusvaatimusten täyttäminen - muun muassa lennonjohtajan, lennon-tiedottajan ja ilma-aluksen huoltomekaanikon tehtävät sekä ilma-aluksen kuljettaminen maassa ja ilma-aluksen kulun avustaminen maassa.

Koulutuksen antaminen voisi olla luvan varasta. Koulutusluvan antamiseen, muuttamiseen, peruuttamiseen ja raukeamiseen sovellettaisiin, mitä 21 §:ssä säädetään. Tulevaisuudessa saatetaan siirtyä kokonaan järjestelmään, jossa esimerkiksi mekaanikoilla ei olisi lupakirjaa. Tällöin mekaanikkokoulutuksen antamisen luvanvaraisuutta ja valvontaa lisättäisiin.

Pykälän 2 momentin viittauksella lain 38 §:ään kiellettäisiin lentoturvallisuuteen vaikuttavien tehtävien hoitaminen huumaavan aineen vaikutuksen alaisena, sairaana tai väsyneenä myös maaorganisaatiossa riippumatta siitä, vaaditaanko tehtävään Ilmailulaitoksen antama lupakirja vai pelkästään tiettyjen kelpoisuusvaatimusten täyttäminen.

Pykälän 2 momentti vastaa sisällöltään voimassa olevan lain 40 §:ää.

26 §. *Kelpuus.* Kelpuutuksilla säänneltäisiin yksityiskohtaisella tavalla mitä ilmailuun liittyviä tehtäviä lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen haltijalla on oikeus tehdä. Esimerkkejä kelpuutuksista ovat muun muassa ilma-alusluokkakelpuutukset kuten kelpuus lentää yksimoottorisilla lentokoneilla tai monimoottorisilla lentokoneilla, ilma-alustyypikelpuutukset, mittarilentokelpuutukset, lennonopettajakelpuutukset ja niin edelleen.

Kelpuutuksen antaisi Ilmailulaitos ja se mer-

kittäisiin lupakirjaan tai kelpoisuustodistukseen. Kelpuus annettaisiin määräajaksi tai toistaiseksi, mutta ei kuitenkaan pitemmäksi ajaksi kuin lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen voimassaoloajan loppuun.

Pykälän 2 momentin mukaan Ilmailulaitos antaisi tarkemmat määräykset kelpuutuksista. Tämä tarkoittaisi muun muassa määräyksiä siitä, minkälaisia harjoituksia, kokeita tai suorituksia tietyn kelpuutuksen saaminen ja ylläpitäminen edellyttää.

27 §. *Lupakirjan, kelpoisuustodistuksen ja kelpuutuksen peruuttaminen.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin niistä tapauksista, joissa lupakirja on nimenomaisesti peruutettava. Lupakirja olisi peruutettava, jos lupakirjan haltija on tullut esimerkiksi vammautumisen, kroonisen sairauden, suorituskyvyn heikkenemisen tai muun sellaisen lentoturvallisuuteen vaikuttavan syyn vuoksi pysyvästi sellaiseksi, ettei hän enää täytä lupakirjan myöntämisen edellytyksenä olleita kelpoisuusvaatimuksia. Lupakirja olisi peruutettava myös niissä tapauksissa, joissa lupakirjan haltija ei enää tiedoiltaan tai taidoiltaan täytä lupakirjan myöntämisen edellytyksenä olleita vaatimuksia.

Pykälän 1 ja 6 momentin nojalla voitaisiin peruuttaa myös lupakirjaan liitetty kelpuus, jos edellä mainittu syy vaikuttaa vain siihen. Kelpuutuksen peruuttaminen tulisi kysymykseen lähinnä niissä tapauksissa, joissa lupakirjan peruuttaminen johtaisi kohtuuttomaan lopputulokseen ja joissa kelpuutuksen peruuttamista on lentoturvallisuuden vaatimukset huomioon ottaen pidettävä riittävänä toimenpiteenä.

Pykälän 2 momentin nojalla lupakirja voitaisiin peruuttaa tai luvan haltijan kelpoisuuksia rajoittaa, jos lupakirjan haltija on toiminut tahallaan tai huolimattomuudesta vastoin velvollisuuttaan lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä. Lupakirjan haltija voisi rikkoa lentoturvallisuuteen vaikuttavaa velvollisuuttaan muutoinkin kuin lennolla ollessaan, kuten esimerkiksi tekemällä lennonvalmistelun päihtyneenä. Seuraamukset tulisivat kysymykseen myös silloin kun lupakirjan haltija on osoittanut puuttuvaa halua tai kykyä ilmailua koskevien määräysten noudattamiseen esimerkiksi rikkomalla niitä toistuvasti tai olemalla ojentumatta saamastaan 28 §:n mukaisesta varoituksesta taikka kun lupakirjan haltija katsotaan henkilökohtaisten seikkojen vuoksi sopimatto-

maksi lupakirjassa tarkoitettuun tehtävään. Viimeksi mainitulla tarkoitetaan muun muassa huumeiden käyttöä.

Pykälän 2 momentin tarkoittamissa tapauksissa voitaisiin lupakirjan haltijaan kohdistaa teon vakavuusasteesta riippuen lupakirjan peruuttamisen sijaan myös muita seuraamustoimenpiteitä. Pykälän 2 ja 6 momentin nojalla voitaisiin muun muassa peruuttaa jokin lupakirjaan liitetty kelpuus.

Pykälän 1 ja 2 momentit vastaavat seuraamustoimenpiteisiin johtavien syiden osalta voimassa olevan lain 21 §:n 1 momenttia.

Pykälän 3 momentti vastaa sisällöltään voimassa olevan lain 21 §:n 3 momenttia. Momentin nojalla Ilmailulaitos voisi määrätä, että lupakirja ei ole voimassa sinä aikana kun tapaus, josta saattaa johtua lupakirjan peruuttaminen, on viranomaisen tutkittavana tai käsiteltävänä. Valvontaviranomaisen oikeus tarvittaessa välittömästi kieltää lupakirjan käyttö tutkimuksen ajaksi olisi lentoturvallisuuden kannalta tärkeää. Aika, jonka lupakirjan käyttäminen estyisi viranomaiskäsitelyn johdosta, otettaisiin huomioon 5 momentin mukaista peruutusta määrättäessä.

Pykälän 4 momentin mukaan Ilmailulaitos voisi velvoittaa lupakirjan haltijan toimittamaan lupakirjansa heti viranomaisen haltuun.

Pykälän 5 momentin mukaan lupakirjan määräaikaaisessa menettämisseuraamuksessa olisi määrättävä aika, jonka kuluessa lupakirjaa ei anneta tai uudisteta. Lupakirjan jäljellä olevalla voimassaoloajalla ei olisi vaikutusta tähän. Voimassa olevien säännösten nojalla lupakirjaa peruutettaessa ei voida asettaa määräaika, minkä kuluessa uutta lupakirjaa ei myönnetä, jos lupakirja peruutetaan pitemmäksi ajaksi kuin voimassaoloajan loppuun. Rikkomukseen syyllistyneen asianosaisen kannalta on epätydyttävää, ettei peruutuspäätöksestä ilmene, minkä ajan kuluessa vanhan tilalle ei anneta uutta lupakirjaa. Asianosainen voi joutua tekemään turhia hakemuksia. Seuraamusjärjestelmä toisaalta edellyttää, ettei lupakirjaa uudisteta ennen kuin seuraamus on kärsitty.

Lupakirjan määräaikaisen menettämisseuraamuksen alkamisajankohta laskettaisiin päätöksen tiedoksiannosta asianosaiselle, jottei seuraamusta voitaisi vältellä tiedoksianto pakkoilemalla. Määräaika alkaisi kulua kuitenkin

viimeistään lupakirjan voimassaolon päättyessä, koska siitä lukien lupakirjan käyttäminen estyy joka tapauksessa.

Pykälän 6 momentissa ehdotetaan uutena seuraamusmuotona kelpuutuksen peruuttamista. Voimassa oleva laki ei mahdollista kelpuutuksen peruuttamista vaan ainoastaan koko lupakirjan peruuttamisen. Eräissä tapauksissa olisi kuitenkin tarkoituksenmukaista ja kohtuullista peruuttaa lupakirjasta tai kelpoisuustodistuksesta vain jokin sen kelpuutuksista. Tämä tulisi kysymykseen lähinnä silloin, kun rikkomus on tapahtunut kelpuutusta edellyttävässä toiminnassa tai kun rikkomus on katsottava laadultaan lieväksi.

Ilmailulaitoksen päätöksestä voitaisiin valittaa siten kuin muutoksenhausta hallintoasioissa annetussa laissa (154/50) säädetään.

28 §. *Varoitus.* Pykälässä ehdotetaan uutena seuraamusmuotona kirjallista varoitusta. Varoitus tulisi kysymykseen lievimmänasteisena seuraamuksena silloin kun sitä on pidettävä tapauksesta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioon ottaen riittävänä. Pykälä koskisi kaikkia lupakirjan ja kelpoisuustodistuksen haltijoita.

Voimassa olevan lain nojalla voidaan lupakirjan haltijalle antaa huomautus, joka ei sinänsä ole rinnastettavissa muihin lain 27 §:ssä mainittuihin seuraamustoimenpiteisiin, eikä ole siten vaihtoehtoisesti käytettävissä seuraamuksena. Huomautus on seuraamuksena jätetty pois säännösehdoituksesta, koska sen käyttäminen lievänasteisena seuraamuksena on osittain menettänyt tehonsa. Huomautuksen saaneet eivät useissa tapauksissa ole suhtautuneet seuraamukseen sillä vakavuudella kuin pitäisi.

29 §. *Kelpoisuuden toteaminen ja velvollisuus ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista seikoista.* Pykälän 1 momentti vastaa sisällöltään voimassa olevan lain 22 §:ää ja ilmailuasetuksen 44 §:ää. Lupakirjan hakija ja haltija olisivat velvollisia ilmoittamaan kelpoisuuteensa vaikuttavat seikat Ilmailulaitokselle sekä alistumaan erilaisiin tarkastuksiin ja kokeisiin siten kuin Ilmailulaitos määrää. Pykälässä tarkoitettuja tarkastuksia ja kokeita olisivat lääkärin-tarkastuksen ohella

a) lupakirjan hakemiseen ja uudistamiseen liittyvät kokeet ja tarkastukset (lupakirjakoheet) kuten teoriakokeet ja tarkastuslennot;

b) lupakirjan haltijan pätevyuden toteami-

seksi toimeenpantavat kokeet ja tarkastukset (lupakirjatarkastukset) kuten teoriakokeet ja tarkastuslennot.

Pykälän 2 momentin mukaan lupakirjan hakijalle tai haltijalle lääkärintarkastuksen tehneen lääkärin sekä lupakirjan haltijaa hoitaneen tai hoitavan lääkärin taikka sairaanhoitotai huoltotoimintaa harjoittavan yhteisön tai laitoksen olisi tietojen salassapidosta annettujen säännösten estämättä pyynnöstä annettava viranomaisille tietoja lupakirjan voimassaoloon mahdollisesti vaikuttavista seikoista.

Viranomaisten mahdollisuus tietojen saantiin on lentoturvallisuuden vuoksi tärkeää tilanteissa, joissa joudutaan arvioimaan tarkastettavan fyysistä ja psyykkistä kelpoisuutta lupakirjan haltijaksi esimerkiksi vaikean vamman hoidon tai psyykkisen hoidon jälkeen. Tietojen saannin tärkeys johtuu siitä, että lennonjohtajan ja ilma-aluksen ohjaajan toiminta ja toimintakyky vaikuttaa suoraan ja ratkaisevasti lentoturvallisuuteen. Viranomaisten on saatava tietoonsa lupakirjan esteenä olevat vammat ja sairaudet myös siksi, että vain siten voidaan toteuttaa Chicagon yleissopimuksen mukainen velvoite, jonka mukaan eräät lääketieteelliset syyt estävät lupakirjan antamisen (Annex 1, Personnel licensing, luku 6 Medical part).

Nykyisen käytännön mukaisesti tarkastettavan on lääkärinlausunnon saadakseen annettava vastaavasti kirjallinen suostumus siihen, että lääkärit ja sairaalat saavat antaa viranomaisille tietoja. Tarkastettavan suostumukseen perustuva järjestelmä on lentoturvallisuuden kannalta selvä vaaratekijä, koska suostumus voidaan peruuttaa milloin tahansa. Tarkastettava pystyy näin estämään itselleen epäedullisen lääkärinlausunnon tulemisen viranomaisten tietoon. Houkutus sairaustietojen salaamiseen saattaa olla suuri, koska epäedullinen lääkärinlausunto voi johtaa lupakirjan tai jopa ammatin menettämiseen. Salaamisen seuraukset voivat kuitenkin olla kohtalokkaita ilma-aluksen matkustajille tai maassa oleville, minkä johdosta laissa ehdotetaan sairaustietojen ilmoitusvelvollisuutta. Velvollisuus puuttuisi merkittävällä tavalla yksilön oikeuspiiriin, mutta toisaalta se kohdistuisi vain pieneen erityisryhmään, jonka jäsenet ovat omasta halustaan mukana ilmailutoiminnassa.

Pykälässä tarkoitettuja viranomaisia olisivat Ilmailulaitos, tutkintaviranomainen lento-onnettomuuden tai suuronnettomuuden tutkimuksessa sekä se laitos, jonka tutkittavaksi Ilmai-

lulaitos lupakirjan hakijan tai haltijan epäselvissä tapauksissa määräisi (nykyisin sotilaslääketieteen laitoksen ilmavoimaosasto). Tehokas ja tarkoituksenmukainen tutkimus viimeksi mainitussa laitoksessa edellyttää, että laitos saa yksityiskohtaiset tiedot jatkotutkimuksiin johdaneesta vammasta tai sairaudesta ja siihen käytetyistä hoitotoimenpiteistä.

30 §. *Ulkomainen lupakirja.* Pykälän 1 momentin nojalla Ilmailulaitos voisi hyväksyä yksittäisen ulkomaisen lupakirjan. Säännös antaisi Ilmailulaitokselle mahdollisuuden hyväksyä ulkomaisen lupakirjan ja peruuttaa hyväksymisen samoin edellytyksin kuin Ilmailulaitos antaa ja peruuttaa suomalaisen lupakirjan.

Pykälän 1 momentti vastaa voimassa olevan lain 21 §:n 4 momenttia.

Pykälän 2 momentin nojalla Ilmailulaitos voisi 27 §:ssä mainitun perusteella määrätä, että Suomessa tunnustettu ulkomainen lupakirja ei oikeuta ilmailuun Suomessa. Ulkomaisen lupakirjan tunnustamisella tarkoitetaan sitä, että Ilmailulaitos voisi hyväksyä tietynlaiset lupakirjat, kuten Euroopan talousalueen valtioissa annetut lupakirjat ja ICAO:n jäsenvaltioissa annetut yksityislentäjän lupakirjat, olemaan voimassa Suomessa ilman yksittäistä lupakirjaa koskevaa Ilmailulaitoksen nimenomaista päätöstä. Tunnustamiseen voisi liittyä myös ehtoja.

Pykälän 2 momentti vastaa voimassa olevan lain 41 §:n 2 momentin tarkoitussisältöä.

5 luku. Ilma-aluksen päällikkö ja miehistö sekä palvelu ilma-aluksessa

31 §. *Ilma-aluksen päällikkö.* Pykälän mukaan ilma-aluksella on oltava sitä ilmailuun käytettäessä päällikkö, jonka määrää ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä (operator). Pykälä ei edellytä tapauskohtaista määräämistä. Päällikön määrääminen voidaan myös toteuttaa esimerkiksi sisällyttämällä päällikkyyden määräytymisperusteet lentotoimintakäsikirjaan tai toimintaohjeisiin. Pykälä vastaa asiasisällöltään voimassa olevan lain 23 §:n 1 momenttia ja voimassa olevan asetuksen 56 §:n 1 momenttia.

Pykälässä ei ole säännöksiä päällikön sijaisen määräämisestä eikä päällikkyyden määräytymisestä siinä tapauksessa, että omistaja, haltija tai käyttäjä ei nimenomaan määrää päällikköä. Näiden laissa säätämättömien tilanteiden va-

ralta annettaisiin määräykset lain 2 §:n nojalla yleisissä lentotoiminnallisissa määräyksissä.

32 §. *Ilma-aluksen miehistö.* Pykälän mukaan ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä vastaisi siitä, että ilma-alus on sitä ilmailuun käytettäessä turvallisesti miehitetty. Turvallisella miehityksellä tarkoitetaan tiettyä lentotehtävää varten määrättyä miehistöä (ohjaamomiehistö ja matkustamohenkilökunta), jolla on kyseistä lentoa varten tarvittava koulutus ja kokemus sekä vaadittavat lupakirjat ja/tai muu kelpoisuus. Turvallisella miehityksellä tarkoitetaan lisäksi sitä, että lentoa varten ilma-aluksessa on oltava vaadittava vähimmäismiehistö ja että miehistön määräämisessä on noudatettu muun muassa turvallisuuden vuoksi määrättyjä työaika koskevia rajoituksia. Pykälän nojalla Ilmailulaitos antaisi tarkemmat miehitystä koskevat vähimmäisvaatimukset.

Pykälä vastaa asiasisällöltään voimassa olevan lain 19 §:ää.

33 §. *Päällikön käskyvalta.* Päällikön käskyvaltaa ilma-aluksessa koskeva pykälän 1 momentti vastaa asiasisällöltään voimassa olevan lain 23 §:n 2 momenttia ja voimassa olevan asetuksen 57 §:n 1 momenttia. Päälliköllä olisi ylin käskyvalta sekä matkustajiin että miehistöön nähden. Ilma-aluksen matkustajia päällikkö voisi käskä vain järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämistä koskevilla asioissa. Matkustajan omalle harkinnalle olisi annettava merkitystä silloin kun päällikkö käskää matkustajaa edellä mainituissa asioissa ja jos matkustaja tässä tilanteessa katsoo oman henkensä tai terveytensä joutuvan vaaranalaiseksi. Miehistön osalta päällikön käskyvalta olisi laajempi. Päällikkö määrää lennolla ilma-aluksen käyttämisestä. Päällikkö voisi myös määrätä miehistöön kuuluvaa suorittamaan muitakin tehtäviä kuin mihin tämä on otettu, mutta vain tilapäisesti. Silloin kun on kysymys ohjaamotehtävästä, johon miehistöön kuuluvalla ei ole riittävää kelpoisuutta, päällikön käskyvallan tulisi perustua hätätilanteeseen tai muuhun pakottavaan syyhyn.

Pykälän 2 momentin nojalla päälliköllä olisi oikeus olla ottamatta ilma-alukseen miehistöön kuuluvaa, matkustajaa tai tavaraa silloin kun järjestyksen tai turvallisuuden ylläpitäminen sitä vaatii tai muun sellaisen syyn vuoksi. Päälliköllä olisi myös oikeus pakottavista syistä poistaa edellä mainitut. Pykälässä tarkoitettun tilanteen aiheuttajana on yleensä häiritsevästi käyttäytyvä matkustaja tai juopunut, joka ei

hallitse itseään. Pakottava syy toimenpiteisiin olisi esimerkiksi turvallisuuden ylläpitäminen. Säännös vastaa voimassa olevan asetuksen 57 §:n 3 momenttia.

34 §. *Lennon valmistelu ja suorittaminen.* Pykälän 1 momentissa päällikölle olisi asetettu velvollisuus varmistua siitä, että ilma-alus on lentokelpoinen ja että lento on valmisteltu muutoinkin säännösten ja määräysten mukaisesti. Päällikkö voi varmistua ilma-aluksen lentokelpoisuudesta toiminnan luonteesta riippuen eri tavoin, esimerkiksi siten, että

a) päällikkö tarkastaa henkilökohtaisesti ilma-aluksen lentokelpoisuuden asiakirjoista kuten lentokelpoisuustodistuksesta, viimeistä huoltoa koskevasta todistuksesta, matkapäiväkirjasta, josta ilmenevät lennolla todetut viat sekä siirretyt viat, ja muista ilma-aluksessa säilytettäviksi vaadituista asiakirjoista sekä tekemällä ilma-alukselle konkreettisen tarkastuksen lentokäsikirjan ohjeiden mukaisesti tai siten, että

b) päällikkö hyväksyy ilma-aluksen huoltoorganisaation antaman todistuksen siitä, että lentokelpoisuuden ylläpitoon vaadittava huolto ja lentoa edeltävä tarkastus on tehty vaatimusten mukaisesti; todistus lentoa edeltävästä tarkastuksesta voi ilmetä esimerkiksi merkintänä ilma-aluksen matkapäiväkirjassa tai se voi olla erillinen asiakirja.

Lennon valmisteluun liittyviä päällikön tehtäviä ja varmistettavia asioita ovat muun muassa

a) ilma-aluksen lentokelpoisuus ja varsinkin yksityislentotoiminnassa, että ilma-alus on rekisteröity (rekisteröimistodistus);

b) ilma-aluksen vaatimusten mukainen miehitys aiottua lentoa varten;

c) aiottua lentoa varten ilma-aluksen varustuksen toimintakuntoisuus ja vaatimusten mukaisuus; mikäli ilma-aluksella on ilma-aluskohmainen minimivarustelu (minimum equipment list, MEL), varustuksen on täytettävä kyseisen luettelon vaatimukset aiottua lentoa varten;

d) kuormaus, joka käsittää lentopainon, painopisteen sijainnin, kuorman jakautumisen ja kiinnityksen;

e) ilma-aluksen riittävä suorituskyky aiottua lentoa varten;

f) operatiivinen lennon suunnittelu;

g) mahdolliset varalentopaikat;

h) säätiedot;

i) poltto- ja voiteluainemäärät;

- j) mahdollinen hengityshappi;
- k) tarvittaessa jään- tai lumenpoisto.

Pykälän 2 momentin mukaan päällikkö on vastuussa lentokäsikirjan sekä voimassa olevien säännösten ja määräysten noudattamisesta lennon aikana. Lentokäsikirja, joka tavallisesti on lentokelpoisuustodistuksen liite, on yleensä joko Suomen ilmailuviranomaisena toimivan Ilmailulaitoksen tai ilma-aluksen valmistajamaan ilmailuviranomaisen hyväksymä. Lentokäsikirja sisältää muun muassa ilma-aluksen käyttörajoitukset sekä turvallisuuden edellyttämät käyttöohjeet. Lentokäsikirja on kansainvälisen käytännön mukaisesti yleensä englanninkielinen. Pienissä yksityisilma-aluksissa on myös suomen- tai ruotsinkielisiä lentokäsikirjoja.

Säännös vastaa voimassa olevan lain 24 §:n 1 momenttia ja asetuksen 58 §:n 1 momenttia.

35 §. *Ilma-aluksesta, matkustajista ja tavarasta huolehtiminen.* Pykälässä säädettäisiin päällikön ja miehistön yleisestä velvollisuudesta huolehtia ilma-aluksesta, matkustajista ja ilma-aluksessa kuljetettavasta tavarasta sekä erityisesti velvollisuudesta hätätilanteessa suojella ilma-alusta, matkustajia ja kuljetettavaa tavaraa. Päällikön ja miehistön harkintaan jäisi luonnollisesti, mitkä keinot ylipäätään olisivat yksittäisessä hätätilanteessa käytettävissä ja mitkä näistä keinoista olisivat soveliaimmat henkilöiden ja omaisuuden suojelemiseksi.

Säännös vastaa voimassa olevan lain 24 §:n 2 momenttia ja asetuksen 60 §:n 1 momenttia.

36 §. *Ilmoitusvelvollisuus.* Pykälässä velvoitetaisiin ilma-aluksen päällikkö ilmoittamaan lentoturvallisuuteen vaikuttaneesta tapauksesta Ilmailulaitoksen antamien määräysten mukaisesti. Ilmoittamisvelvollisuus koskisi erityisesti niitä tapauksia, jotka koskevat ilma-alusta ja joissa ilma-alus on ollut osallisena, mutta myös päällikön muutoin havaitsemia lentoturvallisuuteen vaikuttavia tapauksia. Säännöksessä tarkoitettuja tapauksia olisivat muun muassa

- a) lento-onnettomuudet ja lentovauriot;
- b) tapaukset, joissa ilma-aluksen lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä olevan henkilön kelpoisuuden tehtäviensä hoitamiseen voidaan olettaa alentuneen lennon aikana;
- c) tapaukset, joissa matkustajan käyttäytyminen on vaarantanut lentoturvallisuuden;
- d) ilma-aluksen miehistön tai lennonvarmistuselin tai muun maaorganisaatioon kuuluvan virheellisestä toiminnasta aiheutunut vaaratilanne lentotoiminnassa; häiriöt lennonvar-

mistuspalvelussa kuten virheelliset menetelmät tai annettujen menetelmien noudattamatta jättäminen tai viat maalaitteissa;

e) vakavat lentoturvallisuuteen vaikuttavat tekniset häiriöt;

f) yhteentörmäysvaara ilma-alusten välillä;

g) lintutörmäykset.

Lennonvarmistuselimelle tai muulle radioasemalle ilmoitettavia tapauksia olisivat

a) hätätilanteet, joista on ilmoitettava mahdollisuuksien mukaan;

b) tilanteet, jotka koskevat esimerkiksi toisen ilma-aluksen tai muun kulkuneuvon, niissä tai muualla olevien henkilöiden turvallisuutta, vaikka tilanteet eivät sinällään vaatisikaan välittömiä avustustoimenpiteitä.

Muita tässä pykälässä tarkoitettuja ilmoituksia ovat ilma-aluksen matkapäiväkirjaan tehtävät merkinnät ilma-aluksessa havaituista vioista tai puutteista tiedoksi omistajalle, haltijalle tai käyttäjälle, jotta nämä ryhtyisivät tarvittaviin korjaustoimenpiteisiin.

Pykälä vastaa tarkoitussisällöltään voimassa olevan asetuksen 61 §:ää.

37 §. *Järjestys ja pakkokeinot.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilma-aluksen päällikön oikeuksista pakkokeinojen käyttöön järjestyksen palauttamiseksi tai vaaran torjumiseksi. Keinoina järjestyksen palauttamiseksi tai vaaran torjumiseksi tulisivat kysymykseen esimerkiksi kiinniotto ja henkilön tai tavarankorjauksen tarkastus. Pykälä on soveltamisalaltaan hieman tarkemmin rajattu kuin voimassa olevan lain 25 §:n 2 momentti. Päällikkö voisi käyttää pakkokeinoja tilanteissa, joissa joku syyllistyy ilma-aluksessa rikokseen tai tekoon, joka vaarantaa ilma-aluksen tai siinä olevien henkilöiden tai omaisuuden turvallisuuden, olipa teko rangaistava tai ei. Päällikön pakkokeinojen käyttö perustuu rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksessa koskevaan Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 tehtyyn kansainväliseen yleis-sopimukseen sekä osaksi pakkokeinolakiin. Muulla miehistön jäsenellä olisi velvollisuus antaa päällikölle tarvittavaa apua, kun taas matkustajalla olisi nimenomainen oikeus antaa päällikön kehotuksesta apua.

Pykälän 2 momentissa säilytettäisiin voimassa olevan lain 25 §:n 3 momentin mukainen miehistön jäsenen ja matkustajan oikeus ryhtyä toimenpiteisiin ilman päällikön kehotustakin, jos on perusteltua syytä uskoa, että toimenpide on turvallisuuden vuoksi välttämätön. Miehistön jäsen ja matkustaja voisivat ryhtyä oma-

aloitteisesti toimenpiteisiin vakavan rikoksen kuten kaappaustilanteen, ilmaliikennesabotaa- sin ynnä muiden sellaisten tekojen uhatessa tai ollessa jo toteutumassa.

38 §. *Huumaavat aineet ja lentokuntoisuuden heikkeneminen.* Pykälässä säilytettäisiin voimassa olevan lain 27 §:n mukainen kielto suorittaa lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena tai jos tehtävää ei sairauden tai väsymyksen tai muun sellaisen syyn vuoksi voi hoitaa vaarantamatta lentoturvallisuutta.

Pykälässä tarkoitetaan muilla huumaavilla aineilla muun muassa morfiinia ja sen johdannaisia, rauhoittavia lääkkeitä ja huumausaineita kuten kannabistuotteita, amfetamiinia ja kokaiinia sekä teknisiä liuottimia. Muilla huumaavilla aineilla voidaan lisäksi tarkoittaa sairauksien hoidossa käytettäviä liikenteessä haitallisia lääkeaineita. Näitä lääkeaineita voivat olla esimerkiksi unilääkkeet ja rauhoittavat lääkkeet, epilepsialääkkeet, eräät verenpainelääkkeet, lihasjännitystä alentavat lääkkeet, piristävät ja ruokahalua hillitsevät lääkkeet, psykelääkkeet, matkapahoinvoinnin estolääkkeet, eräät allergialääkkeet tai useamman lääkkeen yhteisvaikutuksesta huumaavat aineyhdistelmät.

6 luku. Lentopaikat ja maalaitteet

39 §. *Määritelmät.* Pykälän 1 momentissa olisi yleisesti määritetty lentopaikka. Lentopaikka määriteltäisiin maa- ja vesialueeksi, joka on kokonaan tai osittain järjestetty ilma-alusten saapumista, lähtemistä ja maassa tai vedessä liikkumista varten. Lentopaikan määritelmä vastaa ICAO:n kyseistä määritelmää.

Pykälän 2 momentissa määriteltäisiin tarkemmin, mitä lentopaikkaan kuuluu. Säännöksessä on lentopaikan tarkemmassa määrittelyssä käytetty osaksi ICAO:n määritelmien vaikiintuneita suomenkielisiä vastineita, joita ovat esimerkiksi liikennealue, asemataso ja suoja-alueet kuten kiitotien pään turva-alue ja radiolaitteen suoja-alue. Esterajoitusalueilla puolestaan tarkoitetaan lentopaikkaan liittyviä Annex 14:n, ”Aerodromes”, mukaisesti määritettyjen esterajoituspintojen pystysuoria projektioita maan- tai vedenpinnalla.

Pykälän 3 momentissa määriteltäisiin *lentoasemaksi* sellainen lentopaikka, jossa ilmailiikenneliikennepalvelu on pysyvästi järjestetty.

Lentoaseman määrittely laissa on tarpeen sen takia, että käsitettä käytetään muun muassa lentoliikennesopimuksissa. Ehdotettu määritelmä vastaa asiasisällöltään turvatarkastuksista lentoliikenteessä annetun lain (305/94) 2 §:n 2 kohdassa olevaa lentoaseman määritelmää.

Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2408/92 (jäljempänä reiteillepääsyaetus) olevan määritelmän mukaan tarkoitetaan lentoasemalla ”jäsenvaltiossa sijaitsevaa aluetta, jolla saadaan harjoittaa kaupallista lentoliikennettä” (2(k) artikla). Kaupallinen lentoliikenne on lentomatrustajien tai lentorahdin kuljettamista maksua tai muuta korvausta vastaan.

Lentoasemalle on tyypillistä säännölliseen lentoliikenteeseen soveltuvat palvelut, varustus ja henkilökunta. Ilmailiikennepalvelun pysyvä järjestäminen ei tarkoita ympärivuorokautista palvelua, vaan lentoaseman aukioloaika voi olla rajoitettukin.

Pykälän 4 momentissa määriteltäisiin erityinen kevytlentopaikka. Kevytlentopaikka on tarkoitettu käytettäväksi sellaisilla kevyillä ilma-aluksilla, joita käytetään pääasiassa harrastustoimintaan ja mahdollisesti lentokoulutukseen. Kevyitä ilma-aluksia ovat pykälässä esimerkkeinä mainittujen purje- ja moottoripurjelentokoneiden, ilmalaivojen ja kuumailmapallojen lisäksi muun muassa niin sanotut VLA- (Very Light Aeroplane) ja UL- (Ultralight) -luokkiin kuuluvat lentokoneet. VLA-luokalla tarkoitetaan Euroopan ilmailuviranomaisten yhteisesti hyväksymien JAR-VLA -lentokelpoisuusvaatimusten mukaisia lentokoneita. Tällä hetkellä VLA-lentokoneiden suurin mahdollinen paikkaluku on kaksi ja suurin mahdollinen lentomassa on 750 kiloa. UL-lentokoneille ei vielä ole kansainvälisesti sovittua yhteistä määritelmää, vaan eri maissa on omat kansalliset määrittelynsä. UL-lentokoneet ovat kuitenkin kevyempiä kuin VLA-lentokoneet ja niiden paikkaluku voi olla enintään kaksi. Kevyiden ilma-alusten kehitys on kuitenkin nopeaa ja sen vuoksi on tarkoituksenmukaista, että Ilmailulaitos määrittäisi sen, kuuluvatko mahdolliset uudet ilma-alusluokat tässä momentissa tarkoitettuihin kevyiden ilma-alusten luokkiin.

Pykälän 5 momentissa määriteltäisiin muu ilmailua palveleva alue. Pykälässä tarkoitettu alue olisi sellainen alue, jolla olisi lentopaikan alueesta erillään ilmailua palvelevia rakennuksia, rakennelmia tai laitteita. Lentopaikan

alueesta erillään on muun muassa ilmailuradiomajakoita ja tutkalaitteita suojarakennelmiin ja antennineen.

40 §. *Lentopaikkojen ja tilapäisten lentoonläh- tö- ja laskupaikkojen käyttö.* Pykälän 1 momen- tin mukaisesti ilma-alusten lentoonläh- tö- ja laskupaikkana saisi käyttää pääsääntöisesti vain lentopaikkoja sekä erityisin ehdoin, joista säädetään 3 momentissa, muuta aluetta. Sään- nös ei kuitenkaan koskisi hätätilanteita, pak- kolaskua tai muita niihin rinnastettavia tilan- teita, kuten moottorittoman ilma-aluksen las- keutumista muualle kuin lentopaikalle sen vuoksi, että lennon jatkaminen lentopaikalle on tullut mahdottomaksi. Pykälän 1 momentti vastaa asiasisällöltään voimassa olevan lain 46 §:ää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että yleiseen käyttöön tarkoitettun lentopaikan on oltava kaikkien käytettävissä samoilla ehdoilla, ellei Ilmailulaitos kiellä tai rajoita jotakin toimintaa kokonaisuudessaan. Säännös on so- veltamisalaltaan hieman laajempi kuin voimas- sa olevan lain 38 §.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin voimassa olevan lain 32 §:n 2 momenttia ja asetuksen 73 §:n 2 momenttia vastaavalla tavalla, että muun alueen kuin lentopaikan ja avoimen vesialueen käyttämiseen tilapäisesti ilma-aluk- sen lentoonläh- töön ja laskuun vaadittaisiin alueen omistajan tai haltijan suostumus. Tätä käyttöoikeutta voidaan kuitenkin 41 §:n 2 mo- mentin 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. Voimassa olevista säännöksistä poiketen Ilmailu- laitost antaisi säännöshedotuksen perusteella asiasta tarkempia määräyksiä. Tarkemmat määräykset koskisivat muun muassa alueen kokoa, pinnanlaatua, reunaesteitä ja muita lentoonläh- töön ja laskuun vaikuttavia seikkoja siten, että niitä verrataan ilma-aluksen suori- tuskykyyn ja ominaisuuksiin.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että suostumuksen 3 momentissa tarkoitettuun toi- mintaan voi yhteisen vesialueen osalta antaa järjestäytymättömän osakuskunnan puolesta kalastuskunnan johtokunta.

41 §. *Käyttöoikeuden rajoittaminen.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin voimassa olevan lain 33 §:n 2 momentin ja 36 §:n sekä asetuksen 74 §:n säännöksiä vastaavasti, että Ilmailulaitos

määrää, minkälaiseen liikenteeseen tai muuhun ilmailuun lentopaikkaa saa käyttää. Sotilaslen- topaikkaa saisi pykälän mukaan käyttää vain puolustusministeriön suostumuksella ja Ilmailu- laitoksen määräämin ehdoin. Ilmailulaitos voisi momentin nojalla rajoittaa lentopaikkojen käyttöä, jos lentoturvallisuus tai liikenteen su- juvuus sitä edellyttää. Ilmailulaitos voisi rajoit- taä myös sotilaslentopaikkojen käyttöä siviili- ilmailuun puolustusministeriön määräämiä eh- toja tiukemmin, jos sotilaslentopaikka ei täytä niitä vaatimuksia, joita siviililentopaikoilta edellytetään, tai jos lentoturvallisuus tai liiken- teen sujuvuus sitä muutoin edellyttää. Puolus- tusvoimilla tai rajavartiolaitoksella voi olla omia tarkoituksiaan varten sellaisiakin lento- paikkoja, joita ei ole hyväksytetty siviilikäyt- töön ja joita ei siten saa siihen käyttää.

Pykälän 2 momentin mukaan Ilmailulaitos voisi kieltää ilma-alusten lentoonläh- dön tai laskun tai rajoittaa sitä mille tahansa alueelle, jos lentoturvallisuus tai liikenteen sujuvuus tai elinkeinon harjoittaminen (esimerkiksi kalastus tai turkistarhaus) tai haitallisten ympäristövai- kutusten ehkäisy sitä edellyttävät. Ilmailulaitos voisi ryhtyä edellä mainittuihin toimenpiteisiin myös esimerkiksi lääninhallituksen tai muun viranomaisen taikka asianosaisen aloitteesta.

42 §. *Rakentamislupa.* Pykälän 1 momentin nojalla lentopaikan tai muun ilmailua palvele- van alueen rakentamiseen ja merkittävään muuttamiseen vaadittaisiin Ilmailulaitoksen lu- pa. Lentoturvallisuuteen tai maisemakuvaan merkittävästi vaikuttavana muutoksena voitai- siin pitää esimerkiksi uuden kiitotien rakenta- mista, kiitotien pidentämistä tai mittarilähesty- mislaitteiden uusintaa. Kiitotien uudelleen päällystystä tai maaliikennealueiden laajennuk- sia ei olisi pidettävä tässä momentissa tarkoi- tettuina muutoksina eikä myöskään useimmis- sa tapauksissa yhdysteiden tai asematasojen laajennuksia.

Pykälän 2 momentin mukaan ympäristövai- kutusten arviointimenettelystä annetussa laissa (468/94) tarkoitettua hanketta koskevaan lupa- hakemukseen olisi liitettävä mainitun lain mu- kainen arviointiselostus. Lupaa annettaessa käytettäisiin selvitykseen sisältyviä ympäristö- vaikutuksia koskevia tietoja sikäli kuin niitä ratkaisua tehtäessä tarvittaisiin. Säännös vel- voitaisi ilmoittamaan lupapäätöksessä, kuinka ympäristövaikutusten arviointi on otettu huo- mioon.

Pykälän 3 momentin mukaan liikenneminis-

teriö voisi tarvittaessa pidättää Ilmailulaitoksen käsiteltävänä olevan yksittäisen rakentamislupa-asian ratkaistavakseen. Pidätysoikeus olisi tarpeellinen siksi, että liikenneministeriö voisi ottaa ratkaistavakseen sellaisia lentopaikkojen rakentamislupia koskevia asioita, joissa Ilmailulaitoksen puolueettomuus voisi vaarantua esimerkiksi osakkuusaseman takia. Pidätysoikeuden avulla voitaisiin myös tarvittaessa ohjata liikennepolitiikkaa lentopaikkojen osalta.

Pykälän 4 momentti olisi yleinen viittaus-säännös kaavoitus-, ympäristö- ja rakennuslainsäädäntöön sekä lunastuslainsäädäntöön. Lentopaikan rakentamista koskisivat lähtökohdaisesti samat säädökset kuin muutakin rakentamista, kuten ympäristölupamenettelystä annettu laki (735/91), rakennuslaki (370/58) ja rakennusasetus (266/59), jollei ilmailulain tästä luvusta muuta johdu. Lentopaikoilla maalueiden lunastustoimenpiteet ovat usein tarpeen, jotta lentopaikan rakentamiselle, muuttamiselle ja ylläpitämiselle asetetut lentoturvallisuusstandardit tulisivat täytetyiksi. Tämän takia momentissa viitattaisiin myös kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta annettuun lakiin (603/77).

Rakennusten rakentamista lentopaikoille koskisi normaali rakennuslain mukainen lupamenettely. Sen sijaan rakennuslain ja -asetuksen mukaisia toimenpidelupasäännöksiä ei pykälän 5 momentin mukaan sovellettaisi lennonvarmistuslaitteiden ja -rakennelmien eikä lentopaikka-alueen rakentamiseen. Lennonvarmistuslaitteistojen sijaintipaikka määräytyy usein jonkin teknisen seikan perusteella. Esimerkiksi reittimajakat ja tutkat on teknisistä syistä pakko sijoittaa tiettyihin paikkoihin, jotta niitä koskeva tekninen järjestelmä voisi toimia. Sijoituspaikan toleranssiin vaikuttavat maanpinnan muoto ja radiotekniset syyt. Lentopaikkojen lähiympäristöä lukuun ottamatta tällaisia laitteita on vain jokunen koko maassa. Nämä ovat tarpeen lentoturvallisuuden ja liikenteen säännöllisyyden takaamiseksi. Näiden rakentamisen osalta lupaviranomaisena toimisi 1 momentin mukaisesti Ilmailulaitos. Kuntaa ja muita viranomaisia olisi 43 §:n mukaisesti kuultava.

Pykälässä tarkoitettu lupajärjestelmä poikkeaa voimassa olevan lain 24—30 §:n ja asetuksen 68 ja 72 §:n säännöksistä siten, että

a) lupaprosessiin ei enää sisältyisi tarveharkintaa ja yleisen edun arviointia. Valintoja voidaan kuitenkin joutua tekemään lentotur-

vallisuuden varmistamiseksi tai teknisestä syystä, jos samalle seudulle suunnitellaan useampia lentopaikkoja

b) luvan myöntäisi useimmissa tapauksissa Ilmailulaitos, kun taas voimassa oleva laki edellyttää pääsääntöisesti valtioneuvoston lupaa

c) nimenomaisia säännöksiä pakkolunastuksesta ei olisi; lunastukseen sovellettaisiin lunastuslain säännöksiä

d) rakentamis- ja pitoluvan sijaan kevytlen-
topaikasta vaadittaisiin ehdotetun lain mukaan vain ilmoitus (ehdotuksen 47 §).

43 §. *Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin siitä, mille tahoille on ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta. Kuulemismenettely koskisi lentopaikan rakentamista tai olennaista muuttamista. Kuulemismenettelyä ei sovellettaisi kuitenkaan silloin kun on kyse lentopaikalle rakennettavista laitteista tai rakennelmista. Lausunto olisi pyydettävä kunnalta, joka itse päättäisi, missä toimielimessään se asian käsittelee, sekä asian laadun mukaan

a) suurissa hankkeissa ympäristöluvun myöntäneeltä tai kaavan vahvistaneelta viranomaiselta eli maakunnan liitolta tai alueelliselta ympäristökeskukselta (edellyttäen, että eduskunta tältä osin hyväksyy hallituksen esityksen ympäristöhallintoa koskevaksi lainsäädännöksi HE 241/1994 vp) taikka ympäristöministeriöltä;

b) puolustusministeriöltä, jos hankkeella saattaa olla maanpuolustukseen tai ilmavoimien toimintaan liittyviä vaikutuksia.

Pykälän 2 momentissa säädetäisiin kuulemismenettelystä tapauksissa, joissa rakennetaan muilla ilmailua palvelevilla alueilla kuin lentopaikoilla. Asianomaiselle kunnalle tai asian laadun mukaan muulle viranomaiselle kuten lääninhallitukselle sekä naapureille olisi ennen rakentamista varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

44 §. *Rakentamisluvan myöntäminen.* Pykälän 1 momentin nojalla rakentamislupa myönnettäisiin, jos rakentamissuunnitelmat osoittavat, että Ilmailulaitoksen asettamat lentoturvallisuuden edellyttämät vaatimukset täyttyvät ja jos lentopaikan rakentamiseen mahdollisesti vaadittava ympäristölupa on myönnetty.

Pykälän 2 momentin mukaan rakentamislupaan voitaisiin liittää tarpeelliseksi katsottavia

ehtoja ja se voitaisiin peruuttaa, jos ehtoja ei noudateta tai luvan antamisen edellytykset eivät enää täytyisi.

45 §. *Lentopaikan pitolupa.* Pykälän mukaan lentopaikan pitäminen vaatisi Ilmailulaitoksen luvan laissa mainittuja poikkeuksia lukuun ottamatta, kun taas voimassa olevan lain 30 §:n mukaan pitoluvan myöntää pääsääntöisesti valtioneuvosto. Lentopaikalla olisi oltava vastuullinen pitäjä ja päällikkö.

Pykälän 2 momentin mukaan liikenneministeriö voisi tarvittaessa pidättää Ilmailulaitoksen käsiteltävänä olevan pitolupa-asian yksittäistapauksessa ratkaistavakseen. Pidätysoikeus olisi tarpeellinen, jotta liikenneministeriö voisi ottaa pitolupa-asian ratkaistavakseen tilanteessa, jossa Ilmailulaitoksen puolueettomuus voisi vaarantua.

Pykälän 2 momentin mukaan Ilmailulaitoksen tai sen tytäryhtiön taikka muun valtion laitoksen tai viraston ylläpidettäväksi tarkoitettuihin lentopaikkoihin ei tarvittaisi pitolupaa, edellyttäen, että viimeksi mainittuja käytetään yksinomaan haltijan lentotoimintaan. Pitolupaa ei vaadittaisi myöskään 47 §:n mukaan kevytlentopaikalle. Pykälässä tarkoitettuna valtion muun laitoksen tai viraston lentopaikkana, johon ei tarvitse pitolupaa, tulisi kysymykseen esimerkiksi rajavartiolaitoksen pitämä lentopaikka.

46 §. *Pitoluvan myöntäminen ja peruuttaminen.* Pykälän nojalla lentopaikan pitolupa myönnettäisiin, jos lentopaikka ja sen pitäjä täyttävät Ilmailulaitoksen asettamat lentoturvallisuuden edellyttämät vaatimukset. Tarkoituksenmukaisuus- tai tarveharkinta eivät tulisi enää kysymykseen. Lentoturvallisuuden vaatimukset koskisivat lentopaikan osalta muun muassa kiitotien pituutta, leveyttä, kaltevuutta, pinnanlaatua, kantavuutta, lentopaikan varustusta ja esterajoituksia sekä lentopaikan pitäjän osalta sen organisaatiota ja henkilökunnan pätevyyttä. Pitolupa voitaisiin myöntää toistaiseksi tai määräajaksi. Pitoluvan voimassaoloaika olisi sidottu kuitenkin lentopaikkana toimivan maa- tai vesialueen käyttöoikeuden voimassaoloaikaan.

Luvan myöntänyt viranomainen voisi peruuttaa pitoluvan, jos luvanhaltija toistuvasti rikkoo lupaehtoja tai luvan tarkoittamaa toimintaa koskevia määräyksiä. Yksittäinen rikkomustapaus ei sinällään mahdollistaisi 1 momentin nojalla luvan peruuttamista, mutta yk-

sittäisten rikkomustapausten toistuvuus suhteellisen lyhyin väliajoin johtaisi luvan peruuttamiseen.

47 §. *Kevytlentopaikat.* Pykälän 1 momentin nojalla kevytlentopaikalta ei enää vaadittaisi Ilmailulaitoksen antamaa rakentamis- ja pitolupaa. Lentopaikan pitäjän olisi 90 päivää ennen rakentamisen aloittamista sekä 90 päivää ennen lentopaikan käyttöönottoa tehtävä ilmoitus Ilmailulaitokselle. Tällaisten lentopaikkojen merkitys ilmailussa on kokonaisuuden kannalta siinä määrin vähäinen, että ilmoitusmenettelyä on pidettävä valvonnan kannalta riittävänä toimenpiteenä.

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

Pykälän 3 momentti olisi viittaussäännös, jonka mukaan kevytlentopaikan rakentamiseen ja pitämiseen tarvittaisiin normaalit rakennus- ja ympäristöluvat.

48 §. *Rakennusten, rakennelmien ja laitteiden hyväksyminen käyttöön.* Ilmailulaitoksen hyväksyntä vaadittaisiin otettaessa käyttöön rakennusta, rakennelmaa tai laitetta sen rakentamisen tai muutoksen jälkeen, jos niillä voi olla vaikutusta lentoturvallisuuteen. Muutoin yksittäisille rakennelmille ja laitteille ei vaadittaisi pitolupaa.

Pykälä vastaa osaksi voimassa olevan lain 33 §:n 1 momenttia.

49 §. *Lentopaikan käyttökielto.* Pykälän nojalla lentopaikan pitäjällä ja Ilmailulaitoksella olisi oikeus kieltää lentoturvallisuutta vaarantavassa kunnossa olevan lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen, rakennuksen, rakennelman tai laitteen käyttäminen tai rajoittaa sitä. Pykälässä tarkoitettu kieltä voisi kohdistua lentopaikan jonkin osan käyttöön tai käyttöön tiettyinä aikoina tai tietyissä olosuhteissa, jos lentoturvallisuussyyt eivät edellytä täydellistä käyttökieltoa.

Pykälässä tarkoitettuja käyttökieltoon johtavia syitä olisivat muun muassa seuraavat syyt:

- a) ilmailumääräyksissä vaadittu lentopaikan varustus ei ole kunnossa;
- b) lentopaikan kelirikko;
- c) lentopaikan pitäjän organisaatio tai henkilökunnan pätevyys eivät enää täytä vaatimuksia;
- d) lentopaikalla on huvitilaisuus; tai

e) radiomajakka ei täytä vaatimuksia, jolloin majakan käyttö kielletään.

50 §. *Lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen tarkastaminen.* Pykälän mukaan Ilmailulaitoksella olisi oikeus tarkastaa lentopaikka ja ilmailua palveleva alue niillä olevine rakennelmineen ja laitteineen. Tarkastusoikeus ei kuitenkaan koskisi rakennuksissa olevia asuintiloja, joten sillä ei puututtaisi kotirauhan piiriin.

51 §. *Tarkempien määräysten antaminen.* Pykälän nojalla Ilmailulaitos voisi antaa tarkemmat lentopaikan rakentamista ja pitämistä koskevat tekniset ja toiminnalliset määräykset. Määräykset voisivat koskea myös esimerkiksi valaistusta ja varustusta, organisaatiota, kunnossapitoa, palveluja tai turvaohjelmien hyväksymistä. Pykälä koskisi myös niitä lentopaikkoja, joiden pito ei edellytä lupaa.

7 luku. Lennonvarmistus

52 §. *Ilmaliikenteen turvallisuuden varmistaminen.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta järjestää lennonvarmistukseen kuuluvat palvelut. Näiden palvelujen järjestämisen tarkoituksena on varmistaa ilmaliikenteen turvallisuus sekä ylipäättään helpottaa ilmaliikennettä. Lennonvarmistuspalvelujen järjestäminen tapahtuisi Ilmailulaitoksen määräämällä tavalla ja määräämässä laajuudessa.

Neuvoston direktiivi (93/65/ETY) sisältää määräyksiä lennonvarmistuslaitteiden ja järjestelmien yhtenäisistä teknisistä määrittelyistä. Lennonvarmistuspalveluja koskevat ICAO:n standardit on annettu Chicagon yleissopimuksen liitteissä.

Lennonvarmistukseen kuuluvia palveluja ovat muun muassa ilmaliikenne- (Annex 11, Air Traffic Services), ilmailuviesti- (Annex 10, Aeronautical Telecommunications), ilmailutiedotus- (Annex 15, Aeronautical Information Services) ja lentosääpalvelu (Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation) sekä ilmailun pelastuspalvelu (Annex 12, Search and Rescue).

Ilmaliikennepalvelun eräs keskeinen osa on lennonjohtopalvelu. Annex 11:n mukaan lennonjohtopalvelun tarkoitus on estää ilma-alusten väliset yhteentörmäykset ja ilma-alusten törmäykset lentopaikan liikennealueella oleviin esteisiin. Lennonjohtopalvelun tarkoituksena on lisäksi jouduttaa ilmaliikennettä ja ylläpitää

järjestystä sen kullussa. Lennonjohtopalvelua annetaan vain valvotussa ilmatilassa ja valvoituilla lentopaikoilla maassa liikkuville ilmaaluksille. Lennonjohdon antamat selvitykset ilmaaluksille voivat siten koskea valvotussa ilmatilassa olevia reittien osia.

Ilmassa liikkuvien ilma-alusten yhteentörmäysten estäminen kuuluu lennonjohdon tehtäviin silloin, kun ilmatilaluokitus sitä edellyttää.

Lennonjohtoselvitys on ilma-alukselle annettu lupa liikkua lennonjohtoelimen määrittelemien ehdoin. Lennonjohtoselvitys ei ole ilmaalukselle annettu käsky tai määräys. Lennonjohtoselvitys ei oikeuta ilma-aluksen päällikköä poikkeamaan voimassa olevista määräyksistä. Vastuu määräysten noudattamisesta on päälliköllä. Mikäli ilma-aluksen päällikkö ei voi hyväksyä selvitystä lentoturvallisuuden tai muun syyn vuoksi, hänen on ilmoitettava asiasta lennonjohdolle ja pyydyttävä uutta selvitystä.

Pykälän 1 momentti vastaa voimassa olevan lain 29 §:n 2 momenttia ja asetuksen 82 §:ää muutoin, mutta ehdotetussa säännöksessä ei ole velvoitettu puolustusministeriön kuulemiseen kyseisiä palveluja järjestettäessä.

Yksinomaan sotilasilmailua varten järjestettävistä vastaavista palveluista määräisi puolustusministeriö neuvoteltuaan Ilmailulaitoksen kanssa.

Pykälän 2 momentti vastaa asiasisällöltään voimassa olevan lain 29 §:n 1 momenttia. Pykälän 2 momentin nojalla Ilmailulaitos määräisi neuvoteltuaan puolustusministeriön kanssa lentoväylistä ja muista alueista, joilla ilmaliikenne on järjestettyä. Järjestetyllä alueella eli "valvotussa ilmatilassa" (ICAO:n määritelmien mukainen "controlled airspace") lentäminen edellyttää pääsääntöisesti lentosuunnitelmaa ja tapahtuu lennonjohtoselvityksen alaisena. Valvotun ilmatilan ulkopuolella lentäminen on myös sallittua. Valvotun ilmatilan ulkopuolella lennettäessä ei pääsääntöisesti tarvita lentosuunnitelmaa, mutta toisaalta myöskään lennonjohtopalvelua ei ole saatavilla.

Lentoväylä on muutaman kilometrin levyinen ja korkuinen lentokarttoihin merkitty ilmailukäytävä, jonka sijainti määritellään maastossa olevien kiintopisteiden avulla. Lentoväylä voidaan perustaa vilkkaasti liikennöityjen paikkakuntien välille. Muuta valvottua ilmatilaa ovat muun muassa lentopaikkojen lähestymis- ja

lähialueet, sotilaslennonjohtoalueet sekä kaikki lentokorkeudet noin 3—14 km välillä.

Ilmailulaitos määräisi myös ilmatilan luokitukselta Suomen ilmatilassa. Ilmatilan luokitus sisältyy lentosääntöihin ja perustuu ICAO:n standardeihin (Annex 2, Rules of the Air). Ilmatila luokitellaan useaan luokkaan, joista osa on valvottua ja osa valvomattomaa. Näillä alueilla saatavat ilmaliikennepalvelut vaihtelevat luokan mukaan. Samoin vaihtelevat lentämistä koskevat säännöt.

Pykälän 3 momentin nojalla Ilmailulaitos voisi antaa määräyksiä ilmaliikenteen järjestelyistä. Jos järjestelyillä on vaikutusta sotilasilmailuun, Ilmailulaitoksen on kuultava puolustusministeriötä. Tärkeimmät määräykset sisältyvät jo lakiehdotuksen 2 §:n nojalla Ilmailulaitoksen antamiin ja julkaisemiin lentosääntöihin. Tässä momentissa tarkoitetaan lähinnä sellaisia lisä- ja erityismääräyksiä, joita julkaistaan Ilmailulaitoksen laatimassa ja ylläpitämässä Suomen ilmailukäsikirjassa (Aeronautical Information Publication, AIP), sen osassa RAC, Ilmaliikennemääräykset ja -palvelu (Rules of the Air and Air Traffic Services) sekä Ilmailulaitoksen julkaisemissa tiedotuksissa, jotka muodostavat Chicagon yleissopimuksen liitteen Annex 15:n standardien mukaisen ilmailutiedotusjärjestelmän (Aeronautical Information Services). Poikkeustapauksissa lyhyen ajan voimassa olevia määräyksiä voitaisiin julkaista pelkästään tiedotuksen kautta.

53 §. *Ilma-alusten käyttämät reitit ja rajanylityspaikat.* Pykälän nojalla Ilmailulaitos voisi määrätä ilma-alusten käyttämät reitit Suomen alueella, mikä antaisi mahdollisuuden tarvittaessa rajoittaa ohjaajan reitinvalintaa, joka muutoin olisi vapaata. Reittejä, joista määräyksiä voitaisiin antaa, ovat muun muassa lentopaikkojen lähtö- ja tuloreitit sekä lentoväylät ja niiden ulkopuolella olevat lentoreitit.

Pykälän nojalla Ilmailulaitos voisi antaa määräyksiä rajan ylittämistä rajavalvonnan helpottamiseksi. Suunnitellun rajanylitysjonon ja -paikan on ilmentävä ilma-aluksen lentosuunnitelmasta. Rajanylityspaikat Ilmailulaitos määrää neuvoteltuaan rajavalvontaviranomaisen kanssa.

Pykälä vastaa asiasisällöltään voimassa olevan lain 47 §:ää.

54 §. *Ilmailun pelastuspalvelu.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Ilmailulaitoksen oikeudesta antaa määräykset tarvittavista toimenpiteistä sellaisten tilanteiden varalta, jossa ilma-

alus on hädässä, kadoksissa tai tuhoutunut tai että ilmaliikennettä uhkaa vaara.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän ja sen, joka suorittaa tehtävää ilma-aluksessa tai lentopaikalla tai muussa ilmailua varten tarkoitettussa laitoksessa, velvollisuudesta osallistua ilmailun pelastuspalveluun. Velvollisuus koskisi konkreettista tilannetta, jossa ilma-alus on hädässä, kadoksissa tai tuhoutunut taikka ilmaliikennettä uhkaa vaara. Määräyksen pelastuspalveluun osallistumisesta antaisi Ilmailulaitos.

Pelastuspalvelua on myös harjoitettava, jotta se voisi käytännössä toimia. Tämän takia laissa tulisi olla pelastuspalveluharjoituksiin osallistumiseen velvoittava säännös. Harjoituksista antaisi määräykset Ilmailulaitos, joka voisi joustavalla tavalla ottaa huomioon hyväksyttävät perusteet harjoituksista poissaololle. Nykyisin harjoituksia tehdään lentoyhtiöissä ja lentopaikoilla noin kerran vuodessa ja ne kestävät muutaman tunnin kerrallaan. Harjoitukset koskevat etenkin ammattimaisesti ilmailun parissa työskenteleviä, joille ne ovat lentoturvallisuuden kannalta muutenkin itsestään selvä asia. Myös harrasteilmailun puolella tehdään joitakin harjoituksia resurssien puitteissa.

Pykälän 3 momentin viittaussäännöksen mukaan asetuksella säädettäisiin perusteista, joiden mukaan suoritetaan korvaus ilmailun pelastuspalveluun ja pelastuspalveluharjoituksiin osallistumisesta. Asetuksella säädettäisiin myös korvauksesta pelastuspalveluharjoituksessa tapahtuneesta henkilö- tai esinevahingosta. Sen sijaan ilmailun pelastuspalveluun osallistumaan velvoitetulle aiheutuneesta henkilö- tai omaisuusvahingosta olisi suoritettava valtion varoista vahingonkorvauslain (412/74) mukainen korvaus eli yleensä täysi korvaus.

Pykälä vastaa asiasisällöltään pääosin voimassa olevan lain 54 §:ää.

55 §. *Ilma-aluksen kulkuun puuttuminen.* Pykälän 1 momentti mahdollistaisi ilma-aluksen kulkuun puuttumisen. Ilmailulaitos ja Ilmailulaitoksen erikseen määrittämässä tapauksissa sotilasviranomaisen voisi kieltää ilma-aluksen lähdön, määrätä ilma-aluksen laskeutumaan tai muutoin puuttua ilma-aluksen kulkuun. Ilma-aluksen kulkuun puuttuminen voisi tapahtua ainoastaan yleisen järjestyksen ja turvallisuuden niin vaatiessa. Keinona puuttua ilma-aluksen kulkuun muutoin kuin määräämällä ilma-alus laskeutumaan voisi tulla kysymyksen ilma-aluksen tunnistaminen, lentosuunnan

tai korkeuden määrääminen. Ilmailulaitoksen erikseen määrittelemä tapaus, jossa sotilasviranomainen voisi puuttua ilma-aluksen kulkuun, olisi esimerkiksi tilanne, jossa ilma-alus on harhautumassa Suomesta valtakunnan rajan yli. Tavallista nopeampi menettely on tarpeen, koska virka-apupyynnöitä käyttämällä ei ehdittäisi puuttumaan tilanteeseen.

Ilma-aluksen kulkuun puuttuminen on otettu huomioon Chicagon yleissopimuksessa. Yleissopimuksen 5 ja 9 artiklojen mukaan sopimusvaltiolla on oikeus antamiensa määräysten perusteella vaatia yli lentävää ei-aikataulunmukaisessa liikenteessä olevaa ilma-alusta tai kiellon- tai rajoitusalueelle tullutta toisen sopijavaltion ilma-alusta laskeutumaan määrätulle lentopaikalle edellyttäen, että samat rajoitukset koskevat myös kotimaisia ilma-aluksia.

Pykälän 1 momenttia sovellettaisiin edellä mainittujen tapausten lisäksi myös silloin kun ilma-alusta epäillään käytetyn rikolliseen tarkoitukseen, jolloin ilma-aluksen kulkuun puuttutaisiin poliisin pyynnöstä.

ICAO:n yleiskokouksessa vuonna 1984 hyväksyttiin yksimielisesti pöytäkirja, jolla Chicagon yleissopimukseen lisättiin uusi *3 bis* artikla. Artiklassa tunnustetaan periaate, jonka mukaan valtioiden on pidättäydyttävä aseiden käytöstä lennolla olevia siviili-ilma-aluksia vastaan.

Chicagon yleissopimuksen liite Annex 2 sisältää seuraavat periaatteet:

- a) siviili-ilma-aluksen lentoon puuttumista käytetään vain viimeisenä keinona;
- b) jos ilma-aluksen lentoon puututaan, toimenpiteet rajoitetaan ilma-aluksen tunnistamiseen, jollei ole välttämätöntä palauttaa ilma-alusta sen suunnitellulle reitille, ohjata sitä kansallisen ilmatilan rajojen ulkopuolelle, opastaa sitä pois kiellon-, rajoitus- tai vaara-alueelta tai määrätä sitä laskeutumaan jollekin tietylle lentopaikalle;
- c) siviili-ilma-aluksen lentoon ei puututa harjoituksen vuoksi;
- d) suunnistusohjeet ja muut asiaan liittyvät tiedot ilma-alukselle, jonka lentoon puututaan, annetaan radiopuhelimella, jos radioyhteys voidaan saada aikaan;
- e) jos ilma-alusta vaaditaan suorittamaan lasku alueelle, jonka yli se lentää, on laskua varten osoitettavan lentopaikan oltava sopiva kyseisen ilma-alustyyppin turvalliseen laskuun.

Pykälän 1 momentti vastaa pääosin voimas-

sa olevan lain 48 §:n 1 momenttia ja asetuksen 106 §:ää.

Pykälän 2 momentti on viittaussäännös, jonka mukaan ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta tullivalvonnan vuoksi sekä alueellisen koskemattomuuden valvomisen tai turvaamisen vuoksi säädettäisiin erikseen. Säännöksellä viitattaisiin muun muassa Suomen alueen valvonnan ja alueellisen koskemattomuuden turvaamisesta annettuun asetukseen (1069/89).

Pykälän 2 momentti vastaa asiasisällöltään voimassa olevan lain 48 §:n 3 momenttia.

56 §. *Lentoesteet ja lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttava toiminta.* Pykälän 1 momentin mukaan voitaisiin kieltää laitteiden, rakennelmien ja merkkien asettaminen ja järjestäminen, jos siitä aiheutuu vaaraa lentoturvallisuudelle ja jos kiellon puolestaan ei aiheuta huomattavaa haittaa maan omistajalle tai maahan kohdistuvan erityisen oikeuden haltijalle. Kiellosta asetetaan tai järjestetään edellä mainittuja laitteita, rakennelmia ja merkkejä säädettäisiin asetuksella. Lentoesteiden merkittämisen olisi kuitenkin tapahduttava Ilmailulaitoksen määräysten mukaisesti. Korkeiden rakennelmien lisäksi esimerkiksi korkea rakennus olisi sellainen lentoeste, joka olisi merkittävä. Pykälässä tarkoitettuina laitteina, rakennelmina ja merkkeinä, jotka voitaisiin lentoturvallisuutta vaarantavina kieltää, saattaisivat tulla kysymykseen esimerkiksi:

- a) korkeat rakennelmat, kuten radiomastot ja rakennusnosturit;
- b) kiitoteiden lähestymisvalolinjoja tai muita lentopaikan valolaitteita muistuttavat valaistuslaitteet;
- c) radiolähettimet, jotka aiheuttavat häiriövaikutuksia ilma-alusten suunnistuslaitteisiin tai muihin ilmailuradiolaitteisiin;
- d) laitteet, jotka aiheuttavat häiriövaikutuksia tutkalaitteisiin;
- e) ilmailussa käytettäviä maamerkkejä muistuttavat merkit.

Pykälän 2 momentin mukaan lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttava toiminta voitaisiin kieltää tai toimintaa voitaisiin rajoittaa tai toiminnalle asettaa ehtoja siten kuin asetuksella tarkemmin säädetään. Säännöksessä tarkoitettua lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttavaa toimintaa voi olla esimerkiksi:

- a) ammunta- ja räjäytystoiminta;
- b) ilmassa liikkuvien laitteiden, kuten pie-

noisrakettien, leijojen ja lennokkien käyttö vilkkaasti liikennöidyssä ilmatilassa;

c) kirkkaan valaistuslaitteen tai laser-laitteen suuntaaminen siten, että ilma-alusten ohjaajat voivat häikäistyä, sekä valo- tai laser-show-esitykset ja ilotulitukset.

Tässä pykälässä tarkoitetuista asioista säättäminen tarkemmin asetuksen tasoisella säädöksellä on perusteltua, koska säätelee koskisi pääasiassa muita kuin ilmailutoiminnassa mukana olevia. Ilmailutoiminnassa mukana olevat saavat tarvittavat tiedot Ilmailulaitoksen määräyksistä, mutta kyseiset määräykset saavuttavat harvemmin ulkopuolisia eivätkä siten tule näiden tietoon.

8 luku. Ilmailu ansiotarkoituksessa ja lupa ilmailutoimintaan eräissä tapauksissa

57 §. *Luvun soveltamisala.* Pykälän mukaan tämän luvun säännöksiä sovellettaisiin, jollei ETA-sopimuksesta tai muusta Suomea sitovasta kansainvälisestä veloitteesta muuta johdu. Tällaista koko lukua koskevaa yleisrajausta ehdotetaan, koska Euroopan talousalueen normit määräävät olennaiselta osin ansiotarkoituksessa tapahtuvasta ilmailusta ETA-alueella. Keskeisiä normeja ovat:

a) Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2407/92 (jäljempänä toimilupa-asetus), jossa määrätään yhteisön lentoliikenteen harjoittajille yhtenäiset toimilupavaatimukset. Tekniset vaatimukset täyttävä hakija on oikeutettu saamaan ansiolentoluvan (air operator's certificate) ja voi hakea liikennelupaa (operating licence). Liikennelupa on myönnettävä hakijalle, joka täyttää asetuksen mukaiset taloudelliset kriteerit ja jonka liiketoiminnan pääpaikka sijaitsee liikenneluvan antavassa valtiossa. Liikenneluvan haltijalla on oikeus harjoittaa kansainvälistä liikennettä koko ETA-alueella.

b) Reiteillepääsyasetus, joka mahdollistaa liikenneluvan haltijan pääsyn kaikille yhteisön alueella oleville siviili-ilmailuun käytettäville lentopaikoille. Asetuksen perusteella esimerkiksi Ruotsin on annettava Suomessa annetun liikenneluvan haltijalle oikeus harjoittaa säännöllistä lentoliikennettä Ruotsiin ja Ruotsista ETA:n sisäisillä reiteillä. Oikeutta kotimaan liikenteeseen (kabotaasi) ei kuitenkaan toistaiseksi tarvitse antaa muuten kuin rajoitetusti jonkin kansainvälisen reitin yhteydessä. Esi-

merkiksi suomalaisyhtiö voisi lentää reitillä Helsinki—Hampuri—Stuttgart kuljettaen paikallismatkustajia Hampurin ja Stuttgartin välillä. Kabotaasiliikenteeseen liittyvät rajoitukset on tarkoitus poistaa 1 päivänä huhtikuuta 1997.

c) Lentoliikenteen kuljetusmaksuista annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2409/92 (jäljempänä kuljetusmaksuasetus), jonka mukaan lentoliikenteen kuljetusmaksut yhteisön alueella ovat vapaat säännöstelystä. Ilmailuviranomaisella on kuitenkin markkinahäiriötapauksissa rajoitettu mahdollisuus puuttua hinnoitteluun, jos hinnat ovat kuljetuskustannuksiin nähden kohtuuttoman korkeat tai alhaiset.

d) Kilpailusääntöjen soveltamisesta ilmailiikenteen alalla toimiviin yrityksiin annetut neuvoston asetukset (ETY) N:o 3975/87 ja (ETY) N:o 2410/92.

Kansainvälistä lentoliikennettä koskevia velvoitteita sisältyy myös kahdenkeskisiin lentoliikennesopimuksiin, jotka sisältävät lähinnä säännöllistä liikennettä koskevia määräyksiä. Näiden kuten myös eräiden muiden sopimusten eräät määräykset koskevat myös muuta (amattimaista) ansiolentoliikennettä.

58 §. *Toimiluvat.* Pykälässä säädettäisiin ansiolentotoiminnan luvanvaraisuudesta. Toimilupa-asetus ja reiteillepääsyasetus sisältyvät ETA-sopimuksen lisäpöytäkirjaan. Ne eivät kuitenkaan koske kaikkea ansiolentotoimintaa, jonka johdosta ansiolentotoiminnasta olisi tarpeellista säätää myös laissa. Ansiolentotoimintaa on kaikki ansiotarkoituksessa harjoitettu lentotoiminta kuten esimerkiksi lentoliikenteen harjoittaminen, lentokoulun pitäminen, ilma-kuvauslennot tai yleisöennätykset korvausta vastaan.

Pykälässä tarkoitettujen ansiolentolupa ja liikennelupa vastaavat toimilupa-asetuksessa tarkoitettuja asiakirjoja. Ansiolentoluvassa on otettu huomioon myös JAA:ssa valmisteilla olevat lentotoimintavaatimukset (JAR-OPS).

Perusedellytyksenä ansiolentotoiminnan harjoittamiselle olisi 1 momentin mukaan Ilmailulaitoksen antama ansiolentolupa. Ansiolentoluvassa yksilöidään, minkä laatuista lentotoimintaa luvan haltija saa harjoittaa. Ansiolentoluvasta on määräyksiä Chicagon yleissopimuksen liitteessä 6 ja JAR-OPS-vaatimuksissa (sekä ETA:n osalta toimilupa-asetuksessa). Ansiolentolupa tunnetaan Suomessakin nimellä "air operator's certificate" (AOC). Selkeyden vuoksi ehdotetaan lakiin sisällytettäväksi ansiolen-

toluvan englanninkielinen nimi sulkeisiin, jottei sitä ja muita tämän luvun tarkoittamia lupia sekoitettaisi keskenään.

Pykälän 2 momentin mukaan matkustajien, postin tai rahdin kuljetukseen ilma-aluksessa korvausta vastaan vaadittaisiin ansiolentoluvan lisäksi Ilmailulaitoksen antama liikennelupa. Liikenneluvasta säädetään yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2407/92, johon momentissa viitattaisiin. Liikennelupa on perusedellytyksenä kaupallisen ilmakuljetuksen harjoittamiselle. Liikenneluvan tarkoituksena on mahdollistaa kuljetusyhtiöiden taloudellisten edellytysten valvonta. Kaupallinen ilmakuljetus määriteltäisiin käyttämällä ICAO:n kaupallisten ilmakuljetusten määritelmää ("commercial air transport operation"). Ilmailulaitos antaisi toimilupa-asetuksen mukaiset tarkemmat määräykset liikenneluvasta.

Liikennelupa on lentoliikenteen harjoittajalle myönnetty yleinen lupa harjoittaa lentoliikennettä, mutta se ei sinänsä anna oikeutta harjoittaa lentoliikennettä jollakin tietyllä reitillä. Säännöllisen liikenteen harjoittaminen edellyttäisi lisäksi 61 §:ssä tarkoitettua reittikohtaista reittioikeutta. Ei-säännöllisen liikenteen harjoittaminen saattaisi puolestaan edellyttää 62 §:ssä tarkoitettua Ilmailulaitoksen hyväksymistä.

Pykälän 3 momentin mukaan Ilmailulaitokselle annettaisiin oikeus määrätä, ettei liikennelupaa vaadita, jos ilma-aluksen lähtö- ja tuloaika on sama, kuten esimerkiksi yleisölenätyksissä. Toimilupa-asetus ei koske tällaista ansiolentotoimintaa.

Pykälän 4 momentin mukaan Ilmailulaitoksen antaman luvan voisi korvata Ilmailulaitoksen tunnustama vieraassa valtiossa annettu vastaava lupa. Täten Ilmailulaitos voisi hyväksyä vieraassa valtiossa annetun luvan päteväksi Suomessa esimerkiksi nojautumalla vieraan valtion ilmailuviranomaisen antamaan vakuutukseen luvan haltijan pätevydestä ("declaration of competency"), mikä on kansainvälisen käytännön mukaista.

59 §. *Ansiolentoluvan antaminen.* Pykälässä määriteltäisiin ansiolentoluvan antamisen edellytykset. Yleisenä edellytyksenä ansiolentoluvan antamiselle olisi 1 momentin mukaan, että hakija on Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion oikeushenkilö tai kansalainen, jonka kotipaikka ja pääasiallinen liikepaikka ovat Suomessa. Oikeushenkilöllä tarkoitetaan tässä

ETA-alueella rekisteröityä osakeyhtiötä, osuuskuntaa, yhdistystä tai muuta vastaavaa, jolle voidaan perustaa oikeuksia ja velvollisuuksia. Pääasiallisella liikepaikalla tarkoitetaan sitä paikkakuntaa, jossa toimintaan vaadittava organisaatio ja hallinto sijaitsevat. Pykälän 1 momentissa säädetäisiin lisäksi, että ansiolentolupa voidaan antaa määräajaksi tai toistaiseksi.

Pykälän 2 momentin mukaan ansiolentoluvan antaminen edellyttäisi, että hakijalla on sellainen pätevyys ja organisaatio sekä sellaiset taloudelliset edellytykset, että hakija kykenee huolehtimaan ilma-alusten turvallisuudesta käyttämisestä luvassa yksilöityyn toimintaan. Hakijan olisi täytettävä sekä tekniset että lentotoiminnalliset vaatimukset. Ansiolentoluvan saamisen edellytykset vastaavat soveltuvin osin ETA:n toimilupa-asetuksesta johtuvia vaatimuksia, joissa on jo otettu huomioon tulevat yhteiseurooppalaiset JAR-OPS-vaatimukset.

Pykälän 3 momentin mukaan ansiolentoluvan antamisen ehtona hakija voitaisiin velvoittaa asettamaan erityisestä syystä vakuus toiminnasta aiheutuvien taloudellisten velvoitteiden hoitamisesta.

Pykälän 4 momentissa valtuutettaisiin Ilmailulaitos antamaan tarkemmat määräykset ansiolentoluvan saamisen edellytyksistä. Nämä määräykset sisältäisivät muun muassa ansiolentotoimintaa koskevat lentotoiminnalliset, tekniset ja taloudelliset vaatimukset. Määräykset perustuisivat yleensä kansainvälisiin säännöksiin.

Lisäksi 4 momentissa oikeutettaisiin Ilmailulaitos erityisistä syistä antamaan ansiolentolupa, vaikka 1 momentissa asetettu kansallisuus-edellytys ei täyttyisikään. Tällaisia erityisiä syitä voisi olla esimerkiksi silloin, kun luvan hakija asuisi pysyvästi Suomessa, vaikka ei olisikaan Suomen tai muun ETA-valtion kansalainen taikka kun hakijana olisi muualla asuva Suomen kansalainen.

60 §. *Ansiolentoluvan muuttaminen, peruuttaminen ja raukeaminen.* Pykälän 1 momentissa säädetäisiin edellytykset, joilla ansiolentolupa voidaan peruuttaa, lupaa muuttaa tai rajoittaa tai luvassa tarkoitettu toiminta väliaikaisesti kieltää. Ehdotuksen mukaan toimenpiteisiin voitaisiin ryhtyä, kun

a) Ilmailulaitoksella on aihetta epäillä luvan haltijan lentotoiminnan turvallisuutta;

b) luvan haltija on rikkonut luvan ehtoja tai

muita luvassa tarkoitettua toimintaa koskevia määräyksiä; tai

c) luvan haltijalla ei ole enää toiminnallisia tai taloudellisia edellytyksiä hoitaa lentotoimintaa asianmukaisesti.

Voimassa olevan lain mukaan lupavaatimusten noudattamatta jättämisestä seuraa luvan peruuttaminen. Peruuttamisen edellytyksenä on, että luvan haltija on olennaisesti jättänyt noudattamatta luvan ehtoja tai muita luvassa tarkoitettuja toimintaa koskevia määräyksiä. Toimiluvan peruuttaminen on joissakin tapauksissa todettu rikkomuksen laatuun nähden liian ankaraksi toimenpiteeksi. Seuraamuksen ankaruus on vaikeuttanut toimilupiin puuttamista. Toisaalta peruuttaminen on ollut myös varsin hidaskäyttö, koska peruuttamis päätöksiin haetaan varsin usein muutosta.

Lentotoiminnan turvallisuus edellyttää, että lupaehdoissa ja määräyksissä asetettuja vaatimuksia jatkuvasti noudatetaan. Tämän takia Ilmailulaitoksen olisi voitava puuttua luvan voimassaoloon nopeasti ja tehokkaasti heti, kun on todellista aiheutta epäillä, ettei luvan haltija pysty hoitamaan lentotoimintaa turvallisesti. Pelkästään oletuksiin perustuvat epäilyt eivät riittäisi. Toimenpiteiden perusteeksi ei kuitenkaan vaadittaisi täyttä näyttöä, koska sellaista voi olla vaikea saada riittävän nopeasti, vaikka epäilyt olisivat kuinka perusteltuja tahansa.

Liikenteen keskeytyminen tai lopettaminen ovat usein merkkejä yrityksen taloudellisista vaikeuksista. Toiminnan keskeyttämisen tai lopettamisen jälkeen toiminnan uudelleen aloittamisen edellytykset ovat saattaneet oleellisesti heikentyä, mikä saattaa johtaa lentoturvallisuuden vaarantamiseen. Tämän vuoksi pykälän 2 momenttiin ehdotetaan otettavaksi säännökset luvan raukeamisesta. Lupa raukeaisi, jos luvan haltija lopettaa tai keskeyttää toimintansa, eikä Ilmailulaitoksen asettamassa määräajassa osoita täyttävänsä edelleen luvan saamisen edellytyksiä. Lupa raukeaisi myös, jos luvan haltijan kansalaisuudelle tai kansallisuudelle asetetut vaatimukset eivät enää täyty eikä oikaisua tehdä Ilmailulaitoksen asettaman määräajan kuluessa.

Ehdotettu pykälä vastaa valmisteilla olevien JAR-OPS:ien ansiolentotoimintaa koskevan osan vaatimuksia.

61 §. *Säännöllinen lentoliikenne.* Suomessa kotimaan säännöllinen lentoliikenne on vapautettu sääntelystä 1 päivänä heinäkuuta 1993.

ETA-alueen kansainvälisestä lentoliikenteestä on säädetty ETA-säädöksin. Lentoyhtiöt voivat pääsääntöisesti vapaasti määrätä reittinsä, hintansa ja paikkatarjontansa. Kehityksestä huolimatta erillinen reittikohtainen lupa eli niin sanottu reittioikeus (traffic rights) tulitaisiin yhä edellyttämään niin kotimaan liikenteessä kuin ETA-alueelle suuntautuvassa liikenteessäkin. Vaikka reittioikeus annetaankin ilman tarve- ja tarkoituksenmukaisuusharkintaa, järjestelmä on selvyden vuoksi syytä säilyttää.

Reiteillepääsyasetus ei merkinnyt täydellistä luopumista ETA-maiden välisistä kahdenkeskisistä lentoliikennesopimuksista. Tietyt sopimusmääräykset säilyttävät edelleen merkityksensä. Esimerkkinä voidaan mainita suomalainen lentoyhtiö, joka haluaa lentää Turusta Berliiniin kautta Budapestiin. Reiteillepääsyasetuksen määräykset eivät koske Berliini — Budapest osuutta, vaan Suomen on sovittava siitä sekä Saksan että Unkarin kanssa.

Säännöllisessä lentoliikenteessä Suomesta ETA:n ulkopuolelle sovelletaan yhä ilmailupoliittisin perustein tehtyjä kahdenkeskisiä lentoliikennesopimuksia ja ilmailuviranomaisten välisiä järjestelyjä. Suomi on solminut yli 40 lentoliikennesopimusta. Sopimukset nimenomaan edellyttävät erillisten reittikohtaisten reittioikeuksien antamista sopimuspuolten nimeämille lentoyhtiöille sovitulla reiteillä. Sopimusuhteisissa vastavuoroisissa etuja punnitaan perinteisesti tarkkaan ja myös tarkoituksenmukaisuussyyt ovat vahvasti esillä sovittaessa reittioikeuksien käyttämiseen liittyvistä ehdoista.

Lentoliikennesopimuksissa pyritään tasapainoiseen kokonaisratkaisuun, joka antaa molempien sopimuspuolten kansallisille lentoyhtiöille kohtuullisen ja yhtäläisen tilaisuuden harjoittaa sopimuksessa sovittua liikennettä. Lentoliikennesopimuksissa määritellään liikennöitävät reitit ja paikkatarjonnan periaatteet sopimusvaltioiden välisessä liikenteessä sekä määrätään sovellettavien tariffien eli kuljetusmaksujen hyväksymismenettely. Sopimukset sisältävät lisäksi useimmiten muun muassa määräyksiä, jotka koskevat liikenneluvan antamista ja peruuttamista, todistusten ja lupakirjojen tunnustamista, lentoliikenteen turvaamista, tullivapautusta, varojen siirtoa, erimielisyyksien ratkaisemista sekä sopimuksen irtisanomista, muuttamista ja voimaantumista. Sopimuksissa on säännönmukaisesti annettu ensisijaiset valtuudet ilmailuviranomaisille (Suomessa Ilmailulaitokselle) tulkita ja soveltaa sopimusmääräyk-

siä. Suomi on pyrkinyt sellaisten liberaalien sopimusten aikaansaamiseen, jotka antavat lentoyhtiöille mahdollisimman suuren vapauden kaupallisen harkinnan perusteella päättää liikenteeseen liittyvistä asioista ilman viranomaisen liiallista puuttumista niihin. Tässä pyrkimyksessä ei ole aina onnistuttu, vaan usein on jouduttu tyytymään liikennettä hyvinkin rajoitaviin sopimuksiin.

Säännölliseen lentoliikenteeseen liittyvistä kysymyksistä on sovittu myös monenkeskisesti ECAC:n valmistelemissa tariffien vahvistamismenettelyä ja paikkatarjonnan (kapasiteetin) jakamista koskevista kansainvälisissä sopimuksissa, jotka avattiin allekirjoitettaviksi kesäkuussa 1987. Suomi on ratifioinut molemmat, sääntelyn vapauttamiseen tähtäävät sopimukset, jotka tulivat Suomen osalta voimaan 1988. Kahden- ja monenkeskisten lentoliikennesopimusten lisäksi Ilmailulaitos on voinut sopia liikennejärjestelyistä vieraan valtion ilmailuviranomaisen kanssa tai yksipuolisesti päättää reittioikeuksien antamisesta. Säännöllistä liikennettä on näin voitu harjoittaa esimerkiksi Suomesta Viroon, Latviaan ja Ukrainaan jo ennen lentoliikennesopimusten tekemistä.

Edellä mainittua taustaa vasten säädettäisiin 1 momentissa, että säännöllisen lentoliikenteen harjoittaminen tietyllä reitillä edellyttää Ilmailulaitoksen antamaa reittioikeutta. Reittioikeuteen voitaisiin sisällyttää liikenteen harjoittamista koskevia ehtoja.

Pykälän 1 momentti koskisi periaatteessa myös säännöllistä kauttakulkuliikennettä. Kansainvälisen ilmailuoikeuden peruseriaate on, että jokaisella valtiolla on yksinomainen ja ehdoton oikeus yläpuolellaan olevaan ilmatilaan. Tämän johdosta valtion alueen yli lentäminen on sallittua vain sen suostumuksella. Kauttakuluoikeuksista kansainvälisessä säännöllisessä lentoliikenteessä on kuitenkin erikseen sovittu Chicagossa vuonna 1944 tehdyssä sopimuksessa (SopS 5/57), johon on liittynyt noin 100 valtiota. Sopimuksen 1 artiklassa määrätään vapaa kauttakulku sopimusvaltioiden kesken, joten kauttakulkuun ei tarvitse hakea erillistä lupaa. Sopimuksen kuulumattomien valtioiden (esimerkiksi Venäjä ja muut IVY-maat, Mongolia) lentoyhtiöiden on haettava Ilmailulaitoksen lupa kauttakulkuun Suomen ilmatilassa, ellei toisin erikseen ole kahdenkeskisesti sovittu. Vastaavasti suomalaiset lentoyhtiöt tarvitsevat erityisen luvan säännöl-

lisiä lentojaan varten lennettäessä kauttakulku-sopimukseen liittymättömien valtioiden ilmatilaa kautta.

Pykälän 2 momentti valtuuttaisi Ilmailulaitoksen tarvittaessa vahvistamaan säännöllisen liikenteen kuljetusmaksut niihin liittyvine ehtoineen, paikkatarjonnan, aikataulut ja muut reittioikeuksien käyttämiseen liittyvät asiat. Ilmailulaitos on useimmiten kahdenkeskisten lentoliikennesopimusten perusteella velvollinen vahvistamaan luetellut asiat. Valtuussäännöstä tarvittaisiin myös siksi, että kuljetusmaksuasetuksen artiklan 6 mukaan valtiolla on oikeus tietyissä poikkeuksellisissa tilanteissa puuttua lentoyhtiöiden hinnoitteluun.

Ilmailulaitos valtuutettaisiin 2 momentissa lisäksi asettamaan rajoituksia lentoliikenteen harjoittamiselle. Kotimaan liikenteessä rajoituksenantovaltuutus olisi tarpeen esimerkiksi silloin, kun on tarkoituksenmukaista ja perusteltua suojata tai tukea lentoliikennettä tietyille paikkakunnalle Suomessa. Esimerkiksi lentoyhteydet kehitysalueiden tietyille lentoasemille saattavat olla elintärkeitä, mutta asiakaskunta niin pieni, ettei kaupallisin perustein toimiva liikenne ole kannattavaa, ei ainakaan silloin, jos kaksi lentoyhtiötä kilpailee matkustajista. Tällöin Ilmailulaitos voisi antaa yhdelle ainoalle lentoyhtiölle yksinoikeuden tietyille reitille siten, että lentoyhtiö sitoutuu lentämään sovitut vuorot. Asianomainen lentoyhtiö voisi tällaisessa tapauksessa mahdollisesti saada korvaukseksi kunnan tai valtion tukea. Vastaava tilanne saattaa esiintyä kansainvälisessäkin liikenteessä esimerkiksi Pohjoiskalottialueella. Tällöin sovelletaan reiteillepääsyasetuksen määräyksiä liikenteen rajoittamisesta julkisen palveluvelvoitteen nojalla. Asetuksen 4 artiklan mukaan ETA-valtio voi rajoittaa pääsyn tietyt edellytykset täyttävälle reiteille ainoastaan yhteen lentoliikenteen harjoittajaan korkeintaan kolmeksi vuodeksi, minkä jälkeen tilanne on harkittava uudelleen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin reittioikeuden peruuttamisesta. Oikeus voitaisiin peruuttaa kokonaan tai määräajaksi, tai sitä voitaisiin rajoittaa, jos haltija ei noudata reittioikeutta koskevia ehtoja tai toimintaa koskevia määräyksiä. Lisäksi oikeus voitaisiin peruuttaa tai sitä rajoittaa esimerkiksi silloin, jos sen haltija ei noudata ehdoksi asetettua lentoliikennesopimukseen tai muuhun Suomea sitovaan kansainväliseen velvoitteeseen sisältyvää lentoliikenteen harjoittajaa koskevaa määräys-

tä. Tämä peruutus- tai rajoitusperuste vastaa kansainvälistä käytäntöä. Useimpiin lentoliikennesopimuksiin sisältyy määräys, jonka mukaan sopimuspuolella on oikeus peruuttaa lupa tai toistaiseksi kieltää toisen sopimuspuolen nimeämää lentoyhtiötä käyttämästä sopimuksen perusteella myönnettyjä reittioikeuksia taikka asettaa niille ehtoja, jollei lentoyhtiö noudata reittioikeudet antaneen sopimuspuolen lakeja tai määräyksiä.

62 §. *Ei-säännöllinen lentoliikenne.* Ei-säännöllisellä lentoliikenteellä tarkoitetaan muuta kuin 61 §:n mukaista säännöllistä lentoliikennettä eli lähinnä tilaus- ja taksilentoliikennettä. Sana ”ei-säännöllinen” (non-scheduled) on vakiintunut kansainvälinen ilmaisu ja siksi sitä ehdotetaan myös lakiin. Esimerkiksi sana ”epäsäännöllinen” johtaisi tässä yhteydessä harhaan, koska tilaus- ja taksilentoliikennekin voi olla aikataulunmukaista ja siten ”säännöllistä”. Toisaalta 61 §:n mukainen ”säännöllinen” reitiliikenne voi olla epäsäännöllistä, koska kaikkia aikataulun mukaisia lentoja ei ole pakko lentää. ICAO on välttänyt käyttämästä tässä yhteydessä sanaa ”tilauslentoliikenne”, koska tätä käsitettä ei ole yksiselitteisesti määritelty.

Reiteillepääsäyasetus sallii jokseenkin vapaan tilauslentoiminnan ETA-alueella. Matkanjärjestäjät voivat asetuksen nojalla rajoituksesta myydä tilauslentoilleen yksinomaan ilmakuljetukseen oikeuttavia lippuja, joita ei tarvitse kytkeä majoitus- ja muihin maajärjestelyihin. ETA-alueen tilauslentoja käsitellään rutiinimaisessa järjestyksessä eikä niille aseteta erityisiä esteitä. Lentokoneiden tulo- ja lähtöaikojen koordinointi lentoasemilla sekä lennonjohto- ja kunnossapitopalvelujen suunnittelu edellyttää kuitenkin tilauslento-ohjelmien vahvistamista tavalla tai toisella.

Chicagon yleissopimuksen 5 artiklan 2 kappaleen mukaan yleissopimuksen ratifioinneilla valtioilla on oikeus määrätä, että ei-säännöllisen kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen tarvitaan asianomaisen valtion lupa. Tämän nojalla useimmat valtiot ovat määränneet kansainvälisen ei-säännöllisen lentoliikenteen harjoittamisen niiden alueelle tai alueelta luvan varaiseksi. Lupavaatimukset ilmenevät valtion tilauslentosäännöistä.

Suomessa sovelletaan ETA-alueen ulkopuolelle suuntautuviin tilauslentoihin ECAC:n suosituksiin perustuvia tilauslentosääntöjä. Tilauslentoluvan hyväksymisen yleisenä edellytyksenä on, että hakija täyttää aiotunlaisille tilauslen-

noille (seuramatkalennot, yhtenäisryhmälennot ja niin edelleen) asetetut vaatimukset. Lisäksi yleisesti tunnustetun periaatteen mukaisesti lähtö- ja kohdemaiden lentoyhtiöitä on kohdeltava tasapuolisesti. Ilmailulaitos voi, ottaen huomioon suomalaisten lentoyhtiöiden merkittävät edut ja tarpeet tai muutoin erityisistä syistä, rajoittaa esimerkiksi kolmansien maiden lentoyhtiöiden tilauslentoja Suomesta suomalaisten lentoyhtiöiden reittikohteisiin. Tilauslentoja voidaan myös rajoittaa, ellei suomalaisille lentoyhtiöille myönnetä vastavuoroisia oikeuksia. Yleisesti ottaen Suomen tilauslentosääntöjä on sovellettu hyvin liberaalisti. Jo ennen ETA:aa on muun muassa tanskalaisille ja ruotsalaisille lentoyhtiöille annettu mahdollisuus lentää tilauslentosarjoja Suomesta moinen massaturismikohteisiin. Matkanjärjestäjät ovat vapaasti voineet päättää tilauslentoistaan matkustajilta perimät hinnat.

Kansainväliseen taksilentoliikenteeseen ei tarvita hyväksymistä niiden lentoyritysten osalta, joiden kotivaltiot ovat liittyneet ei-aikataulunmukaisen Euroopassa tapahtuvan lentoliikenteen kaupallisia oikeuksia koskevaan monenkeskiseen sopimukseen (SopS 15/57). Lentosuunnitelma on kuitenkin toimitettava asianomaisille lennonvarmistuselimille. Taksilennoksi katsotaan ei-säännöllinen kaupallinen matkustajia kuljettava lento ilma-aluksella, jossa on korkeintaan 10 matkustajapaikkaa tai rahtilento rahti-ilma-aluksella, jonka lentoonlähtömassa on enintään 5 700 kiloa. Sopimus koskee myös muun muassa humanitaarisia lentoja, kertalentoja ja lentoja, joilla yksi fyysinen tai juridinen henkilö on varannut henkilökontansa tai tavaroidensa kuljettamiseen koko tilan. Sopimusvaltioiden on sallittava tällaiset lennot riippumatta kuljetettavista matkustaja- tai rahtimääristä.

Suomen ja ETA-alueen ulkopuolisten maiden välisessä liikenteessä sovellettaisiin nykyistä hyväksymismenettelyä. Ehdotuksen mukaan Ilmailulaitos voisi myös erikseen hyväksyä ulkomaisen lentoliikenteen harjoittajan harjoittamaan kotimaan liikennettä Suomessa. Tällainen voisi tulla kysymykseen, jos

a) vastavuoroisuus on asetettu ehdoksi suomalaisen lentoliikenteen harjoittajan vastaanvieraalle kabotaasiliikenteelle vieraassa valtiossa tai

b) kyseessä ovat yleisölennot Suomessa vierailevalla ulkomaisella erikoisella, harvinaislaatuksella tai museoilma-aluksella.

Pykälän 2 momentin mukaan hyväksymisen peruuttamiseen sovellettaisiin samankaltaisia periaatteita kuin reittioikeuden peruuttamiseen 61 §:n 3 momentissa säädetään.

Chicagon yleissopimuksen mukaan ei-säännöllisessä liikenteessä olevalla ilma-aluksella on oikeus vapaaseen kauttakulkuun eli ylilentoon toisen valtion ilmatilan kautta. Kauttakulmaalle on kuitenkin varattu oikeus vaatia tällaista ilma-alusta laskeutumaan.

63 §. *Lupa lentokoulutukseen, lentonäytökseen, lentokilpailuun ja erikoistöihin.* Pykälän nojalla lentokoulutukseen, lentonäytökseen tai lentokilpailun järjestämiseen sekä ilma-aluksella tehtäviä erikoistöitä varten vaadittaisiin erillinen lupa, vaikka sitä ei harjoitettaisikaan ansiotarkoituksessa. Saattamalla toiminta luvanvaraiseksi varmistettaisiin sen asianmukainen valvonta. Lisäksi lupiin saattaa liittyä oikeus poiketa ilmailumääräyksistä kuten vaadittavista minimilentokorkeuksista.

Ilma-aluksella tehtävillä erikoistöillä tarkoitetaan ICAO:n määritelmien mukaista ”aerial work”-toimintaa. Esimerkkinä voisi mainita

- a) maa- ja metsätalouteen liittyvät lennot kuten pölytys-, lannoitus- ja kylvölennot;
- b) rakennustoimintaan liittyvät lennot kuten nostotyöt ilma-aluksella ja riippuvan kuorman kuljetus ilma-aluksella;
- c) ilmakuvauslennot ja kartoituslennot;
- d) geologiset tutkimuslennot;
- e) voimajohtojen tarkastuslennot;
- f) ilma-alusten tai muiden esineiden hinauslennot;
- g) laajassa mitassa tai muutoin erityisissä oloissa tapahtuva ilmailu, joka käsittää esimerkiksi osallistumisen pelastuspalveluun, ilma-aluksesta tapahtuvaan liikennevalvontaan, metsäpalovartiointiin tai muuhun sellaiseen.

Luvan antamiseen, muuttamiseen, peruuttamiseen ja raukeamiseen sovellettaisiin, mitä 59 ja 60 §:ssä säädetään.

Pykälän 2 momentin mukaan Ilmailulaitos voisi määrätä, että tietynlaista 1 momentissa tarkoitettua toimintaa saa harjoittaa ilman lupaa. Ilmailulaitos voisi esimerkiksi määrätä, ettei lupaa vaadita

a) purjelentokoneiden hinauslentoihin, jotka tapahtuvat hinauslentotoimintaa koskevien määräysten mukaisesti ilman ansiotarkoitusta tai

b) koulutukseen, joka ei tähtää lupakirjaan, jollaista voisi olla esimerkiksi taitolentokoulutus.

Pykälän 3 momentin mukaan Ilmailulaitos voisi määrätä, millä edellytyksillä erikoistytöhön voidaan hyväksyä käytettäväksi ulkomaista ilma-alusta. Tällainen voisi tulla kysymykseen, kun kyseessä on raskas nostotyö tai muu sellainen erikoistytö, jota ei voida tehdä Suomesta saatavalla kalustolla. Hyväksymiseen voitaisiin liittää ehtoja.

64 §. *Ilma-alusten vuokraustoiminta.* Pykälän mukaan ilma-alusten vuokraustoiminnan harjoittamiseen vaadittaisiin ansiolentolupaa vastaava lupa. Lentoturvallisuuden valvonta edellyttää vuokraamojen olevan luvan varaisia. Luvan antamiseen, muuttamiseen, peruuttamiseen ja raukeamiseen sovellettaisiin, mitä 59 ja 60 §:ssä säädetään.

Pykälän 2 momentin mukaan Ilmailulaitos voisi määrätä, että tietynlaista 1 momentissa tarkoitettua toimintaa saa harjoittaa ilman lupaa. Ilmailulaitos voisi esimerkiksi määrätä, ettei lupaa vaadita ilmailukerhotoimintaan, jossa yhdistyksen jäsen käyttää yhdistyksen ilma-alusta omiin lentoihinsa ja maksaa yhdistykselle lentoa vastaavan osuuden ilma-aluksen kuluista tai silloin, kun ilma-aluksen omistaja luovuttaa ilma-aluksensa tilapäisesti tuttavalleen tai kun omistaja luovuttaa käyttöoikeuden tilapäisesti toiselle lentokilpailua tai vastaavaa tarkoitusta varten, vaikka käyttöoikeuden saaja maksaisi lentoja vastaavan osuuden ilma-aluksen kuluista.

65 §. *Lukua koskevat tarkemmat määräykset.* Tässä pykälässä Ilmailulaitos valtuutettaisiin tarvittaessa antamaan tarkemmat määräykset tässä luvussa tarkoitettusta toiminnasta. Tämä antaisi Ilmailulaitokselle mahdollisuuden hoitaa tehtävät järkevällä ja joustavalla tavalla. Ilmailulaitoksen määräykset perustuvat kansainvälisiin säännöksiin tai käytäntöön. Luvussa tarkoitettua toimintaa koskevat määräykset tulevat perustumaan yhteiseurooppalaiseen JAR-OPS-vaatimuksiin. Ilmailulaitos antaisi myös tarpeen mukaan tarkempia määräyksiä esimerkiksi tariffien hyväksymismenettelystä, ilma-alusten lähtö- ja saapumisaikojen jakoperusteista lentoasemilla, tilauslentoja koskevista säännöistä sekä lentoyhtiöiltä mahdollisesti vaadittavista liikennetiedoista.

9 luku. Vahingonvastuu ja vakuutukset

66 §. *Vahingonkorvausvastuu.* Pykälän 1 momentin pääsäännön mukaan vahingonkorvaus-

lain korvausvastuuta koskevia säännöksiä sovellettaisiin myös ilmailussa aiheutuneen vahingon korvausvastuuseen.

Pykälän 2 momentin mukaan ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä olisivat tuottamuksesta riippumattomassa ankarassa vastuussa henkilö- tai omaisuusvahingosta, joka aiheutuu kolmannelle osapuolelle ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun. Tällaiseen vahinkoon rinnastettaisiin ilma-aluksella nostettavan esineen, ilma-aluksesta riippuvan kuorman tai ilma-aluksesta levitettävän kemiallisen tai muun aineen kolmannelle osapuolelle aiheuttama vahinko.

Pykälän 3 momentin mukaan ankaran vastuun säännöstä ei sovellettaisi esimerkiksi ilma-alusten yhteentörmäyksessä ilma-alusten toisilleen aiheuttamaan vahinkoon, eikä myöskään toisessa ilma-aluksessa kuljetettavalle henkilölle tai omaisuudelle sattuneeseen vahinkoon. Näihin tapauksiin sovellettaisiin tämän pykälän 1 momenttia. Yhteentörmäystapaukseen rinnastettaisiin tapaus, jossa toista ilma-alusta, kuten purjelentokonetta hinaava ilma-alus aiheuttaa hinattavalleen vahinkoa tai päinvastoin.

Pykälän 4 momentti on viittaussäännös, jonka mukaan korvausvastuusta vahingosta, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu henkilölle tai omaisuudelle, jota kuljetetaan samassa ilma-aluksessa, säädettäisiin erikseen. Momentin viittauksella eri säädöksiin tarkoitetaan erityisesti ilmakuljetuslakia, ilmakuljetus-sopimuslakia ja kuljetuksesta ilma-aluksessa annettua lakia. Yksityislentotoiminnassa vastuu määräytyisi pelkästään vahingonkorvauslain säännösten mukaisesti.

67 §. *Takautumisoikeus.* Pykälän mukaan ankaran vastuun säännöksen nojalla korvausta suorittanut ilma-aluksen omistaja, käyttäjä tai haltija olisi oikeutettu vaatimaan suorittamansa määrän vahingon aiheuttajalta. Regressio-oikeus olisi olemassa vain siltä osin kuin vahingon aiheuttaja olisi korvausvelvollinen häntä itseään koskevien vahingonkorvausperiaatteiden mukaisesti. Korvausvastuun määräisi vahingonkorvauslaki, jos vahingon aiheuttaja olisi muu kuin ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä.

68 §. *Vakuutukset.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilma-alukselle pakollisista vakuutuksista. Vakuutuksen olisi oltava sellaisen vahingon varalta, josta ilma-aluksen omistaja, haltija, käyttäjä tai ilma-aluksessa tehtävää suorittava henkilö tehtävänsä perusteella on

66 §:n mukaan vastuussa. Vakuutuksen olisi katettava vähintään seuraavat vahingot:

a) ilma-aluksen tosiasiallisen käyttötavan mukaisesta toiminnasta kolmannelle osapuolelle aiheutunut vahinko. Tavanomaista riskialttiimpaan toimintaan käytettävällä ilma-aluksella olisi siten oltava tällaisen toiminnan aiheuttaman vahingon varalta tavallista laajempi vakuutus tai tapauskohtainen lisävakuutus. Tavallista riskialttiimpaa lentotoimintaa on muun muassa esineen nostaminen, riippuvan esineen kuljettaminen, kemiallisen tai muun aineen levittäminen taikka taitolentoesitys lentonäytöksessä.

b) ansiolentotoiminnassa ilma-aluksessa kuljetettavalle matkustajalle tai matkustajan omaisuudelle aiheutunut vahinko, jossa vahingon vastuu määräytyy ilmakuljetuslainsäädännön mukaan (kuljetus korvausta vastaan tai korvauksetta tapahtunut kuljetus).

c) yksityislentotoiminnassa ilma-aluksessa kuljetettavalle matkustajalle tai matkustajan omaisuudelle aiheutunut vahinko (kuljetus korvauksetta); tässä tarkoitettu vakuutus ei täysin vastaisi esimerkiksi moottoriajoneuvon liikennevakuutusta, koska tämän säännöksen nojalla korvauksen saaminen edellyttäisi, että vahingon aiheuttaja olisi toiminut teon tehdessään tahallisesti tai tuottamuksellisesti.

Edellä b ja c kohdissa tarkoitettua vakuutusturvaa ei kuitenkaan vaadittaisi, jos kyseisellä ilma-aluksella ei kuljeteta matkustajia. Tällaisella ilma-aluksella tarkoitetaan esimerkiksi yksinomaan rahdin kuljettamiseen käytettävää ilma-alusta tai yksipaikkaista ilma-alusta.

Pykälän 1 momentin toisen lauseen mukaan ilma-aluksen vastuuvakuutusta ei voitaisi keskeyttää vakuutuskauden aikana ennen keskeytyksen ilmoittamista ilma-alusrekisteriin. Ilma-aluksen vastuuvakuutus voisi olla joko jatkuva tai määräaikainen. Keskeytymisilmoitusten avulla viranomaiset voisivat valvoa, ettei vakuuttamatonta ilma-alusta käytetä. Vakuutuksen laiminlyöntitapauksiin voitaisiin puuttua joko kurinpitotoimin tai ilma-aluksen käytön kieltämällä.

Ehdotettu säännös parantaisi kolmannen osapuolen suojaa vahinkotapausten varalta. Vakuuttamattomien ilma-alusten aiheuttamien vahinkojen varalta ei ole olemassa liikennevakuutusyhdistyksen kaltaista korvauslähdettä. Vastaavanlaisen yhteiselimen perustaminen ilma-alusten vakuuttamiseen ei ole mahdollista, koska osa ilma-alusten vakuutuksista otetaan

ulkomaisista vakuutusyhtiöistä. Ehdotettu säännös mahdollistaisi vakuutuksen ottamisen myös ulkomaisista vakuutusyhtiöistä.

Pykälän 2 momentin mukaan poikkeuksen pakollisesta vastuuvakuutuksesta muodostaisi toista ilma-alusta hinaavan ilma-aluksen hinatavalleen tai päinvastoin aiheuttama vahinko. Tällaisen toiminnan osapuolet mieltävät toiminnan vaarat ja voivat halutessaan kattaa vahingonvaarat vapaaehtoisilla esine- ja henkilövakuutuksilla.

Pykälän 3 momentin mukaan eräissä Ilmailulaitoksen määrittämässä toiminnossa vaadittaisiin myös tapaturmavakuutus ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun miehistölle tai matkustajalle aiheutuvan henkilövahingon varalta. Tapaturmavakuutus vaadittaisiin otettavaksi esimerkiksi lentokoulutuksessa oppilaille ja lennonopettajalle.

Pykälän 4 momentin nojalla Ilmailulaitos antaisi tarkemmat määräykset vakuutusten sisällöstä, laajuudesta ja vakuutusmääristä. Määräyksistä ilmenisi muun muassa mitä vakuutuksia ilma-aluksella on oltava ja minkälaisia lisävakuutuksia mikäkin erikoistoiminta vaatii. Määräyksiä antaessaan Ilmailulaitos ottaisi tarvittavassa määrin huomioon ilma-alusten vakuuttajien, käyttäjien ja muiden edunvalvontatahojen intressit.

69 §. *Luvaton käyttö.* Pykälän mukaan ilma-aluksen luvatta käyttöön otanut vastaisi käytöstä aiheutuneesta vahingosta. Ilma-aluksen omistaja, käyttäjä ja haltija eivät sen sijaan olisi 66 §:n 2 momentin mukaisessa vastuussa luvattomasta käytöstä aiheutuneesta vahingosta.

Siltä osin kuin luvaton käyttäjä ei pystyisi kolmannen osapuolen vahinkoa korvaamaan, vahinko korvattaisiin ilma-aluksen vastuuvakuutuksesta. Säännös antaisi kolmannelle osapuolelle mahdollisuuden saada vahinkonsa korvatuksi vakuutusmäärään saakka.

Ilma-aluksen omistajan, haltijan ja käyttäjän kärsimän vahingon korvaaminen määräytyisi 66 §:n 1 momentin perusteella vahingonkorvauslain mukaan.

10 luku. Ilmailuonnettomuudet ja vaaratilanteet

70 §. *Ilmailuonnettomuuksien tutkinta.* Pykälän mukaan ilmailussa tapahtuvien onnettomuuksien tutkinnasta säädettäisiin suuronnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa

(373/85). Nykyisestä poiketen onnettomuuksien tutkinta siirrettäisiin pois Ilmailulaitoksen yhteydestä. EU:n lento-onnettomuuksien tutkintaa koskevan direktiiviehdotuksen mukaan lento-onnettomuuksien tutkinnasta vastaavan viranomaisen on oltava ilmailuviranomaisesta riippumaton.

Ilmailulaissa olisi onnettomuuksien tutkinnasta vain viittaussäännös. Ilmailusäädösehdo- tusten valmistelun yhteydessä on valmisteltu ehdotus laiksi suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta. Lain nimi ehdotetaan muutettavaksi laiksi onnettomuuksien tutkinnasta. Ehdotuksen mukaan ilmailussa tapahtuneen suuronnettomuuden tutkisi valtioneuvoston asettama tutkintalautakunta. Muut lento-onnettomuudet samoin kuin suuronnettomuuden tai lento-onnettomuuden vaaratilanteet tutkisi oikeusministeriön asettama tutkintalautakunta tai oikeusministeriön yhteydessä toimiva onnettomuustutkintakeskus.

71 §. *Ilmailulaitoksen järjestämä tutkinta.* Pykälän 1 momentin mukaan Ilmailulaitos tutkisi muut kuin 70 §:n mukaan tutkittavana olevat vaaratilanteet ja tapahtumat, jos se on tarpeen lentoturvallisuuden edistämiseksi. Tällä tarkoitettaisiin muun muassa sellaista lentoturvallisuusjärjestelmässä ilmennyttä häiriötä, joka ei ole aiheuttanut konkreettista vaaratilannetta, mutta joka voisi uusiutuessaan aiheuttaa vaaraa. Säännöstä sovellettaisiin esimerkiksi silloin kun kyse on yhteen moottoriin rajoittuneista moottorivaurioista, moottorin osien ja peitelevyjen vaurioista, potkuri-, siivenkärki-, antenni-, rengas-, jarru- ja muoto-osien vaurioista tai kun pintalevyissä on pieniä reikiä ja painaumuksia.

Ilmailulaitoksen tutkinta olisi 70 §:n mukaiseen tutkintaan verrattuna toissijainen. Ilmailulaitos voisi aloittaa sellaisenkin tapauksen tutkinnan, joka saattaisi tulla tutkittavaksi myös 70 §:n mukaisesti. Tällöin tutkinta siirtyisi tutkintalautakunnalle tai onnettomuustutkintakeskukselle.

Ilmailulaitos voisi saada tutkinnan suorittamisessa tarpeelliset tiedot ilmailutoiminnan valvontaa koskevan 75 §:n nojalla.

Pykälän 2 momentin nojalla Ilmailulaitos antaisi tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitetun tutkinnan järjestämisestä.

72 §. *Ilma-aluksen tai sen osan löytäminen.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilma-aluksen tai siihen liittyvän osan tai tavaran löytäjälle velvollisuus ilmoittaa löydöstään, jos olo-

suhteiden perusteella on aihetta epäillä onnettomuuden tapahtuneen. Ilmoitus olisi tehtävä joko aluehälytyskeskukselle, pelastuslaitokselle, onnettomuustutkintakeskukselle, Ilmailulaitokselle tai poliisille. Viranomaiset luettelaisiin laissa nimeltä ilmoitusvelvollisuuden helpottamiseksi. Voimassa olevassa laissa viranomaisia ei ole yksilöity.

Löydettyä esinettä ei saisi siirtää ilman asiaa tutkivan viranomaisen lupaa, jollei siihen ole painavia syitä, kuten esimerkiksi pelastustoimenpiteet. Tutkiva viranomaisena voisi tilanteesta riippuen olla tutkintalautakunta, onnettomuustutkintakeskus tai Ilmailulaitos. Esine, joka poliisiin tai muun tutkijan toimesta todettaisiin muuksi kuin ilma-aluksesta peräisin olevaksi, lakkaisi kuulumasta tämän lain piiriin.

Ilma-aluksen onnettomuusesineen luvaton siirtäminen olisi rangaistava teko.

Pykälän 2 momentti olisi viittaussäännös löytötavaralakiin. Löytötavaralaista poiketen tutkintaviranomaisena voisi kuitenkin luovuttaa ilma-aluksesta peräisin olevan tavaran siihen oikeutetulle, vaikkei löytötavaralaissa säädettyjä löytöpalkkioita tai kustannusten korvausta olisi suoritettu.

Pykälän 1 momentti vastaa asiallisesti ja 2 momentti sanamuodoltaankin voimassa olevan lain 61 §:ää.

73 §. *Hylyn poiskuljetus.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän velvollisuudeksi siirtää koneen hylky, osat ja tavarat pois onnettomuuspaikalta tai tutkintatiloista. Säännöksen tavoitteena olisi varmistaa onnettomuuspaikan ympäristön siistiminen. Tutkintatila on paikka, jonne esineet on viety onnettomuuden tarkempaa tutkimista varten. Ilmailulaitos voisi antaa esineiden poiskuljetusta koskevan määräyksen. Tehosteena olisi käytettävissä 85 §:n mukainen uhkasakko tai teettämishukka.

Pykälä vastaa asiallisesti voimassa olevan asetuksen 134 §:ää, mutta velvollisuus koskisi nykyisestä poiketen myös ilma-aluksen käyttäjää.

11 luku. Erinäiset säännökset

74 §. *Lentoturvallisuuden ylläpito.* Pykälän 1 momentin mukaan ilmailutoimintaan oikeuttavan luvan haltijan olisi varmistettava, että luvassa tarkoitettua toimintaa harjoitetaan turvallisesti ja että lupaehtoja sekä toimintaa

koskevia säännöksiä ja määräyksiä noudatetaan. Sama koskisi säännöksen mukaan luvassa tai sen liitteessä mainittuja vastuuhenkilöitä näiden vastuualueiden osalta. Säännöksessä tarkoitettu liite voisi olla myös luvan haltijan laatima käsikirja tai vastaava asiakirja, johon luvassa viitataan tai joka on luvan saamisen edellytys.

Pykälän 2 momentissa Ilmailulaitos valtuutettaisiin antamaan tarkemmat määräykset siitä, minkälainen laatuajärjestelmä vaaditaan 1 momentissa tarkoitettujen velvollisuuksien täyttämiseksi. Laatuajärjestelmällä tarkoitetaan kansainvälisen standardin ISO 8402 määritelmän mukaista järjestelmää. Suomen Standardisoimisliitto SFS ry:n julkaisemassa standardissa SFS-ISO 8402 laatuajärjestelmä on määritelty siten, että siihen sisältyvät laatujohtamisen toteuttamista varten tarkoitettujen organisaation rakenne, vastuut, menettelyohjeet, prosessit ja resurssit. Tämän momentin tarkoittamia järjestelmiä käsittelee muun muassa ISO 9000 -laatustandardisarja. Erityisiä ilmailuovelluksia ovat Ilmailulaitoksen ja muiden pohjoismaiden ilmailuviranomaisten yhteistyönä kehitetty toiminnan sisäistä valvontaa koskeva mallijärjestelmä sekä ICAO:n käsikirjassa ”Accident prevention manual”, Doc 9422 esitetyt järjestelmät.

75 §. *Ilmailutoiminnan valvonta.* Pykälän 1 momentin mukaan Ilmailulaitos olisi Suomessa siviili-ilmailuviranomaisena, joka huolehtii siviili-ilmailun viranomais tehtävistä. Viranomais tehtäviä olisivat muun muassa yleinen lentoturvallisuuden ja ilmailutoiminnan valvonta sekä ilmailua koskevien määräysten ja ohjeiden antaminen. Ilmailulaitos voisi käyttää ilmailun valvonnassa apuna ulkomaista tai suomalaista asiantuntijaa. Ilmailulaitos on käyttänyt jo voimassa olevien säännösten nojalla harrasteilmailun valtakunnallista edunvalvontajärjestöä Suomen Ilmailuliittoa apuna valvontatehtävässä harrasteilmailun osalta. Suomen Ilmailuliitto kokoaa, analysoi ja tilastoi harrasteilmailutoimintaa koskevia onnettomuus- ja vaaratilaneselvityksiä, avustaa koulutustarkastuksissa ja koulutustoiminnan valvonnassa, avustaa lentokoneiden lentokelpoisuuteen liittyvissä tarkastuksissa ja niin edelleen.

Pykälän 2 momentin nojalla Ilmailulaitoksella olisi oikeus saada kaikilta ilmailutoiminnan harjoittajilta lentoturvallisuuden kannalta tarpeelliset tiedot sekä lentotoimintatilastoihin tarvittavat tiedot riippumatta siitä, vaaditaan-

ko kyseiseen ilmailutoimintaan lupa vai ei. Tietojen luovutusvelvollisuus koskisi myös ilma-aluksen omistajaa, haltijaa tai käyttäjää sekä ilma-aluksen päällikköä ja muuta lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavaa henkilöä. Ilmailulaitos antaisi tarkemmat määräykset, mitä tietoja tietojen luovutusvelvollisuus koskisi.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Ilmailulaitoksen oikeudesta saada viranomaisilta, yhteisöiltä ja yksityisiltä tarpeelliset tiedot ilma-aluksen matkustajien ja henkilökuntaan kuuluvien henkilöllisyydestä sekä ilma-aluksessa kuljetettavasta tavarasta. Näitä tietoja ei kerätä tallettamista varten, mutta tietojensaantioikeutta tarvitaan lentoturvallisuuden valvonnassa ja onnettomuustutkinnassa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin Ilmailulaitoksen oikeudesta saada ilmailutoimintaan oikeuttavan luvan haltijoilta valvontaa varten tarpeelliset toimintaa ja taloutta koskevat tiedot sekä oikeudesta tarkastaa toimintaa. Tarvittavat selvitykset vaihtelisivat toiminnan laadun ja laajuuden mukaisesti. Valvonta ja toiminnan tarkastaminen edellyttäisivät luonnollisesti muun muassa tarkastustehtävissä työskentelevien henkilöiden pääsyä tarkastettavaan kohteeseen tai ilma-alukseen, tarvittaessa myös lennolle ja ilma-aluksen ohjaamoon. Laajamittaisen toiminnan kuten suurilla ilma-aluksilla säännöllistä liikennettä harjoittavan lentoyhtiön toiminnan valvonta saattaisi olla jatkuvakin.

76 §. *Valvontatiedot.* Pykälässä olisi yleisäännös niistä luettelosta, joita Ilmailulaitos hallinnollisia tarkoituksia varten pitää antamistaan erilaisista luvista, oikeuksista ja hyväksymisistä. Henkilötietoja voitaisiin käyttää ja luetteloita noudattamalla samoja periaatteita kuin mitä lain 8 §:ssä säädetään ilma-alusrekisteristä.

77 §. *Ilma-aluksen asiakirjat.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin asiakirjoista, jotka ilma-aluksella on oltava sitä ilmailuun käytettäessä. Suomalaisella ilma-aluksella olisi oltava rekisteröimistödistus tai vastaava väliaikainen asiakirja sekä lentokelpoistodistus tai 17 §:n 2 momentin nojalla annettu lupa ilmailuun. Lisäksi ilma-aluksella olisi oltava muut Ilmailulaitoksen määräämät asiakirjat, joita voisivat olla muun muassa lentokäsikirja, tarkistuslistat, matkapäiväkirja, radiolupa, vakuutustodistukset, melutodistus, matkustajaluettelo, selvi-

tys rahdista ja tiedot ilma-alukselle tehdyistä huolloista.

Yksinomaan Suomessa tapahtuvilla lennoilla ei välttämättä vaadittaisi ilma-aluksessa pidettäväksi kaikkia niitä asiakirjoja, joita vaadittaisiin kansainvälisellä lennolla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin niistä asiakirjoista, jotka ulkomaisella ilma-aluksella olisi oltava silloin kun sitä käytetään ilmailuun Suomen alueella. Vaadittavia asiakirjoja olisivat ainakin ICAO:n jäsenvaltiossa annettu rekisteröimistödistus ja lentokelpoistodistus tai niiden sijasta 6 §:n 1 momentissa tarkoitettu erityinen Ilmailulaitoksen lupa ilmailuun. Ilmailulaitos voisi pykälän nojalla tarvittaessa tunnustaa myös vieraassa valtiossa annetun rajoitetun lentokelpoistodistuksen tai sitä vastaavan luvan ilmailuun (permit to fly).

Pykälän 3 momentin mukaan ilma-aluksella, jota ei ole rekisteröity, olisi sitä ilmailuun Suomen alueella käytettäessä oltava tämän lain 6 §:n 1 momentin nojalla annettu lupa ilmailuun ja muut Ilmailulaitoksen määräämät asiakirjat.

Pykälän 4 momentin mukaan Ilmailulaitos antaisi tarkemmat määräykset ilma-aluksen asiakirjoista ja niiden pidosta ja säilytyksestä. Viimeksi mainittu voisi koskea myös sitä, kuinka kauan asiakirjoja on säilytettävä sen jälkeen kun ilma-alus on poistunut pysyvästi ilma-alusrekisteristä. Tällä on merkitystä muun muassa onnettomuustutkinnalle.

Chicagon yleissopimuksen 29 artiklaan sisältyy määräyksiä ilma-aluksessa kansainvälisillä lennoilla pidettävistä asiakirjoista. Lennolla mukana pidettäviä asiakirjoja ovat muun muassa rekisteröimistödistus, lentokelpoistodistus, lentokäsikirja, tarkistuslistat, matkapäiväkirja, radiolupa, vakuutustodistukset, sekä mahdollisesti myös melutodistus, todistus ilma-aluksen aiheuttamista päästöistä, matkustajaluettelo ja selvitys kuljetettavasta rahdista.

Ilma-alukselle tehdyistä huolloista pidetään yleensä erillistä teknistä kirjanpitoa. Tällaista kirjanpitoa ei yleensä tarvitse pitää lennolla mukana.

78 §. *Ilma-aluksen aiheuttamat ympäristövaikutukset.* Pykälän mukaan Ilmailulaitos antaisi määräyksiä ilma-aluksen käytön aiheuttaman melun tai muun haitallisen ympäristövaikutuksen vähentämiseksi tai estämiseksi. Määräyksiä annettaessa otettaisiin huomioon mitä muutoin on voimassa ympäristöhaittojen ehkäisemistä, eikä pykälässä annettu valtuus estäisi hait-

tojen rajoittamista ympäristönsuojelulainsäädännön nojalla. Pykälän nojalla Ilmailulaitos voisi esimerkiksi:

a) rajoittaa lentopaikan käyttöaikaa tai lentoonlähtöjen ja laskujen määrää;

b) määrätä, että tiettyä lentopaikkaa saavat käyttää vain erittäin hiljaiset lentokoneet, kuten on tapahtunut eräillä Euroopan suurkaupunkien lentopaikoilla; tällöin voitaisiin kieltää tai rajoittaa lentopaikan käyttöä lentokoneilta tai lentokonetyypeiltä, jotka sinänsä täyttävät ympäristövaikutuksia koskevat tekniset määräykset;

c) rajoittaa tai kieltää meluisten lentokoneiden käyttö Suomessa;

d) kieltää jonkin aiemmin hyväksytyntä lentokoneen käytön kohtuullisella siirtymäajalla;

e) vaatia noudattamaan tiettyjä lähtö- ja laskeutumis- tai lentomenetelmiä;

f) määrätä yleisiä minimilentokorkeuksia suuremmat minimilentokorkeudet määrätyillä alueilla; ja

g) rajoittaa yli äänen nopeudella tapahtuvia lentoja.

79 §. *Ilmakuvaus*. Pykälän mukaan asetuksella voitaisiin tarvittaessa rajoittaa ilmakuvausta. Ilmakuvausella tarkoitetaan kuvaamista kuvausvälineellä lennon aikana ilma-aluksesta tai ilmassa liikkuvasta laitteesta. Se on pääsääntöisesti sallittua. Maanpuolustuksellisten kohteiden kuvaamista on rajoitettu eräiden alueiden ja kohteiden ilmakuvauksesta annetulla asetuksella (858/93), jäljempänä ilmakuvausasetus.

80 §. *Varautuminen poikkeusoloihin*. Pykälän nojalla Ilmailulaitos voisi vaatia, että luvan haltija varautuu poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa tapahtuvaa toimintaa. Tämän pykälän nojalla lentoyhtiötä ei ole tarkoitettu velvoittaa ilma-aluksen käytön tai huollon vaatimien aineiden tai varaosien varmuusvarastointiin.

81 §. *Viranomaistehtävien siirtäminen*. Pykälän nojalla olisi mahdollisuus siirtää yksittäisen ilma-aluksen lentokelpoisuutta (16—21 §) ja samoin miehistöä (22—30 ja 32 §) koskevat valvontatehtävät ulkomaan viranomaiselle. Tehtävien siirto tulisi kysymyksen vain siinä tapauksessa, että Suomen ilma-alusrekisterissä olevaa ilma-alusta käyttää vuokra- tai muun sen kaltaisen sopimuksen perusteella sellainen käyttäjä, jonka asuin- tai kotipaikka tai pääasiallinen toimipaikka on Suomen ulkopuolel-

la. Tällöinkin valvontatehtävän siirto edellyttäisi sopimusta Ilmailulaitoksen ja asianomaisen toisen valtion viranomaisen välillä. Sopimus koskisi erityisesti tilanteita, jolloin ilma-alus siirtyisi käytettäväksi Suomen ulkopuolella vähintään 6—12 kuukauden ajaksi. Siitä, missä laajuudessa tässä tarkoitettuja tehtäviä siirretäisiin, sovittaisiin aina erikseen.

Pykälä vastaa asiasisällöltään voimassa olevan lain 2 §:n 2 momenttia.

82 §. *Maksut lentopaikkojen ja lennonvarmistuspalvelujen käytöstä*. Pykälän 1 momentin mukaan lentopaikan sekä ilmailua varten annetun palvelun käytöstä voitaisiin periä maksuja. Tällaisia olisivat esimerkiksi lennonvarmistus-, navigaatio-, laskeutumis-, matkustaja-, kenttä-, halli-, sähkö- ja valaistusmaksut. Eräät maksuista voitaisiin porrastaa esimerkiksi ympäristöhaittojen kuten melun mukaan.

Ilmailulaitoksen hallinnassa ja hoidossa olevien yleisten lentopaikkojen perimistä maksuista on säädetty Ilmailulaitoksesta annetussa laissa ja asetuksessa.

Pykälän 2 momentin mukaan omistaja, haltija ja käyttäjä olisivat yhteisvastuussa ilma-aluksen velasta, joka olisi syntynyt 1 momentin mukaisista maksuista. Yhteisvastuun tarkoituksena olisi varmistaa rekisteritietoihin perustuvien ilma-aluksen käyttö- ja palvelumaksujen maksaminen. Rekisteritunnukseen, reittinumeroon ja rekisteritietoihin perustuvaa laskutus-käytäntöä noudatetaan sekä kotimaisessa että kansainvälisessä ilmailussa. Käteislaskutus olisi mahdoton toteuttaa muun muassa ylilento- ja läpilaskutapauksissa.

Omistajan, haltijan ja käyttäjän vastuu ilma-aluksen käyttö- ja palvelumaksusta koskisi maksuja, jotka ovat syntyneet sinä aikana, kun asianomainen on ollut ilma-aluksen omistajana, haltijana tai käyttäjänä taikka tässä ominaisuudessa rekisteriin merkittynä. Vastuu uusien maksujen kertymisestä päättyisi siihen, kun ilma-alusrekisteriin tehtäisiin ilmoitus asianosaista koskevan rekisterimerkinnän poistamisesta. Tämä voisi tapahtua ilma-aluksen uuden omistajan, haltijan tai käyttäjän ilmoittaessa itsensä rekisteriin merkittäväksi. Vanha omistaja, haltija tai käyttäjä voisi myös katkaista vastuunsa tekemällä asemansa päättymistä koskevan muutosilmoituksen ilma-alusrekisteriin 12 §:n 3 momentin mukaisesti.

83 §. *Ilma-aluskiinnitys*. Pykälän mukaan kiinnityksestä ilma-alukseen säädettäisiin erikseen. Ilma-aluskiinnityksistä säädetään kiinni-

tyksestä ilma-aluksiin annetussa laissa. Parhailaan valmistellaan kuljetusvälineiden kiinnitysjärjestelmien kokonaisuudistusta, minkä myötä ajoneuvojen, alusten ja ilma-alusten kiinnityksistä säädettäisiin yhdessä laissa.

Pykälän viittaussäännös vastaa voimassa olevan lain 7 §:n 2 momenttia.

84 §. *Ilma-aluksen lähdön estäminen.* Pykälän 1 momentin nojalla Ilmailulaitos voisi kieltää ilma-aluksen lennon ja estää ilma-aluksen lähdön silloin kun on aihetta epäillä, että ilma-alus ei ole lentokelpoinen tai asianmukaisesti miehitetty tai että lentoa koskevia määräyksiä ei ole muutoin noudatettu esimerkiksi kuormauksen, huollon, pakollisen vastuuvakuutuksen tai muun sellaisen osalta. Ilmailulaitoksella tarkoitettaisiin säännöksessä pääsääntöisesti Ilmailulaitoksen palveluksessa olevaa henkilöä, jonka tehtäväkuvaan kuuluvat muun muassa lentotoiminnan tai ilma-alusten lentokelpoisuuden tarkastukset ja muu valvonta, tai henkilöä, jonka Ilmailulaitos erikseen valtuuttaa ryhtymään tarvittaessa säännöksessä tarkoitettuihin toimenpiteisiin. Edellä mainittuja henkilöitä olisivat esimerkiksi lentoasemien päälliköt, lennonjohtajat, lentokelpoisuuden tai lentotoiminnan valvontatehtävää suorittavat tarkastajat.

Chicagon yleissopimuksen 26 artiklassa viitattu menettelytapa olisi otettava huomioon silloin kun kielletään ICAO:n jäsenvaltion kansallisuuden omaavan lentokelvottomaksi epäilyn ulkomaisen ilma-aluksen lento tai estetään sen lähtö.

Pykälän 1 momentti vastaa asiasisällöltään voimassa olevan lain 63 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ilma-aluksen lähdön estämisestä maksamattomien maksujen vuoksi. Yleisen lentopaikan pitäjä voisi estää ilma-aluksen lähdön, jollei 82 §:ssä tarkoitettuja laskeutumismaksuja ja muita lentopaikan käyttämisestä perittäviä maksuja ole maksettu tai vakuutta maksujen suorittamisesta ole asetettu, lukuun ottamatta kansainvälisessä säännöllisessä liikenteessä olevaa ilma-alusta.

Pykälän 2 momentti vastaa asiasisällöltään voimassa olevan lain 69 §:n 2 momenttia.

Pykälän 3 momentin nojalla Ilmailulaitos tai lentopaikan pitäjä voisi estää sellaisen ilma-aluksen lähdön, jonka käyttäminen on kielletty. Tällainen käyttökielto voisi perustua esimerkiksi Ilmailulaitoksen 12 §:n 4 momentin

nojalla tekemään päätökseen, jos ilma-aluksella ei olisi rekisteriin merkittyä omistajaa.

85 §. *Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka.* Pykälän mukaan Ilmailulaitos voisi käyttää antamansa käskyn tai kiellon tehosteenä uhkasakkoa, teettämisuhkaa tai keskeyttämisuhkaa siten kuin uhkasakkolaisissa (1113/90) on säädetty. Kyseisiä toimenpiteitä voitaisiin käyttää esimerkiksi silloin kun

a) ansiolentotoimintaa tai muuta ilmailutoimintaa harjoitetaan määräysten vastaisesti; tällöin Ilmailulaitos voisi määrätä sakon uhalla saattamaan toiminnan määräysten mukaiseksi;

b) lentoestettä ei ole merkitty määräysten mukaisesti; tällöin Ilmailulaitos voisi asettaa teettämisuhan; tai

c) Ilmailulaitoksen kieltämä lentoturvallisuutta vaarantava toiminta jatkuu kiellosta huolimatta; tällöin Ilmailulaitos voisi asettaa keskeyttämisuhan.

12 luku. Rangaistussäännökset

86 §. *Lentoturvallisuuden vaarantaminen.* Pykälässä säädettäisiin rangaistus lentoturvallisuuden vaarantamisesta. Säännös koskisi jokaista, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo ilmailulakia taikka sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä siten, että hänen tekonsa tai laiminlyöntinsä on omiaan aiheuttamaan vaaraa lentoturvallisuudelle. Säännös koskisi erityisesti lentoturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä olevia kuten ilma-aluksen päällikköä, miehistön jäsentä, lennonjohtajaa tai huoltomekaanikkaa.

Säännöstä voitaisiin kuitenkin soveltaa myös muihinkin kuten henkilöön, joka valmistaa, välittää, myy tai asentaa ilma-alukseen varaosia tietoisena siitä, etteivät osat täyty niiltä vaadittuja laatu- ja suoritusarvoja. Hyväksymättömät varaosat ovat aiheuttaneet onnettomuuksia.

Säännöstä voitaisiin soveltaa myös ilma-aluksen matkustajaan. Matkustaja voi vaarantaa lentoturvallisuutta esimerkiksi riehumalla päihtyneenä lennon aikana tai jättämällä noudattamatta ilma-aluksen päällikön antamaa käskyä.

Vähimmäisrangaistus pykälän 1 momentin rikkomisesta olisi sakkoa ja enimmäisrangaistus vankeutta enintään kuusi kuukautta.

87 §. *Törkeä lentoturvallisuuden vaarantaminen.* Pykälässä säädettäisiin rangaistus törkeäs-

tä lentoturvallisuuden vaarantamisesta henkilölle, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta on rikkonut ilmailulakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä siten, että teko tai laiminlyönti on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle. Vähimmäisrangaistus olisi kolmekymmentä päiväsakkoa ja enimmäisrangaistus enintään kaksi vuotta vankeutta.

88 §. *Huumaavan aineen käyttäminen ilmailussa.* Pykälän rangaistussäännös huumaavan aineen käyttämisestä koski ilma-aluksessa tehtävää suorittavia ja maaorganisaatioissa olevia henkilöitä. Säännöksen piiriin kuuluisivat erityisesti ilma-aluksen päällikkö, miehistön jäsenet, lennonjohtajat, huoltomekaanikot ja muut lentoturvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä olevat henkilöt.

Säännös tulisi sovellettavaksi, jos henkilön veren alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut taikka hän on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä. Säännöksen nojalla voitaisiin tuomita sakkoa. Huumaavan aineen käytön rangaistavuudesta ehdotetaan säädettäväksi omassa pykälässään, koska tekoa ei voida sakkorangaistusuhastaan huolimatta rinnastaa 89 §:n ilmailurikkomukseen. Ilmailiikenteessä edellytetään täysraittiuutta.

Säännöstä sovellettaisiin vain, jollei muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta. Säännös kohdistuisi siten suhteellisen lieviin tapauksiin. Vakavampiin sovellettaisiin rikoslaisissa olevaa ilmaliikennejuopumussäännöstä (RL 23:5), jonka soveltaminen edellyttää 0,5 % promillerajan ylittymistä tai sitä, että henkilön kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on huumaavan aineen nauttimisen vuoksi huonontunut.

Säännös vastaa voimassa olevan lain 67 §:ää.

89 §. *Ilmailurikkomus.* Pykälässä tarkoitettuun ilmailurikkomukseen syllistyisi se, joka

1) käyttää tai antaa toisen käyttää ilma-alusta, vaikka ilma-aluksella ei ole Suomen tai kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) jäsenvaltion kansallisuutta tai erityistä Ilmailulaitoksen antamaa lupaa (6 §);

2) rikkoo ilmailulta kielletyistä ja rajoitetuista alueista annettuja säännöksiä ja määräyksiä (7 §);

3) laiminlyö ilmoittaa Ilmailulaitokselle ilma-alusrekisteriin merkittyihin tietoihin vaikuttavista, ilma-alusta koskevista muutoksista se-

kä laiminlyö ilmoittaa Ilmailulaitokselle seikoista, joilla on olennainen merkitys ilma-aluksen lentokelpoisuudelle (12 ja 18 §);

4) käyttää ilmailuun ilma-alusta, jota ei ole merkitty kansallisuus- ja rekisteritunnuksin (14 §);

5) käyttää tai antaa toisen käyttää ilmailuun ilma-alusta, joka ei ole lentokelpoinen tai jolle ei ole annettu 17 §:n 2 momentin poikkeuslupaa (17 §);

6) rikkoo lentokelpoisuustodistuksen ehtoja (19 §);

7) rikkoo melun ja muiden päästöjen häiriövaikutuksien ehkäisemistä koskevia Ilmailulaitoksen antamia määräyksiä (20 §);

8) suorittaa ilma-aluksen ja sen laitteiden, osien ja varusteiden valmistusta, huolto-, korjaus- tai muutostöitä ilman vaadittavaa lupaa (21 §);

9) toimii ilman lupakirjaa tai kelpoisuutta tehtävässä, johon vaaditaan lupakirja tai erityinen kelpoisuus (24—26 §);

10) käyttää lento- tai laskupaikkana muuta kuin järjestettyä lentopaikkaa tai tilapäisesti maa- tai vesialuetta Ilmailulaitoksen määräyksien vastaisesti (39 ja 40 §);

11) pitää lentopaikkaa ilman vaadittavaa pitolupaa tai rikkoo pitoluvan ehtoja (45 §);

12) rikkoo lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen, laitteen tai rakennelman käyttökieltoa tai -rajoitusta (49 §);

13) käyttää lentäessään muuta kuin Ilmailulaitoksen määräämää reittiä, silloin kun sellainen on määrätty, tai rikkoo Ilmailulaitoksen määräyksiä lentämisestä valtakunnan rajan yli (53 §);

14) laiminlyö noudattaa Ilmailulaitoksen tai eräissä tapauksissa sotilasviranomaisen määräämistä, jolla ilma-alus määrätään yleisen järjestyksen ja turvallisuuden vuoksi laskeutumaan tai muutoin muuttamaan kulkuaan (55 § 1 mom.);

15) harjoittaa ansiolentotoimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai rikkoo tällaisen luvan ehtoja (58 §);

16) harjoittaa ilma-alusten vuokraustoimintaa tai järjestää lentokoulutusta, lentonäytöksiä tai lentokilpailuja ilman vaadittavaa lupaa tai rikkoo tällaisen luvan ehtoja (63 ja 64 §);

17) luvatta siirtää onnettomuuteen joutunutta ilma-alusta tai sen osaa tai ilma-aluksessa kuljetettua tavaraa (72 §);

18) laiminlyö noudattaa Ilmailulaitoksen määräyksiä ilma-aluksen käyttämisestä aiheu-

tuvan melun tai muun haitallisen ympäristövaikutuksen vähentämiseksi tai estämiseksi (78 §);

19) kuvaa ilman ilmakeuhkausasetuksessa tarkoitettua lupaa tai lupaehtojen vastaisesti;

20) laiminlyö noudattaa asianmukaisesti annettua laskeutumiskehotusta ilmailussa Suomen alueen ulkopuolella ilma-aluksella, jonka käyttäjän asuin- tai kotipaikka on Suomessa.

Ilmailurikkomuksesta rangaistus olisi sakkoa, jollei teosta muualla ole säädetty ankarampaa rangaistusta.

90 §. *Ilmailulaitoksen kuuleminen*. Pykälän 1 momentin mukaan virallisen syyttäjän olisi varattava Ilmailulaitokselle tilaisuus antaa lausunto lain tämän luvun nojalla tapahtuvaa syytteen nostamista tai syyttämättä jättämispäätöksen tekemistä koskevassa asiassa. Ilmailurikkomuksien ja -rikosten käsittely edellyttää ilmailualan erityistuntemusta. Yksinkertaisin tapa varmistaa tarvittava asiantuntemus on Ilmailulaitoksen kuuleminen. Esimerkiksi erikoissyyttäjien nimittäminen ilmailuasioihin ei ole tarkoituksenmukaista juttujen pienehkön lukumäärän ja alueellisen hajaantumisen takia.

Pykälän 2 momentin mukaan tuomioistuinten olisi varattava Ilmailulaitokselle tilaisuus tulla kuulluksi ilmailurikkomuksesta koskevaa asiaa käsitellessään.

13 luku. Muutoksenhaku

91 §. *Muutoksenhaku*. Pykälän mukaan muutosta liikenneministeriön tai Ilmailulaitoksen päätökseen haettaisiin korkeimmalta hallinto-oikeudelta niin kuin laissa muutoksenhausta hallintoasioissa on säädetty. Poikkeuksena olisi 85 §:n mukainen uhkasakko, jonka osalta muutoksenhausta on säädetty uhkasakkolaisa.

Ilmailulaitoksen päätöstä olisi valituksesta huolimatta noudatettava, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määräisi. Poikkeuksen muodostaisivat 42 §:n mukainen rakentamislupaa ja 85 §:n mukainen uhkasakkoa tai teettämishakoa koskeva päätös, joiden osalta valituksella olisi lykkäävä vaikutus.

14 luku. Tarkemmat säännökset ja voimaantulo

92 §. *Tarkemmat säännökset*. Pykälän mukaan tarkemmat säännökset tämän lain soveltamisesta annettaisiin asetuksella.

93 §. *Voimaantulo*. Pykälän 1 momentti sisältäisi voimaantulo- ja kumoamissäännöksen. Laki tulisi voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana. Laki on tarkoitettu saattaa voimaan heti kun tarvittavat uudet ilmailumääräykset on annettu. Säännöksellä kumottaisiin voimassa oleva ilmailulaki.

Pykälän 2 momentin mukaan aikaisemmat luvat, kiellot ja päätökset jäisivät voimaan, ellei niitä erikseen muuteta tai kumota tämän lain nojalla.

Euroopan ilmailuviranomaiset valmistelevat ja ovat jo julkaisseetkin ilmailua koskevia JAR-vaatimuksia, jotka syrjäyttävät tulevaisuudessa lähes kaikki kansalliset ilmailumääräykset. Koska käytännöllisesti katsoen kaikki Ilmailulaitoksen antamat määräykset ovat sisältönsä puolesta sopusoinnussa lakiehdotuksen kanssa, ei olisi tarkoituksenmukaista julkaista määräyksiä uudelleen lain valtuutusten nojalla. Tämän vuoksi ehdotetaan pykälän 3 momentissa, että asetuksella säädettäisiin vanhan ilmailulain nojalla annettujen ilmailumääräyksiä jättäen edelleenkin voimaan, sikäli kuin ne eivät ole ristiriidassa uuden ilmailulain kanssa. Asetuksella voitaisiin säätää myös, mitkä vanhan ilmailulain nojalla annetuista asetuksista jäisivät voimaan. Voimaan jääviä asetuksia voisivat olla muun muassa sotilas-ilmailuasetus, ilmakeuhkausasetus ja ilmailulta rajoitetuista alueista annettu asetus (256/92). Pykälän 2 momentin perusteella voimaan jäisivät myös sopimuksien voimaansaattamisasetukset.

1.2. Laki suuronnettomuuksien tutkinnasta

Lain nimi. Lain nimi ehdotetaan muutettavaksi muotoon ”laki onnettomuuksien tutkinnasta”, koska lain soveltamisala laajenisi suuronnettomuustutinnan ulkopuolelle kaikkien ilmailuonnettomuustutkintaan.

1 §. *Tutinnan tarkoitus*. Pykälään lisättäisiin maininta ilmailussa tapahtuneiden onnettomuuksien tutkinnasta.

2 §. *Vaaratilanteen tutkiminen*. Säännöksen sanamuotoa muutettaisiin siten, että tutkittaviksi voisivat tulla paitsi suuronnettomuuksien myös ilmailuonnettomuuksien vaaratilanteet eli tilanteet, joissa ilmailuonnettomuuden vaara on ollut ilmeinen.

2 a §. *Tutkinta sotilasilmailussa*. Sotilasilmai-

lussa tapahtuneet onnettomuudet ja vaaratilanteet tutkii voimassa olevan ilmailulain 72 §:n ja sotilasilmailuasetuksen 8 §:n nojalla nykyisin puolustusvoimien oma tutkintaorganisaatio. Sotilasilmailussa tapahtunut suuronnettomuus tai sen vaaratilanne tutkitaan kuitenkin suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain mukaisesti. Tilanne on tältä osin tarkoitus säilyttää ennallaan. Koska ilmailuonnettomuuksien tutkintaa koskevat aineelliset säännökset ehdotetaan sijoitettaviksi nyt esillä olevaan lakiin, on sotilasilmailun onnettomuustutkintaa koskeva valtuutussäännös sijoitettava samaan yhteyteen.

5 §. *Onnettomuustutkintakeskus.* Pykälän 1 momentin mukaan onnettomuuksien tutkinnan yleinen järjestäminen, suunnittelu ja koulutus annettaisiin perustettavan onnettomuustutkintakeskuksen tehtäväksi. Nämä tehtävät kuuluvat nykyisin suuronnettomuustutkinnan osalta oikeusministeriön yhteydessä toimivalle pysyvälle komitealle, suuronnettomuustutkinnan suunnittelukunnalle. Suunnittelukunta suositettaisiin perustettavaan onnettomuustutkintakeskukseen siten, että siitä muodostettaisiin onnettomuustutkintakeskuksen johtokunta. Onnettomuustutkintakeskus toimisi oikeusministeriön yhteydessä itsenäisenä yksikkönä, ja sillä olisi palveluksessaan muun muassa päätoimisia ilmailuonnettomuustutkijoita. Tarkoituksena on, että Ilmailulaitoksen palveluksessa nykyisin olevat tutkijat voisivat siirtyä onnettomuustutkintakeskuksen palvelukseen. Keskuksen organisaatiosta ja johtokunnan tehtävistä säädettäisiin tarkemmin asetuksella.

Onnettomuudet ja niiden vaaratilanteet tutkittaisiin joko tutkintalautakunnissa tai virkamiestutkimuksina onnettomuustutkintakeskuksessa. Pykälän 2 momentissa on valtuutussäännös, jonka mukaan tutkinnan jakamisen perusteista voitaisiin säätää asetuksella. Tarkoituksena on säilyttää nykyisinkin noudatettava periaate, jonka mukaan lautakunta tutkisi vakavat tai merkitykseltään suuret ilmailuonnettomuudet sekä sellaiset ilmailuonnettomuudet, joiden tutkinnassa tarvittava erityisasiantuntemus on parhaiten saatavissa tutkintakäyttöön lautakuntamuotoisen tutkintaelimen kautta. Suuronnettomuudeksi tai sen vaaratilanteeksi luokiteltavan tapahtuman tutkisi edelleen suuronnettomuuden tutkintalautakunta siitä riippumatta, onko kyseessä ilmailuun vaiko johonkin muuhun yhteyteen liittyvä onnettomuus tai vaaratilanne. Ilman lautakuntaa virkamiestut-

kimuksena tutkittaisiin lähinnä pienet tai yleiseltä merkitykseltään vähäiset ilmailuonnettomuudet.

Momentin mukaan onnettomuustutkintakeskuksella olisi tutkintatehtävissä samat tehtävät, oikeudet, valtuudet ja velvollisuudet kuin tutkintalautakunnallakin.

Pykälän 3 momentissa olisi säännös tutkintalautakunnan asettamisesta. Kutakin tutkintaa varten asetettaisiin erillinen tutkintalautakunta. Suuronnettomuuden tutkintalautakunnan asettaisi nykyiseen tapaan valtioneuvosto. Suuronnettomuuden vaaratilanteen sekä ilmailussa tapahtuneen onnettomuuden ja sen vaaratilanteen tutkintalautakunnan asettaisi oikeusministeriö. Kaikki tutkintalautakunnat olisivat tutkintaan liittyvissä kysymyksissä itsenäisiä, mutta ne toimisivat onnettomuustutkintakeskuksen yhteydessä ja voisivat tarvittaessa käyttää sen tarjoamia hallinto- ja materiaalipalveluja.

Suuronnettomuuksien tutkintalautakunnat on tähän asti koottu parhaista käytettävissä olevista tutkinnan kohteeseen nähden puolueettomista asiantuntijoista. Lautakuntien jäsenet ja asiantuntijat on pääosin valittu suuronnettomuustutkinnan suunnittelukunnan jäsenistä, varajäsenistä sekä suunnittelukunnan tutkintalautakuntien jäseninä käytettäviksi kouluttamista eri alojen asiantuntijoista, joita on tällä hetkellä noin 250. Enemmistö koulutetuista asiantuntijoista on valtion virkamiehiä, mutta joukossa on myös kuntien palveluksessa ja yksityisellä sektorilla työskenteleviä. Samanlaista menettelyä on tarkoitus jatkaa myös tulevaisuudessa. Lautakuntien kokoamisesta huolehtisi käytännössä onnettomuustutkintakeskus.

6 §. *Tutkinnan aloittaminen.* Pykälässä olisi säännös tutkinnan käynnistämisestä. Onnettomuustutkinnan nopea käynnistäminen mahdollisimman pian itse tapahtuman jälkeen on tärkeää tutkinnan edellytysten turvaamiseksi. Tehtävä soveltuu parhaiten pysyvälle elimelle, minkä vuoksi onnettomuustutkintakeskuksella olisi aina valtuudet käynnistää suuronnettomuuden, ilmailuonnettomuuden sekä niiden vaaratilanteiden tutkinta. Onnettomuustutkintakeskuksella olisi 5 §:n 2 momentin nojalla tutkintatehtävissä tällöin samat valtuudet ja sama asema kuin tutkintalautakunnalla. Jos tutkintaa varten päätetään sittemmin asettaa lautakunta, siirtyy tutkintatehtävä lautakunnalle heti sen aloitettua toimintansa.

8 §. *Tutkinnan suorittaminen.* Pykälään ehdotetaan tehtäväksi vähäisiä kielellisiä sekä lain nimen muuttamisesta johtuvia korjauksia. Tutkintalautakunta ratkaisisi edelleenkin itsenäisesti sen, missä laajuudessa yhteistoiminta poliisin kanssa on onnettomuuden syyn tutkinnan kannalta tarkoituksenmukaista.

11 §. *Kuulustelut.* Tutkintalautakunta saa kuulustella jokaista, jolta otaksutaan voitavan saada tutkinnassa tarvittavia tietoja. Voimassa olevan lain 11 §:n 2 momentin mukaan kuulusteluihin, jotka lautakuntaan kuuluva poliisimies suorittaa, on sovellettava, mitä poliisin toimittamasta kuulustelusta ja tutkimuksesta on voimassa.

Suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain nojalla asetetuissa tutkintalautakunnissa on lähes säännönmukaisesti ollut jäsenenä poliisimies. Hänen mukanaoloon on pidetty tarpeellisena, koska poliisi suorittaa onnettomuudessa kuolleiden kuolemansyyn tutkinnan ja onnettomuuteen mahdollisesti liittyvän rikoksen esitutkinnan, jolloin näitä asioita koskevien tietojen saaminen tutkintalautakunnan käyttöön on ollut joustavaa. Suuronnettomuuksien tutkintalautakuntiin kuuluneet poliisimiehet ovat kuitenkin suhteellisen harvoin suorittaneet kuulusteluja. Sen sijaan lautakunnat ovat usein pyytäneet lain 13 §:n nojalla poliisia toimittamaan virka-apuna lautakunnalle erilaisia kuulusteluja.

Kun laki suuronnettomuuksien tutkinnasta tuli voimaan vuoden 1986 alussa, esitutkintalaki (449/87) ei ollut vielä voimassa. Kuulusteluista oli vain vähän lain tasoisia säännöksiä ja kuulustelumenettely perustui pääosin hallinnollisiin määräyksiin. Vuoden 1989 alusta voimaan tulleeseen esitutkintalakiin otettiin täsmälliset säännökset kuulustelusta. Kyseisiä säännöksiä voidaan soveltaa erityislakeihin otettujen viittaussäännösten perusteella myös muihin kuin rikostutkintoihin, joita poliisi kyseisten lakien perusteella on velvollinen tekemään. Lain 11 §:n 2 momenttiin ehdotetaan nyt otettavaksi säännös, jonka mukaan poliisin lautakunnan pyynnöstä toimittamista kuulusteluista ja muista tutkimuksista olisi soveltuvin osin voimassa, mitä esitutkinnasta rikosasiassa on säädetty.

Kun kaikkiin poliisin lautakunnan pyynnöstä suoritettiin kuulusteluihin sovellettaisiin esitutkintalakia, jokaisella olisi velvollisuus kutsusta saapua tällaiseen kuulusteluun. Kuulusteltavalle ilmoitettaisiin hänen asemansa

kuulustelussa. Hän olisi joko asianomistaja tai todistaja. Syylliseksi epäillyn kuulustelemista tapahtuu vain rikoksen esitutkinnassa.

15 §. *Tutkintaselostuksen laatiminen.* Pykälään ehdotetaan muutosta, joka johtuu siitä, ettei tutkintaselostusta ehdotetun 16 §:n mukaan enää kaikissa tapauksissa laadittaisi valtioneuvostoa varten.

16 §. *Tutkintaselostuksen käsittely.* Pykälän ehdotetun 1 momentin mukaan valtioneuvosto päättäisi edelleenkin toimenpiteistä, joihin suuronnettomuuden tai sen vaaratilanteen tutkintaselostus antaa aihetta. Säännös koskisi myös ilmailussa tapahtunutta suuronnettomuutta tai sen vaaratilannetta.

Ehdotetun uuden 2 momentin mukaan ilmailussa tapahtuneen onnettomuuden ja sen vaaratilanteen tutkintaselostus annettaisiin oikeusministeriölle sekä lähetettäisiin tiedoksi Ilmailulaitokselle. Käytännössä tutkintaselostus lähetettäisiin tiedoksi myös asianosaisille sekä muille viranomaisille ja tahoille, joilla voitaisiin arvioida olevan erityistä mielenkiintoa asiassa. Ministeriö voisi tehdä asianomaisille tahoille ehdotuksen toimenpiteistä, joihin ministeriö katsoo olevan aihetta tutkintaselostuksessa esitetyn johdosta. Vaihtoehtoisesti ministeriö voisi erityisestä syystä antaa tutkintaselostuksen valtioneuvostolle, jotta valtioneuvosto voisi tehdä asian johdosta 1 momentissa tarkoitetun päätöksen. Asia voitaisiin viedä valtioneuvoston käsittelyyn esimerkiksi tutkinnassa esiin tulleiden seikkojen tai tehtyjen ehdotusten huomattavan yleisen merkityksen vuoksi.

18 §. *Vaitiolovelvollisuus.* Pykälän 2 momentin rangaistussäännöksessä oleva rikoksen nimi ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan laille ehdotettua uutta nimeä.

21 §. *Tarkemmat säännökset.* Pykälässä olevan valtuutussäännöksen nojalla voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä onnettomuustutkinnan käytännön menettelytavoista kuten esimerkiksi viranomaisten yhteistyöstä, muiden viranomaisten velvollisuudesta antaa tietoja tutkintaelimelle, tutkintaelimen tiedonantovelvollisuudesta, tutkintakertomuksen yleisestä sisällöstä ja muodosta sekä muista vastaavallisista seikoista. Asetuksella annettaisiin myös tarkemmat säännökset onnettomuustutkintakeskuksesta ja tutkintalautakunnista. Asetusluonnosta ei ole liitetty tähän hallituksen esitykseen.

Voimaantulosäännös. Laki ehdotetaan tule-

vaksi voimaan samanaikaisesti uuden ilmailulain kanssa.

2. Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ehdotetun ilmailulain nojalla annettaisiin ilmailuasetus. Asetuksessa olisivat 48 §:n nojalla annetut säännökset lentoturvallisuutta vaarantavista laitteista ja lentoturvallisuutta vaarantavasta toiminnasta sekä lain 93 §:n 3 momentin nojalla annettu säännös nykyisen ilmailulain ja nykyisen ilmailuasetuksen nojalla annettujen säännösten ja määräysten voimassaolosta. Voimaan jäisivät ne säännökset ja määräykset, jotka eivät ole ristiriidassa ehdotetun ilmailulain tai ilmailuasetuksen kanssa.

Asetuksella annettaisiin vain sellaiset säännökset, joista nimenomaisesti olisi säädettävä asetuksen tasoisella säädöksellä. Tarkemmat

ilmailua koskevat määräykset antaisi Ilmailulaitos lain säännöksissä olevien valtuutusten nojalla. Ilmailulaitos myös vahvistaisi ja julkaisisi tarvittaessa kansainvälisten ilmailua koskevien normien mukaiset vaatimukset Suomessa. Ilmailua koskevat määräykset julkaistaisiin tavallisesti Ilmailulaitoksen ilmailumääräyskoelmassa, jollei erityisissä tapauksissa voitaisi suoraan viitata kansainväliseen normiin. Ilmailumääräyskoelmassa on nykyisin noin 200 ilmailumääräystä.

3. Voimaantulo

Lait ehdotetaan tuleviksi voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Ilmailulaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Soveltamisala

Ilmailussa Suomen alueella noudatetaan tätä lakia.

Tätä lakia noudatetaan ilmailussa suomalaisella ilma-aluksella myös Suomen alueen ulkopuolella, jollei Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista muuta johdu.

Edellä 2 momentissa mainituin edellytyksin sekä siten kuin siitä on yksittäisen ilma-aluksen ja sen miehistön osalta Suomen ja ilma-aluksen rekisteröintivaltion asianomaisten viranomaisten kesken sovittu, on tämän lain 3—5 ja 12 luvun säännöksiä noudatettava myös ilmailussa ulkomaisella ilma-aluksella Suomen alueen ulkopuolella, jos tällaista ilma-alusta vuokra- tai muun sen kaltaisen sopimuksen perusteella hallitsevan käyttäjän (operator) asuin- tai kotipaikka tai pääasiallinen toimipaikka on Suomessa.

2 §

Lentosääntöjen ja eräiden ilmailua koskevien määräysten antaminen

Ilmailulaitos antaa ja julkaisee lentosäännöt sekä muut tarpeelliset määräykset, joita on noudatettava ilmailussa Suomen alueella yhteentörmäyksen taikka muun onnettomuuden, haitan tai vahingon estämiseksi. Ilmailulaitoksen on neuvoteltava puolustusministeriön tai sisäasiainministeriön kanssa ennen sellaista lentosääntöjen muuttamista, jolla on vaikutusta sotilasilmailun tai rajavartiolaitoksen ilmailutoiminnan erityistarpeisiin.

Ilmailulaitos vahvistaa ja julkaisee tarvittaessa ilmailua koskevien kansainvälisten normien mukaiset määräykset ja antaa niihin Suomessa tarvittavat poikkeukset ja lisäykset Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden sallimissa rajoissa. Ilmailuonnettomuuksien

tutkintaa koskevien kansainvälisten normien mukaisista määräyksistä säädetään erikseen.

3 §

Sotilasilmailu

Sotilasilmailusta säädetään erikseen asetuksella. Tämän lain 66 §:n säännöksiä ja Ilmailulaitoksen antamia lentosääntöjä sekä Ilmailulaitoksen 52 ja 56 §:n nojalla antamia määräyksiä on kuitenkin noudatettava myös sotilasilmailussa.

Alueellista valvontatehtävää suorittava tai muulta ilmailulta kielletyllä alueella harjoitustehtävää suorittava sotilasilma-alus voi kuitenkin poiketa, siten kuin siitä erikseen säädetään, 1 momentissa tarkoitetuista lentosäännöistä ja määräyksistä, jos tehtävän suoritus sitä edellyttää eikä lentoturvallisuutta vaaranneta.

4 §

Valtion ilma-aluksia koskevat poikkeukset

Jos lentoturvallisuuden kannalta ei ole estettä, Ilmailulaitos voi antaa tämän lain säännöksistä poikkeavia määräyksiä ilmailusta ilma-aluksella ja myöntää yksittäisiä poikkeuksia tämän lain säännöksistä ilma-alukselle, jota sen olematta sotilasilma-alus käytetään yksinomaan valtion tarkoituksiin.

Tämän lain 66 §:n säännöksiä ja Ilmailulaitoksen antamia lentosääntöjä sekä Ilmailulaitoksen 52 §:n nojalla antamia määräyksiä on kuitenkin noudatettava myös ilmailussa valtion tarkoituksiin käytettävällä ilma-aluksella.

Alueellista valvontatehtävää suorittava tai muulta ilmailulta kielletyllä alueella harjoitustehtävää suorittava valtion tarkoituksiin käytettävä ilma-alus voi poiketa, siten kuin siitä erikseen säädetään, 2 momentissa tarkoitetuista lentosäännöistä ja määräyksistä, jos tehtävän suoritus sitä edellyttää eikä lentoturvallisuutta vaaranneta.

Edellä 3 momentissa mainittuihin tarkoituksiin käytettäessä valtion ilma-alus voidaan va-

rustaa erikoislaittein, joiden hyväksynnästä, käytöstä ja valvonnasta vastaa ilma-alusta käyttävä viranomainen.

5 §

Erytyslaatuaisia ilma-aluksia koskevat poikkeukset

Jos lentoturvallisuuden kannalta ei ole estettä, Ilmailulaitos voi antaa 2—6, 8 ja 11 luvun säännöksistä poikkeavia määräyksiä erityislaatuista ilma-aluksista ja niiden käytöstä sekä myöntää yksittäisiä poikkeuksia mainituista säännöksistä erityislaatuksille ilma-aluksille.

Erytyslaatuksella ilma-aluksella tarkoitetaan ilma-alusta, jossa ei ole ohjaajaa tai joka kulkee muun kuin moottorin voimalla tai jota rakenteensa, ohjailutapansa tai käyttötarkoituksensa perusteella voidaan pitää erityislaatuksena kuten purjelentokone, moottoripurjelentokone, ultrakeveä lentokone, ilmalaiva tai kuumailmapallo.

6 §

Ilmailu Suomen alueella

Suomen alueella ilmailuun käytettävällä ilma-aluksella on oltava Suomen kansallisuus tai kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) jäsenvaltion kansallisuus tai erityinen Ilmailulaitoksen antama lupa, jollei Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista muuta johdu.

Ilmailulaitos antaa tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitettusta luvasta ja sen ehdoista.

Ilmailulaitos antaa määräykset sellaisista ilmailuun käytettävistä laitteista, joita ei voida pitää ilma-aluksina, sekä näiden laitteiden käytöstä, jos se on lentoturvallisuuden vuoksi tai haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tarpeen. Tässä momentissa tarkoitettuja laitteita ovat muun muassa laskuvarjot sekä määrätynlaiset liitimet, lennokit ja sääluotaimet.

7 §

Ilmailun kieltäminen ja rajoittaminen

Pakottavista maanpuolustuksellisista syistä tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi voidaan ilmailua rajoittaa tai kieltä siten kuin asetuksella tarkemmin säädetään.

Yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpi-

tämiseksi Ilmailulaitos voi tilapäisesti rajoittaa tai kieltää ilmailun tietyllä alueella enintään kahden viikon ajaksi.

2 luku

Ilma-aluksen rekisteröinti, kansallisuus ja merkitseminen

8 §

Ilma-alusrekisteri

Lentoturvallisuuden edistämiseksi ja ilma-alusten yksilöimiseksi Ilmailulaitos pitää julkista ilma-alusrekisteriä, jonka avulla valvotaan lentotoimintaa ja ilma-alusten lentokelpoisuutta. Rekisteriä voidaan pitää automaattisen tietojenkäsittelyn avulla.

Rekisteriin merkitään tarpeelliset tiedot ilma-aluksesta, sen omistajasta, haltijasta, käyttäjästä ja edustajasta. Rekisteriin merkitään myös ilma-alukseen vahvistetut kiinnitykset ja niiden uudistamiset, kuolettamiset ja etuoikeusjärjestyksen muutokset.

Henkilötietoina ilma-aluksen omistajasta, haltijasta, käyttäjästä ja edustajasta rekisteriin saa tallettaa seuraavat tiedot:

- 1) nimi, osoite ja muut yhteystiedot;
- 2) henkilö- tai liike- ja yhteisötunnus; sekä
- 3) kotipaikka.

Haltijasta ja käyttäjästä saa lisäksi tallettaa hallinta- ja käyttöoikeuden laadun.

Ilmailulaitos voi julkaista luetteloja rekisteriin merkityistä tiedoista. Omistajasta, haltijasta, käyttäjästä ja edustajasta voidaan julkaista nimi, osoite ja yhteystiedot.

9 §

Rekisteröinnin edellytykset

Ilma-alus voidaan rekisteröidä Suomessa, jos:

- 1) ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän asuinpaikka tai, jos tämä on oikeushenkilö, kotipaikka on Euroopan talousalueella; ja
- 2) ilma-aluksella on Suomessa annettu tai hyväksytty lentokelpoisuustodistus.

Jos ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän asuinpaikka tai, jos tämä on oikeushenkilö, kotipaikka on Euroopan talousalueella muussa valtiossa kuin Suomessa, rekisteröinnin

edellytyksenä on lisäksi, että ilma-aluksen pääasiallinen lähtöpaikka on Suomessa.

Omistajalla, haltijalla tai käyttäjällä on oltava toimivaltainen edustaja Suomessa.

Ilma-alusta, joka on vieraassa valtiossa rekisteröity, ei saa rekisteröidä Suomessa.

Ilmailulaitos voi erityisistä syistä rekisteröidä ilma-aluksen Suomessa sen estämättä, mitä 1 momentin 1 kohdassa säädetään ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän asuin- tai kotipaikasta.

10 §

Rekisteröinnin hakeminen

Ilma-aluksen rekisteröintiä haetaan Ilmailulaitokselta. Hakemukseen on liitettävä selvitys siitä, että 9 §:ssä säädetty rekisteröinnin edellytykset ovat olemassa sekä muu Ilmailulaitoksen tarkemmin määräämä selvitys.

11 §

Väliaikainen rekisteröinti

Jos 9 §:n 1 momentin 1 kohdassa sekä 2—4 momentissa säädetty rekisteröinnin edellytykset ovat olemassa, voidaan ilma-alus hakemukselta rekisteröidä väliaikaisesti määrääjäksi.

Rakenteilla oleva ilma-alus voidaan, kun työ on edistynyt niin pitkälle, että ilma-alus on tunnistettavissa ja että 9 §:n 1 momentin 1 kohdassa sekä 2—4 momentissa säädetty rekisteröinnin edellytykset ovat olemassa, hakemuksesta rekisteröidä väliaikaisesti määrääjäksi.

12 §

Rekisteritiedoissa tapahtuneet muutokset

Jos ilma-aluksen omistaja, haltija, käyttäjä tai edustaja vaihtuu tai jos 9 §:n 1—3 momentin mukaisissa rekisteröinnin edellytyksissä tai muissa rekisteriin merkityissä, Ilmailulaitoksen tarkemmin määrittelemissä seikoissa on tapahtunut muutos, on omistajan ilmoitettava siitä Ilmailulaitokselle. Ilmoitukseen on liitettävä Ilmailulaitoksen määräämä selvitys.

Jos ilma-alus on luovutettu 30 päivää pitemmäksi ajaksi toiselle tämän omaan lukuun käytettäväksi, on luovuttajan ilmoitettava siitä Ilmailulaitokselle. Tässä momentissa tarkoitettuun ilmoitukseen on liitettävä sopimus tai ilmoitus on sopijapuolten allekirjoitettava.

Ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä voi omistus-, hallinta- tai käyttöoikeutensa

päätyttyä ilmoittaa tätä koskevan tiedon rekisteriin merkittäväksi. Ilmoitukseen on liitettävä Ilmailulaitoksen määräämä selvitys.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetuista muutoksista on ilmoitettava Ilmailulaitokselle 14 päivän kuluessa muutoksesta. Jollei ilmoitusta ole tehty, Ilmailulaitos voi kieltää ilma-aluksen käyttämisen.

13 §

Ilma-aluksen poistaminen ilma-alusrekisteristä

Ilmailulaitoksen on poistettava ilma-alus rekisteristä, jos:

1) edellä 9 §:n 1 momentin 1 kohdan tai 2 momentin mukaisia rekisteröinnin edellytyksiä ei enää ole olemassa tai jos saman pykälän 5 momentissa tarkoitettuja erityisiä syitä ilma-aluksen rekisterissä pitämiseen ei enää ole;

2) ilma-alus on tuhoutunut, romutettu tai kadonnut; tai

3) lentokelpoisuustodistus ei ole ollut kahteen vuoteen voimassa eikä ilma-alusta ole sen jälkeen Ilmailulaitoksen määräämässä ajassa uudelleen todettu lentokelpoiseksi.

Jos ilma-alukseen on voimassa kiinnitys, vaaditaan rekisteristä poistamiseen lisäksi kiinnityksen haltijan suostumus.

14 §

Ilma-aluksen kansallisuus ja merkitseminen

Ilma-aluksella, joka on rekisteröity Suomessa, on Suomen kansallisuus.

Ilma-alus on merkittävä kansallisuus- ja rekisteritunnuksin Ilmailulaitoksen antamien määräysten mukaisesti.

15 §

Rekisteröimistodistus

Ilmailulaitos antaa ilma-aluksen rekisteröinnistä rekisteröimistodistuksen ja ilma-aluksen väliaikaisesta rekisteröinnistä väliaikaisen rekisteröimistodistuksen.

3 luku

Ilma-aluksen lentokelpoisuus

16 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan, jollei

Euroopan talousalueesta tehdystä sopimuksesta tai muusta Suomea sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu.

17 §

Lentokelpoisuus

Ilma-aluksen on ilmailuun käytettäessä oltava lentokelpoinen. Ilma-alusta pidetään lentokelpoisena vain, jos se on niin suunniteltu, valmistettu, varustettu ja huollettu sekä lent ominaisuuksiltaan sellainen, että sitä voidaan turvallisesti käyttää ilmailuun. Ilmailulaitos antaa tarkemmat määräykset lentokelpoisuuden vaatimuksista.

Ilmailulaitos voi myöntää luvan siihen, että ilma-alusta saadaan käyttää ilmailuun lentominaisuuksien tutkimista varten, vaikka ilma-aluksen lentokelpoisuudesta ei ole täyttä selvyyttä, tai erityisistä syistä muutoin, vaikka ilma-alus ei täysin täytä lentokelpoisuuden vaatimuksia.

18 §

Lentokelpoisuuden ylläpitäminen ja valvonta

Ilmailuun käytettävän ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän on pidettävä huolta ilma-aluksen lentokelpoisuudesta. Omistajan, haltijan, käyttäjän tai sen, jolle ilma-aluksen huolto tai korjaus on uskottu, on viivytyksettä ilmoitettava Ilmailulaitokselle seikoista, joilla saattaa olla olennaista merkitystä ilma-aluksen lentokelpoisuudelle.

Ilmailulaitos valvoo, että ilma-alukset sekä niiden laitteet, osat ja varusteet täyttävät lentokelpoisuuden vaatimukset. Ilmailulaitoksella on oikeus saada ilma-aluksen omistajalta, haltijalta tai käyttäjältä lentokelpoisuuden valvontaa varten tarpeelliset tiedot sekä oikeus tarkastaa ilma-alus ja määrätä sillä lennettäväksi koelentoja. Ilmailulaitos antaa tarkemmat määräykset lentokelpoisuuden toteamiseksi tarvittavista tarkastuksista ja kokeista.

19 §

Lentokelpoisuustodistus ja tyyppihyvaksymistodistus

Ilmailulaitos antaa lentokelpoisuustodistuksen ilma-alukselle, joka on todettu lentokelpoiseksi. Ilmailulaitos voi antaa tyyppihyvaksymistodistuksen ilma-alustyyppille, jonka on todettu täyttävän lentokelpoisuuden vaatimukset.

Todistus annetaan määräajaksi tai toistaiseksi ja se voidaan uudistaa. Todistukseen liitetään tarvittaessa ehtoja ilma-aluksen käyttämiselle. Todistus voidaan peruuttaa, jos todetaan tai epäillään, että ilma-alus ei enää ole lentokelpoinen, eikä ilma-alusta saateta tai osoiteta lentokelpoiseksi.

Ilmailulaitos voi hyväksyä ulkomaisen lentokelpoisuus- tai tyyppihyvaksymistodistuksen, jos ilma-alus täyttää suomalaisen todistuksen antamiselle asetetut vaatimukset. Hyväksymisen peruuttamiseen sovelletaan 1 momentin säännöksiä.

Jos todistuksen antamiseen, uudistamiseen tai hyväksymiseen on liitetty ehtoja, eikä näitä ehtoja ole noudatettu, voi Ilmailulaitos kieltää ilma-aluksen käyttämisen ilmailuun, kunnes mainitut ehdot on täytetty.

20 §

Päästöt

Ilma-aluksen on oltava niin suunniteltu, valmistettu, varustettu ja huollettu, ettei sen melusta ja muista päästöistä aiheudu ympäristölle vahinkoa tai merkittävää haittaa. Ilmailulaitos antaa tarkemmat melua ja muita päästöjä koskevat tekniset määräykset.

21 §

Valmistus ja huolto

Ilma-aluksen valmistukseen ja huolto-, korjaus- tai muutostöiden suorittamiseen on saatava Ilmailulaitoksen lupa. Sama koskee ilma-aluksen laitteita, osia ja varusteita. Lupaa ei kuitenkaan vaadita vähäisiin huolto-, korjaus- ja muutostöihin eikä luvan haltijalle alihankintana tehtäviin töihin, jotka Ilmailulaitos tarkemmin määrittelee ja joista se tarvittaessa antaa määräyksiä.

Lupa annetaan, jos hakija täyttää organisaation, henkilökunnan pätevyyden, työvälineiden, työtilojen ja työmenetelmien osalta sekä muutokin ne vaatimukset, jotka Ilmailulaitos on lentoturvallisuuden varmistamiseksi asettanut. Lupa annetaan määräajaksi tai toistaiseksi ja siihen voidaan liittää tarpeelliseksi katsottavia ehtoja.

Lupaa voidaan muuttaa tai rajoittaa taikka lupa voidaan peruuttaa tai luvassa tarkoitettun toiminnan harjoittaminen väliaikaisesti kieltää, jos luvan myöntämisen edellytyksiä ei enää ole tai jos luvan haltija jättää olennaisesti noudat-

tamatta luvan ehtoja tai muita määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa.

4 luku

Lupakirjat ja kelpoisuusvaatimukset

22 §

Lupakirjarekisteri

Lentoturvallisuuden edistämiseksi ja muiden Ilmailulaitoksen toimialaan kuuluvien tehtävien suorittamiseksi Ilmailulaitos pitää lupakirjarekisteriä, jonka avulla valvotaan Ilmailulaitoksen antamien lupakirjojen, kelpoisuustodistusten tai kelpuutusten haltijoiden koulutusta, kokemusta ja terveydentilaa. Rekisteriä voidaan pitää automaattisen tietojenkäsittelyn avulla.

Rekisteriin voidaan merkitä tietoja sellaisesta henkilöstä, jolla on Ilmailulaitoksen antama lupakirja, kelpoisuustodistus tai kelpuutus taikka jolla sellainen on ollut.

Rekisteriin saa tallettaa seuraavat tiedot:

- 1) henkilön nimi, henkilötunnus, kansalaisuus, kotipaikka, osoite ja yhteystiedot;
- 2) kieli;
- 3) tiedot lupakirjoista, kelpoisuustodistuksista, kelpuutuksista, ilmailuun liittyvistä koulutuksesta, kokeista ja lääkärintarkastuksista, ilmailurikkomuksista ja niiden seuraamuksista; sekä
- 4) muut lentoturvallisuuden valvonnan kannalta tarpeelliset tiedot.

Jos rekisteriin merkityissä tiedoissa tapahtuu muutos, lupakirjan, kelpoisuustodistuksen tai kelpuutuksen haltijan on ilmoitettava siitä Ilmailulaitokselle 14 päivän kuluessa. Ilmailulaitos antaa tarkemmat määräykset muutosten ilmoittamisesta.

23 §

Tietojen luovuttaminen lupakirjarekisteristä ja salassapitovelvollisuus

Ilmailulaitos voi käyttää ja luovuttaa koti- ja ulkomaisille viranomaisille lupakirjarekisteriin merkityjä tietoja lupakirjan, kelpoisuustodistuksen tai kelpuutuksen valvontaa varten.

Rekisteriin merkityn henkilön rikkomuksia ja terveydentilaa koskevia yksityiskohtaisia tietoja ei saa ilmaista sivulliselle. Rangaistus

virkamiehen ja julkisyhteisön työntekijän salassapitovelvollisuuden rikkomisesta säädetään rikoslain 40 luvun 5 §:ssä.

Ilmailulaitos voi luovuttaa muita kuin 2 momentissa tarkoitettuja tietoja ja henkilötunnuksia myös muuhun kuin 1 momentissa mainittuun tarkoitukseen. Rekisteröidyn nimi- ja osoitetietoja ei kuitenkaan saa luovuttaa automaattiseen tietojenkäsittelyyn soveltuvassa muodossa, jos hän on kieltänyt tietojen luovutuksen.

24 §

Ilma-aluksessa tehtävää suorittavan lupakirja ja kelpoisuus

Ilma-aluksessa tehtävää suorittavalla on oltava Ilmailulaitoksen antama tai hyväksymä lupakirja tai vieraassa valtiossa annettu lupakirja, joka Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti tunnustetaan Suomessa, taikka hänen on muutoin täytettävä Ilmailulaitoksen määräämät kelpoisuusvaatimukset. Ilmailulaitos määrää tarvittaessa kelpoisuustodistuksesta sellaista ilma-aluksessa suoritettavaa tehtävää varten, johon ei vaadita lupakirjaa.

Lupakirjan antamisen edellytyksenä on, että asianomainen iältään, terveydeltään, tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan ja kokemukseltaan täyttää Ilmailulaitoksen asettamat kelpoisuusvaatimukset sekä muutoinkin soveltuu lupakirjan haltijaksi. Kelpoisuustodistuksen antamisen edellytyksistä Ilmailulaitos määrää tarvittaessa erikseen.

Lupakirja ja kelpoisuustodistus annetaan määräajaksi tai toistaiseksi. Lupakirjassa ja kelpoisuustodistuksessa määrätään, mitä tehtäviä sen haltijalla on oikeus suorittaa.

25 §

Maaorganisaatioissa tehtävää suorittavan lupakirja ja kelpoisuus

Ilmailulaitos määrää tarvittaessa kelpoisuudesta ja lupakirjasta tai kelpoisuustodistuksesta taikka koulutusluvasta ja koulutuksesta maaorganisaatioissa suoritettavaan sellaiseen tehtävään, josta lentoturvallisuus on riippuvainen. Koulutusluvan antamiseen, muuttamiseen ja peruuttamiseen sekä toiminnan väliaikaiseen kieltämiseen sovelletaan, mitä 21 §:ssä säädetään.

Tämän lain 38 §:n säännöksiä sovelletaan

vastaavasti henkilöön, joka suorittaa maaorganisaatiossa tehtävää, josta lentoturvallisuus on riippuvainen.

26 §

Kelpuutus

Kelpuutus on lupakirjaan tai kelpoisuustodistukseen liitetty erityinen ehto, rajoitus tai oikeus. Kelpuutuksen antaa Ilmailulaitos määräjäksi tai toistaiseksi.

Ilmailulaitos antaa tarkemmat kelpuutuksia koskevat määräykset.

27 §

Lupakirjan, kelpoisuustodistuksen ja kelpuutuksen peruuttaminen

Lupakirja on peruutettava, jos:

1) lupakirjan haltija sairauden, vammautumisen tai muun tällaisen lentoturvallisuuteen vaikuttavan syyn vuoksi ei enää täytä lupakirjan saamisen edellyttämiä kelpoisuusvaatimuksia; tai

2) lupakirjan haltija ei enää tiedoiltaan tai taidoiltaan täytä lupakirjan saamisen edellyttämiä kelpoisuusvaatimuksia.

Lupakirja voidaan peruuttaa tai tehtäviä, joita sen haltijalla on oikeus suorittaa, voidaan rajoittaa, jos:

1) lupakirjan haltija on toiminut tahallaan tai huolimattomuudesta vastoin velvollisuuttaan lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä;

2) lupakirjan haltija on toistuvasti rikkomalla ilmailua koskevia määräyksiä osoittanut puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen; tai

3) lupakirjan haltija on elämäntapojensa tai muiden henkilökohtaisten seikkojen vuoksi sopimaton toimimaan lupakirjan edellyttämässä tehtävissä.

Milloin viranomaisen tutkittavana tai käsiteltävänä on sellainen asia, josta saattaa johtua lupakirjan peruuttaminen, voi Ilmailulaitos määrätä, ettei lupakirja ole voimassa, kunnes kysymys sen peruuttamisesta on ratkaistu.

Edellä 1—3 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa Ilmailulaitos voi velvoittaa lupakirjanhaltijan heti toimittamaan lupakirjansa viranomaiselle.

Jos lupakirjaa ei peruuteta pysyvästi, on

päätöksessä määrättävä aika, jonka kuluessa lupakirjaa ei anneta. Aika alkaa kulua siitä, kun päätös on saatettu asianosaiselle tiedoksi tai viimeistään lupakirjan voimassaolon päättyessä.

Mitä 1—5 momentissa säädetään lupakirjaa koskevista toimenpiteistä, sovelletaan myös kelpoisuustodistukseen ja kelpuutukseen.

28 §

Varoitus

Lupakirjan, kelpuutuksen tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisen sijasta voidaan lupakirjan, kelpuutuksen tai kelpoisuustodistuksen haltijalle antaa kirjallinen varoitus, jos tapauksesta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioon ottaen sitä voidaan pitää riittävänä.

29 §

Kelpoisuuden toteaminen ja velvollisuus ilmoittaa kelpoisuuteen vaikuttavista seikoista

Lupakirjan hakija ja haltija ovat velvollisia ilmoittamaan kelpoisuuteensa vaikuttavat seikat Ilmailulaitokselle ja alistumaan lääkärintarkastuksiin sekä muihin tarkastuksiin ja kokeisiin siten kuin Ilmailulaitos tarkemmin määrää.

Lupakirjan hakijalle tai haltijalle lääkärintarkastuksen tehneen lääkärin sekä lupakirjan hakijaa tai haltijaa hoitaneen tai hoitavan lääkärin taikka sairaanhoito- tai huoltotoimintaa harjoittavan yhteisön tai laitoksen on tietojen salassapidosta annettujen säännösten estämättä pyynnöstä annettava viranomaisille tietoja lupakirjan saamiseen tai voimassaoloon mahdollisesti vaikuttavista seikoista.

Mitä 1 momentissa säädetään, sovelletaan myös kelpoisuustodistuksen ja kelpuutuksen hakijaan ja haltijaan.

30 §

Ulkomainen lupakirja

Ulkomaisen lupakirjan hyväksymiseen ja hyväksymisen peruuttamiseen noudatetaan soveltuvin osin tämän luvun säännöksiä.

Ilmailulaitos voi 27 §:ssä säädettyistä syistä määrätä, ettei Suomessa tunnustettu ulkomainen lupakirja oikeuta ilmailuun Suomen alueella.

5 luku

Ilma-aluksen päällikkö ja miehistö sekä palvelu ilma-aluksessa

31 §

Ilma-aluksen päällikkö

Ilma-aluksella on sitä ilmailuun käytettäessä oltava päällikkö. Ilma-aluksen päällikön määrää ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä.

32 §

Ilma-aluksen miehistö

Ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä vastaa siitä, että ilma-alus on sitä ilmailuun käytettäessä turvallisesti miehitetty. Ilmailulaitos antaa tarkemmat määräykset miehityksestä.

33 §

Päällikön käskyvalta

Päälliköllä on ylin käskyvalta ilma-aluksessa. Päällikön käskyvalta ulottuu matkustajiin vain järjestystä ja turvallisuutta koskeissa asioissa. Päällikkö voi tilapäisesti määrätä ilma-aluksen miehistön jäsenen suorittamaan muuta tehtävää kuin mihin hänet on otettu.

Järjestyksen, turvallisuuden tai muun sellaisen 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.

34 §

Lennon valmistelu ja suorittaminen

Päällikön on ennen lennon aloittamista varmistauduttava siitä, että ilma-alus on lentokelpoinen ja että lento on muutoinkin valmisteltu säännösten ja määräysten mukaisesti.

Päällikön on noudatettava ilmailuviranomaisen hyväksymän lentokäsikirjan määräyksiä ja rajoituksia sekä huolehdittava siitä, että lennolla noudatetaan säännöksiä ja määräyksiä.

35 §

Ilma-aluksesta, matkustajista ja tavarasta huolehtiminen

Päällikkö ja miehistö ovat velvollisia huolehtimaan ilma-aluksesta sekä matkustajista ja tavarasta, joita ilma-aluksessa kuljetetaan. Il-

ma-aluksen joutuessa hätään päällikön ja miehistön on suojeltava ilma-alusta sekä siinä olevia henkilöitä ja tavaroita.

36 §

Ilmoitusvelvollisuus

Onnettomuudesta, vaaratilanteesta, ilma-aluksen viasta tai muusta lentoturvallisuuteen vaikuttavasta seikasta päällikön on ilmoitettava Ilmailulaitoksen antamien määräysten mukaisesti.

37 §

Järjestys ja pakkokeinot

Jos ilma-alus on vaarassa tai jos matkustajien tai miehistön turvallisuus muutoin vaatii, päälliköllä on oikeus käyttää kaikkia asianmukaisia keinoja, kuten kiinniottoa, henkilön tai tavarankarkailun tai muita vastaavia toimia, jotka ovat välttämättömiä järjestyksen palauttamiseksi tai turvallisuutta uhkaavan vaaran torjumiseksi. Jokainen miehistön jäsen on velvollinen ilman eri käskyä antamaan päällikölle tarvittavaa apua ja päällikön kehotuksesta on myös matkustajalla oikeus antaa sellaista apua.

Miehistön jäsenenä ja matkustajalla on oikeus ryhtyä puolustettavissa oleviin estäviin toimenpiteisiin ilman päällikön kehotusta, kun on perusteltua syytä uskoa, että toimenpide on välttämätön ilma-aluksen taikka siinä olevien henkilöiden tai tavaroiden suojelemiseksi.

38 §

Huumaavat aineet ja lentokuntonisuuden heikkeneminen

Tehtävää ilma-aluksessa ei saa suorittaa se, jonka veren alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai joka on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistöössään havaittava määrä.

Lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää ilma-aluksessa ei saa hoitaa myöskään henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta tai muusta sellaisesta syystä ei voi tehtävää hoitaa vaarantamatta lentoturvallisuutta.

6 luku

Lentopaikat ja maalaitteet

39 §

Määritelmät

Lentopaikka on määrätty maa- tai vesialue,

joka on kokonaan tai osittain järjestetty ilma-alusten saapumista, lähtemistä ja maassa tai vedessä liikkumista varten.

Lentopaikkaan kuuluvat:

- 1) maa-alueilla liikennealue ja asemataso;
- 2) vesialueilla liikennealue ja siihen liittyvät laiturit- tai muut rantautumispaikat;
- 3) pelastustiestö ja ne suoja-, esterajoitus- ja muut alueet, joiden hallintaa lentopaikan ylläpito ja käyttäminen edellyttävät; ja
- 4) lentopaikan toiminnan kannalta tarpeelliset rakennukset, rakennelmat ja laitteet.

Lentoasema on lentopaikka, jossa ilmailiikennepalvelu on pysyvästi järjestetty.

Kevytlentopaikka on lentopaikka, jota käytetään lentotoimintaan purje- ja moottoripurjelentokoneilla, ilmalaivoilla, kuumailmapalloilla ja muilla Ilmailulaitoksen tarkemmin määrittellemillä kevyillä ilma-aluksilla.

Muu ilmailua palveleva alue on sellainen alue, jolla on lentopaikan alueesta erillään ilmailua palvelevia rakennuksia, rakennelmia tai laitteita.

40 §

Lentopaikkojen ja tilapäisten lentoonlähtö- ja laskupaikkojen käyttö

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskuun saadaan käyttää vain 39 §:ssä tarkoitettuja lentopaikkoja tai tämän pykälän 3 momentissa tarkoitettua aluetta. Tämä ei koske hätätilannetta, pakkolaskua tai muita niihin rinnastettavia tapauksia.

Yleisessä käytössä olevan lentopaikan käyttämisen on oltava sallittua samoilla ehdoilla kaikille, jollei Ilmailulaitos rajoita tai kiellä jotain toimintaa kokonaisuudessaan.

Ilma-aluksen lentoonlähtöön ja laskuun saa Ilmailulaitoksen antamien määräysten mukaisesti tilapäisesti käyttää avointa vesialuetta sekä alueen omistajan tai haltijan suostumuksella muuta maa- tai vesialuetta, vaikka aluetta ei ole sellaiseen tarkoitukseen erityisesti järjestetty.

Milloin 3 momentissa tarkoitettuun toimintaan tarvitaan vesialueen omistajan tai haltijan lupa, voi yhteisen vesialueen järjestäytymättömän osakaskunnan puolesta suostumuksen antaa kalastuskunnan johtokunta.

41 §

Käyttöoikeuden rajoittaminen

Ilmailulaitos määrää, minkälaiseen liikentee-

seen tai muuhun ilmailuun lentopaikkaa saa käyttää. Sotilaslentopaikkaa saa käyttää siviili-ilmailuun vain puolustusministeriön suostumuksella Ilmailulaitoksen määräämin ehdoin.

Jos lentoturvallisuus ja liikenteen sujuvuus tai elinkeinon harjoittaminen taikka haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisy niin vaativat, Ilmailulaitos voi kieltää määrätyn alueen käytön tai rajoittaa alueen käyttöä ilma-alusten lentoonlähtöihin ja laskuihin. Ilmailulaitoksen on kuultava asianomaista lääninhallitusta sekä tarpeen mukaan muita viranomaisia, jos kielon tai rajoituksen syy on muu kuin lentoturvallisuus tai liikenteen sujuvuus.

42 §

Rakentamislupa

Lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen rakentaminen vaatii Ilmailulaitoksen luvan. Sama koskee niiden sellaisia muutoksia, joilla saattaa olla merkittäviä vaikutuksia lentoturvallisuuteen tai maisemakuvaan.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetussa laissa (468/94) tarkoitettua hanketta koskevaan lupahakemukseen on liitettävä mainitun lain mukainen arviointiselostus. Siltä osin kuin selostukseen 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.

Liikenneministeriö voi yksittäistapauksessa pidättää 1 momentissa tarkoitettua asian ratkaistavakseen.

Lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen rakentamisessa tai muuttamisessa on lisäksi noudatettava, mitä kaavoituksesta, ympäristöluvasta, rakentamisesta sekä kiinteän omaisuuden ja erityisten oikeuksien lunastuksesta säädetään, jollei tästä luvusta muuta johdu.

Rakennuslain (370/58) ja rakennusasetuksen (266/59) 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.

43 §

Rakentamislupa-asian käsittelyyn liittyvä kuulemismenettely

Ennen lentopaikan rakentamisluvan myöntämistä on asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan alueelliselle ympäristökeskuskelle, maakunnan liitolle, ympäristöministeriölle ja puolustusministeriölle varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

Jos rakentamislupahakemus tarkoittaa muun ilmailua palvelevan alueen kuin lentopaikan tai sen rakennelmien ja laitteiden rakentamista tai niiden 42 §:n mukaista muuttamista, asianomaiselle kunnalle sekä asian laadun mukaan muulle asianomaiselle viranomaiselle ja naapurille on ennen rakentamisluvan myöntämistä varattava tilaisuus antaa lausuntonsa asiasta.

44 §

Rakentamisluvan myöntäminen

Rakentamislupa myönnetään, jos lentopaikka tai muu ilmailua palveleva alue sekä sen rakennukset, rakennelmat ja laitteet täyttävät Ilmailulaitoksen asettamat lentoturvallisuuden edellyttämät vaatimukset ja jos lentopaikalle on ympäristölupamenettelylain (735/91) sitä edellyttäessä myönnetty ympäristölupa.

Lupaan voidaan liittää tarpeelliseksi katsottavia ehtoja ja se voidaan peruuttaa, jos ehtoja ei noudateta tai luvan antamisen edellytykset eivät enää täyty.

45 §

Lentopaikan pitolupa

Lentopaikan pitämiseksi on haettava Ilmailulaitoksen lupa, jollei jäljempänä toisin säädetä. Lentopaikan pitoluvassa määrätään lentopaikan pitäjä, päällikkö ja lentopaikan toimintaehdot.

Liikenneministeriö voi yksittäistapauksessa pidättää 1 momentissa tarkoitetun asian ratkaistavakseen.

Pitolupaa ei vaadita Ilmailulaitoksen tai sen tytäryhtiön pitämälle lentopaikalle. Pitolupaa ei vaadita valtion muunkaan laitoksen tai viraston pitämälle lentopaikalle, jos lentopaikka käytetään pelkästään asianomaisen laitoksen tai viraston omaan lentotoimintaan.

46 §

Pitoluvan myöntäminen ja peruuttaminen

Pitolupa myönnetään, jos lentopaikka ja sen

pitäjä täyttävät Ilmailulaitoksen asettamat lentoturvallisuuden edellyttämät vaatimukset. Pitolupa on voimassa toistaiseksi tai määräajan, kuitenkin enintään niin kauan kuin pitoluvan haltijalla on oikeus lentopaikan maa- tai vesialueen käyttöön. Pitolupa voidaan peruuttaa, mikäli luvanhaltija toistuvasti rikkoo lupaehtoja tai muita luvassa tarkoitettua toimintaa koskevia määräyksiä.

47 §

Kevytlentopaikat

Kevytlentopaikalle ei tarvitse hakea rakentamis- eikä pitolupaa. Tällaisesta lentopaikasta lentopaikan pitäjän on kuitenkin 90 päivää ennen rakentamisen aloittamista sekä lentopaikan käyttöönottoa tehtävä ilmoitus Ilmailulaitokselle. Ilmailulaitos määrää, mitä tietoja ilmoituksista on käytävä ilmi.

Ilmailulaitos voi lentoturvallisuuden vaarantumisen, haitallisten ympäristövaikutusten tai maanpuolustuksellisten syiden perusteella kieltää kevytlentopaikan rakentamisen tai käyttöönoton taikka asettaa sen rakentamiselle ja käyttämiselle tarpeelliseksi katsomiaan ehtoja.

Kevytlentopaikan rakentamisessa tai muuttamisessa on noudatettava, mitä kaavoituksesta, rakennusluvasta ja ympäristöluvasta säädetään.

48 §

Rakennusten, rakennelmien ja laitteiden hyväksyminen käyttöön

Lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen rakennukselle, rakennelmalle tai laitteelle on saatava Ilmailulaitoksen hyväksyminen ennen kuin se otetaan rakentamisen tai muutoksen jälkeen käyttöön. Ilmailulaitoksen hyväksyminen vaaditaan kuitenkin vain, jos rakennus, rakennelma tai laite taikka muutos voi vaikuttaa lentoturvallisuuteen.

49 §

Lentopaikan käyttökielto

Lentopaikan pitäjä tai Ilmailulaitos voi kieltää lentopaikan tai muun ilmailua palvelevan alueen, rakennuksen, rakennelman tai laitteen käyttämisen tai rajoittaa sen käyttämistä, jos se lentoturvallisuuden vuoksi on tarpeellista.

50 §

Lentopaikan ja muun ilmailua palvelevan alueen tarkastaminen

Ilmailulaitoksella on oikeus lentoturvallisuuden valvomiseksi tarkastaa lentopaikka ja muu ilmailua palveleva alue sekä niillä olevat rakennukset, rakennelmat ja laitteet, ei kuitenkaan rakennusten asuintiloja.

51 §

Tarkempien määräysten antaminen

Ilmailulaitos antaa tarkemmat lentopaikan rakentamista ja pitämistä koskevat tekniset ja toiminnalliset määräykset.

7 luku

Lennonvarmistus

52 §

Ilmaliikenteen turvallisuuden varmistaminen

Ilmaliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi ja liikenteen helpottamiseksi sekä siviili- ja sotilasilmailun tarpeiden yhteensovittamiseksi on järjestettävä lennonjohto- ja muu ilmaliikennepalvelu sekä ilmailutiedotus-, ilmailuviesti- ja lentosääpalvelu Ilmailulaitoksen määräämällä tavalla ja Ilmailulaitoksen määräämässä laajuudessa. Yksinomaan sotilasilmailua varten järjestettävistä vastaavista palveluista määrää puolustusministeriö neuvoteltuaan Ilmailulaitoksen kanssa.

Ilmailulaitos määrää neuvoteltuaan puolustusministeriön kanssa lentoväylät ja muut alueet, joilla ilmaliikenne on erityisesti järjestettyä.

Ilmailulaitos antaa tarvittavat määräykset ilmaliikenteen järjestelyistä. Mikäli järjestelyillä on vaikutusta sotilasilmailuun, Ilmailulaitoksen on kuultava puolustusministeriötä.

53 §

Ilma-alusten käyttämät reitit ja rajanylityspaikat

Ilmailulaitos voi määrätä reitit, joita ilma-alusten on käytettävä lentäessään Suomen alueella, ja neuvoteltuaan sisäasiainministeriön kanssa antaa erityisiä määräyksiä lentämisestä valtakunnan rajan yli.

54 §

Ilmailun pelastuspalvelu

Ilmailulaitos antaa määräykset toimenpiteistä sen varalta, että ilma-alus on hädässä, kadoksissa tai tuhoutunut taikka että ilmaliikennettä uhkaa vaara.

Ilmailulaitos voi velvoittaa ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän ja sen, joka suorittaa tehtävää ilma-aluksessa tai lentopaikalla taikka muussa ilmailua varten tarkoitussa laitoksessa, osallistumaan ilmailun pelastuspalveluun, jos ilma-alus on hädässä, kadoksissa tai tuhoutunut taikka ilmaliikennettä uhkaa vaara, sekä osallistumaan pelastuspalveluharjoituksiin, jollei pätevä syy estä häntä.

Asetuksella säädetään perusteet, joiden mukaan suoritetaan korvaus ilmailun pelastuspalveluun ja pelastuspalveluharjoituksiin osallistumisesta. Ilmailun pelastuspalveluun osallistumaan veloitettulle aiheutuneesta henkilö- tai omaisuusvahingosta suoritetaan valtion varoista vahingonkorvauslain (412/74) mukainen korvaus.

55 §

Ilma-aluksen kulkuun puuttuminen

Yleisen järjestyksen ja turvallisuuden vaatiessa Ilmailulaitos ja Ilmailulaitoksen erikseen määräämissä tapauksissa sotilasviranomainen voi kieltää ilma-aluksen lähdon, määrätä ilma-aluksen laskeutumaan tai muutoin puuttua ilma-aluksen kulkuun.

Ilma-aluksen kulkuun puuttumisesta tullivalvonnan vuoksi sekä alueellisen koskemattomuuden valvomisen tai turvaamisen vuoksi säädetään erikseen.

56 §

Lentoesteet ja lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttava toiminta

Mastojen, nosturien, valaistus-, radio- ja muiden laitteiden ja rakennelmien sekä merkien asettaminen tai järjestäminen lentoturvallisuutta vaarantavasti voidaan, mikäli siitä ei aiheudu huomattavaa haittaa maan omistajalle tai siihen kohdistuvan erityisen oikeuden haltijalle, kieltää siten kuin asetuksella tarkemmin säädetään. Lentoesteet on merkittävä Ilmailulaitoksen antamien määräyksiensä mukaisesti.

Lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttava toiminta voidaan kieltää tai sitä voidaan rajoittaa tai sille voidaan asettaa ehtoja siten kuin asetuksella tarkemmin säädetään.

8 luku

Ilmailu ansiotarkoituksessa ja lupa ilmailutoimintaan eräissä tapauksissa

57 §

Luvun soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan, jollei Euroopan talousalueesta tehdystä sopimuksesta tai muusta Suomea sitovasta kansainvälisestä veloitteesta muuta johdu.

58 §

Toimiluvat

Ilmailuun ansiotarkoituksessa vaaditaan Ilmailulaitoksen antama ansiolentolupa (air operator's certificate). Ansiolentoluvassa määrätään, millaista lentotoimintaa luvan haltija saa harjoittaa.

Matkustajien, postin tai rahdin kuljetukseen ilma-aluksessa korvausta vastaan vaaditaan 1 momentissa mainitun ansiolentoluvan lisäksi Ilmailulaitoksen antama liikennelupa (operating licence). Liikenneluvasta säädetään yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2407/92. Ilmailulaitos antaa tarkemmat määräykset liikenneluvasta.

Ilmailulaitos voi määrätä, ettei liikennelupaa vaadita kuljetukseen, jossa lähtö- ja tulopaikka on sama.

Ansiolentolupaa tai liikennelupaa ei vaadita, jos lentotoiminnan harjoittajalla on Ilmailulaitoksen tunnustama vieraassa valtiossa annettu vastaava lupa.

59 §

Ansiolentoluvan antaminen

Ansiolentolupa voidaan antaa vain Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion oikeushenkilölle tai kansalaiselle, jonka kotipaikka ja pääasiallinen liikepaikka ovat Suomessa. Ansiolentolupa annetaan määrääjäksi tai toistaiseksi.

Ansiolentoluvan antamisen edellytyksenä on, että hakijalla on sellainen pätevyys ja organi-

saatio sekä sellaiset taloudelliset edellytykset, että hakija kykenee huolehtimaan ilma-alusten turvallisesta käyttämisestä.

Luvan hakija tai haltija voidaan velvoittaa asettamaan erityisestä syystä vakuus toiminnasta aiheutuvien taloudellisten veloitteiden hoitamisesta.

Ilmailulaitos antaa tarkemmat määräykset ansiolentoluvan saamisen edellytyksistä. Ilmailulaitos voi erityisistä syistä antaa luvan, vaikka 1 momentissa asetetut edellytykset eivät täyty.

60 §

Ansiolentoluvan muuttaminen, peruuttaminen ja raukeaminen

Ansiolentolupaa voidaan muuttaa tai rajoittaa taikka lupa voidaan peruuttaa tai luvassa tarkoitetun toiminnan harjoittaminen voidaan väliaikaisesti kieltää, jos:

1) Ilmailulaitoksella on aihetta epäillä, että luvan haltija ei pysty hoitamaan lentotoimintaa turvallisesti;

2) luvan haltija on rikkonut luvan ehtoja tai muita määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa; tai

3) luvan haltijalla ei ole enää toiminnallisia tai taloudellisia edellytyksiä hoitaa asianmukaisesti lentotoimintaa.

Ansiolentolupa raukeaa, jos:

1) luvan haltija lopettaa tai keskeyttää lentotoimintansa eikä Ilmailulaitoksen määräämän ajan kuluessa osoiteta, että luvan haltija edelleen täyttää luvan saamisen toiminnalliset ja taloudelliset edellytykset; tai

2) edellä 59 §:n 1 momentissa säädettyjä edellytyksiä ei enää ole olemassa eikä oikaisua tehdä Ilmailulaitoksen määräämän ajan kuluessa.

61 §

Säännöllinen lentoliikenne

Kotimaisen ja kansainvälisen säännöllisen lentoliikenteen harjoittaminen tietyllä reitillä edellyttää Ilmailulaitoksen antamaa reittioikeutta. Reittioikeuteen voidaan tarvittaessa liittää ehtoja ja se voidaan antaa määrääjäksi tai toistaiseksi.

Ilmailulaitos vahvistaa tarvittaessa säännöllisen liikenteen kuljetusmaksut, paikkatarjonnan, aikataulut ja muut säännölliseen lentoliik-

kenteeseen liittyvät ehdot. Ilmailulaitos voi tarvittaessa asettaa rajoituksia säännöllisen lentoliikenteen harjoittamiselle.

Ilmailulaitos voi peruuttaa reittioikeuden kokonaan tai määräajaksi tai rajoittaa sitä, jos sen haltija ei noudata:

- 1) oikeutta koskevia ehtoja ja toimintaa koskevia määräyksiä; tai
- 2) oikeuden perusteena olevaa Suomea sitovaa lentoliikennesopimusta tai muuta kansainvälistä velvoitetta.

62 §

Ei-säännöllinen lentoliikenne

Ilmailulaitos määrää, millä edellytyksillä ei-säännöllistä kotimaista ja kansainvälistä lentoliikennettä voidaan harjoittaa ja milloin vaaditaan Ilmailulaitoksen erillinen hyväksyminen. Hyväksymiseen voidaan liittää ehtoja.

Ilmailulaitos voi peruuttaa hyväksymisen kokonaan tai määräajaksi tai rajoittaa sitä, jos sen haltija ei noudata:

- 1) hyväksymistä koskevia ehtoja ja toimintaa koskevia määräyksiä; tai
- 2) hyväksymisen perusteena olevaa Suomea sitovaa lentoliikennesopimusta tai muuta kansainvälistä velvoitetta.

63 §

Lupa lentokoulutukseen, lentonäytökseen, lentokilpailuun ja erikoistöihin

Lentokoulutuksen, lentonäytökseen ja lentokilpailun järjestämiseen sekä ilma-aluksella tehtäviä erikoistöitä varten vaaditaan Ilmailulaitoksen antama lupa, vaikkei toimintaa harjoitettaisikaan ansiotarkoituksessa. Luvan antamiseen, muuttamiseen, peruuttamiseen ja raukeamiseen sovelletaan, mitä 59 ja 60 §:ssä säädetään.

Ilmailulaitos voi määrätä, että tietynlaista 1 momentissa tarkoitettua toimintaa saa harjoittaa ilman lupaa.

Ilmailulaitos voi määrätä, millä edellytyksillä erikoistyöhön voidaan hyväksyä käytettäväksi ulkomaista ilma-alusta. Hyväksymiseen voidaan liittää ehtoja.

64 §

Ilma-alusten vuokraustoiminta

Ansiotarkoituksessa harjoitettavaan ilma-alusten vuokraustoimintaan vaaditaan Ilmailu-

laitoksen lupa. Luvan antamiseen, muuttamiseen, peruuttamiseen ja raukeamiseen sovelletaan, mitä 59 ja 60 §:ssä säädetään.

Ilmailulaitos voi määrätä, että tietynlaista 1 momentissa tarkoitettua toimintaa saa harjoittaa ilman lupaa.

65 §

Lukua koskevat tarkemmat määräykset

Ilmailulaitos antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset tässä luvussa tarkoitettua toiminnasta.

9 luku

Vahingonvastuu ja vakuutukset

66 §

Vahingonkorvausvastuu

Ilmailussa aiheutuneen vahingon korvausvastuuseen sovelletaan vahingonkorvauslain säännöksiä jäljempänä säädetyin poikkeuksin.

Vahingosta, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu henkilölle tai omaisuudelle, jota ei kuljeteta samassa ilma-aluksessa, ovat ilma-aluksen omistaja, haltija sekä käyttäjä yhteisvastuussa, vaikkeivät nämä olisikaan aiheuttaneet vahinkoa tahallisesti tai tuottamuksellisesti.

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.

Korvausvastuusta vahingosta, joka ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuu henkilölle tai omaisuudelle, jota kuljetetaan samassa ilma-aluksessa, säädetään erikseen.

67 §

Takautumisoikeus

Ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä, joka on suorittanut tämän lain mukaista korvausta, on oikeutettu vaatimaan suorittamansa määrän vahingon aiheuttajalta tämän korvausvastuuta koskevien perusteiden mukaan.

68 §

Vakuutukset

Ilma-aluksella on oltava ilma-alusrekisteriin

ilmoitettu vastuuvakuutus sellaisen vahingon varalta, josta omistaja, haltija, käyttäjä tai ilma-aluksessa tehtävää suorittava henkilö on 66 §:n mukaan vahingonkorvausvastuussa. Vakuutusehdot eivät saa mahdollistaa vakuutuksen keskeytymistä ennen vakuutuskauden loppua tai keskeytyksen ilmoittamista rekisteriin.

Vastuuvakuutusta ei edellytetä ilma-aluksen hinauksessa ilma-alusten toisilleen aiheuttaman vahingon varalta.

Ilmailulaitoksen tarkemmin määräämässä toiminnassa vaaditaan lisäksi tapaturmavakuutus ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun miehille tai matkustajalle aiheutuvan henkilövahingon varalle.

Ilmailulaitos antaa tarkemmat määräykset vakuutusten sisällöstä, laajuudesta ja vakuutusmääristä.

69 §

Luvaton käyttö

Jos ilma-alus on vahingon tapahtuessa ollut luvatta käytössä, 66 §:n 2 momenttia ei sovelleta. Siltä osin kuin vahingon aiheuttaja ei pysty korvaamaan muulle kuin omistajalle, haltijalle tai käyttäjälle aiheutunutta vahinkoa, se korvataan 68 §:ssä tarkoitetusta ilma-aluksen vastuuvakuutuksesta.

10 luku

Ilmailuonnettomuudet ja vaaratilanteet

70 §

Ilmailuonnettomuuksien tutkinta

Ilmailussa tapahtuneen onnettomuuden sekä vaaratilanteen tutkinnasta säädetään onnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (373/85).

71 §

Ilmailulaitoksen järjestämä tutkinta

Ilmailulaitos tutkii muut kuin 70 §:n mukaan tutkittavana olevat ilmailuun liittyvät vaaratilanteet ja tapahtumat, jos se on tarpeen lentoturvallisuuden edistämiseksi.

Ilmailulaitos antaa tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitetun tutkinnan järjestämisestä.

72 §

Ilma-aluksen tai sen osan löytäminen

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, Ilmailulaitokselle tai poliisille. Löydettyä esinettä ei saa siirtää ilman asiaa tutkivan viranomaisen lupaa, jollei siihen ole painavia syitä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetusta löytötavarasta on muutoin voimassa, mitä löytötavara-laissa (778/88) säädetään. Viranomaisen voi kuitenkin luovuttaa löytötavaran siihen oikeutetulle, vaikkei löytötavara-laissa säädettyä löytöpalkkiota tai kustannusten korvausta ole suoritettu.

73 §

Hyllyn poiskuljetus

Ilmailulaitos voi velvoittaa ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän siirtämään ilma-aluksen, sen osan ja ilma-aluksessa olleen tavaran pois onnettomuuspaikalta tai tutkintatilasta.

11 luku

Erinäiset säännökset

74 §

Lentoturvallisuuden ylläpito

Ilmailutoimintaan oikeuttavan luvan haltijan on varmistettava, että luvassa tarkoitettua toimintaa harjoitetaan turvallisesti ja että toimintaa koskevia säännöksiä, määräyksiä ja lupaehtoja noudatetaan. Sama velvollisuus on luvassa tai sen liitteessä mainitulla vastuuhenkilöllä vastuualueellaan.

Ilmailulaitos antaa tarkemmat määräykset lentoturvallisuuden ylläpitoon vaadittavasta laatu järjestelmästä.

75 §

Ilmailutoiminnan valvonta

Ilmailulaitoksen tehtävänä on huolehtia yleisestä lentoturvallisuudesta ja ilmailun valvonnasta sekä muista siviili-ilmailuun liittyvistä viranomaistehtävistä. Ilmailulaitos voi käyttää ilmailun valvonnassa apunaan suomalaista tai ulkomaista asiantuntijaa.

Ilmailutoimintaa harjoittavan on annettava Ilmailulaitokselle lentoturvallisuuden kannalta

tarpeelliset tiedot sekä tilastotiedot Ilmailulaitoksen antamien määräyksien mukaisesti. Ilmailulaitos voi määrätä myös ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän sekä ilma-aluksen päällikön tai muun lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavan antamaan tässä momentissa tarkoitettuja tietoja.

Ilmailulaitoksella on oikeus saada pyynnöstä viranomaisilta, yhteisöiltä ja yksityisiltä henkilöiltä haltuunsa tarpeelliset ilma-alusta taikka matkustajan tai ilma-aluksen henkilökuntaan kuuluvan henkilöllisyyttä, tavaranhaltijaa tai tavaraa koskevat asiakirjat ja tiedot, mukaan lukien tiedot lähtö- ja määräpaikasta.

Ilmailulaitoksella on oikeus saada ilmailutoimintaan oikeuttavan luvan haltijalta valvontaa varten tarpeelliset toimintaa ja taloutta koskevat tiedot sekä oikeus tarkastaa luvanhaltijan toimintaa.

76 §

Valvontatiedostot

Ilmailulaitoksen tämän lain perusteella antamista luvista, oikeuksista ja hyväksymisistä voidaan pitää luetteloita, joihin soveltuvin osin sovelletaan, mitä 8 §:ssä säädetään.

77 §

Ilma-aluksen asiakirjat

Suomalaisella ilma-aluksella on oltava sitä ilmailuun käytettäessä seuraavat asiakirjat:

1) voimassa oleva rekisteröimistodistus tai sitä vastaava väliaikainen asiakirja;

2) voimassa oleva suomalainen tai Suomessa hyväksytty ulkomainen lentokelpoisuustodistus tai 17 §:n 2 momentin nojalla annettu lupa ilmailuun; ja

3) muut Ilmailulaitoksen määräämät asiakirjat.

Ulkomaisella ilma-aluksella on Suomen alueella ilmailuun käytettäessä oltava seuraavat asiakirjat:

1) voimassa oleva ICAO:n jäsenvaltiossa annettu rekisteröimistodistus ja voimassa oleva lentokelpoisuustodistus, joka Suomea sitovan kansainvälisen velvoitteen mukaisesti tunnustetaan Suomessa tai jonka Ilmailulaitos muutoin hyväksyy, taikka 6 §:n 1 momentin nojalla annettu lupa ilmailuun; ja

2) muut Ilmailulaitoksen määräämät asiakirjat.

Ilma-aluksella, jota ei ole rekisteröity, on

oltava käytettäessä sitä ilmailuun Suomen alueella seuraavat asiakirjat:

1) edellä 6 §:n 1 momentin nojalla annettu lupa ilmailuun; ja

2) muut Ilmailulaitoksen määräämät asiakirjat.

Ilmailulaitos antaa tarkemmat määräykset siitä, miten ilma-aluksen asiakirjoja on pidettävä ja säilytettävä ja mitä asiakirjoja on ilmailuun käytettävässä ilma-aluksessa oltava mukana.

78 §

Ilma-aluksen aiheuttamat ympäristövaikutukset

Ilmailulaitos antaa lento- ja huoltotoimintaa koskevat määräykset ilma-aluksen aiheuttaman melun tai muun haitallisen ympäristövaikutuksen vähentämiseksi tai estämiseksi.

79 §

Ilmakuvaus

Ilmakuvaus rajoittamisesta voidaan tarvittaessa säätää asetuksella.

80 §

Varautuminen poikkeusoloihin

Ilmailulaitos voi vaatia, että ilmailutoimintaan oikeuttavan luvan haltija varautuu poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunniteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa tapahtuvaa toimintaa.

81 §

Viranomaistehtävien siirtäminen

Jos suomalaista ilma-alusta vuokra- tai muun sen kaltaisen sopimuksen perusteella käyttää sellainen käyttäjä, jonka pääasiallinen toimipaikka tai asuin- tai kotipaikka on toisessa valtiossa, Ilmailulaitos voi yksittäisen ilma-aluksen ja sen miehistön osalta siirtää 16—30 ja 32 §:ssä tarkoitettuja ja niiden nojalla Ilmailulaitoksen hoidettavaksi määrättyjä tehtäviä asianomaisen valtion viranomaisen hoidettavaksi.

82 §

Maksut lentopaikkojen ja lennonvarmistuspalvelujen käytöstä

Lentopaikan ja ilmailua varten annetun pal-

velun käytöstä voi lentopaikan pitäjä tai palvelun antaja periä maksuja.

Ilma-aluksen omistaja, haltija ja käyttäjä vastaavat yhteisvastuullisesti I momentissa tarkoitettusta maksusta omistus-, hallinta- tai käyttöoikeutensa ajalta sekä siltä ajalta, jona nämä ovat merkittyinä ilma-alusrekisteriin omistajana, haltijana tai käyttäjänä.

83 §

Ilma-aluskiinnitys

Kiinnityksestä ilma-alukseen säädetään erikseen.

84 §

Ilma-aluksen lähdön estäminen

Milloin on aihetta epäillä, että ilma-alus lennolle lähdettyessä ei ole lentokelpoinen tai asianmukaisesti miehitetty taikka että tässä laissa säädettyjä tai sen nojalla annettuja lentoa koskevia määräyksiä ei muutoin ole noudatettu, voi Ilmailulaitos kieltää lennon ja estää ilma-aluksen lähdön.

Yleisessä käytössä olevan lentopaikan pitäjä voi estää ilma-aluksen lähdön, kunnes 82 §:ssä tarkoitettut maksut on suoritettu tai vakuus niistä asetettu, ei kuitenkaan silloin, kun on kysymys kansainvälisessä säännöllisessä lentoliikenteessä olevasta ilma-aluksesta.

Ilmailulaitos tai lentopaikan pitäjä voi estää ilma-aluksen lähdön myös, jos ilma-aluksen käyttäminen ilmailuun on muutoin tämän lain nojalla kielletty.

85 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Ilmailulaitos voi asettaa tämän lain nojalla annetun käskyn tai kiellon tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan siten kuin uhkasakkolaissa (1113/90) säädetään.

12 luku

Rangaistussäännökset

86 §

Lentoturvallisuuden vaarantaminen

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä siten, että hänen

tekonsa tai laiminlyöntinsä on omiaan aiheuttamaan vaaraa lentoturvallisuudelle, on tuomittava *lentoturvallisuuden vaarantamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

87 §

Törkeä lentoturvallisuuden vaarantaminen

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä siten, että hänen tekonsa tai laiminlyöntinsä on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, on tuomittava *törkeästi lentoturvallisuuden vaarantamisesta* vähintään 30 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

88 §

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 taikka hän on käyttänyt muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *huumaavan aineen käyttämisestä ilmailussa* sakkoon.

89 §

Ilmailurikkomus

Joka

- 1) käyttää tai antaa toisen käyttää ilma-alusta ilmailuun 6 §:n vastaisesti;
- 2) rikkoo 7 §:ssä tarkoitettua kieltoa tai rajoitusta;
- 3) laiminlyö 12 tai 18 §:ssä tarkoitettua ilmoitusvelvollisuutta;
- 4) käyttää ilmailuun ilma-alusta, jota ei ole merkitty 14 §:ssä tarkoitettuihin tunnuksiin;
- 5) käyttää tai antaa toisen käyttää ilma-alusta ilmailuun 17 §:n vastaisesti;
- 6) rikkoo 19 §:ssä tarkoitettuja lentokelpoisuustodistuksen ehtoja;
- 7) rikkoo 20 §:n nojalla annettuja määräyksiä;
- 8) tekee ilman lupaa sellaisen työn, johon 21 §:n nojalla vaaditaan lupa;
- 9) toimii ilman lupakirjaa, kelpoisuustodis-

tusta, kelpuutusta tai kelpoisuutta, vaikka toimintaan vaaditaan 24—26 §:n nojalla lupakirja, kelpoisuustodistus, kelpuutus tai erityinen kelpoisuus;

10) käyttää lentoonlähtö- tai laskupaikkana muuta kuin 39 §:ssä tai 40 §:n 3 momentissa tarkoitettua paikkaa;

11) pitää lentopaikkaa ilman 45 §:n mukaisesti vaadittavaa lupaa tai rikkoo tällaisen luvan ehtoja;

12) rikkoo 49 §:n nojalla annettua kieltoa;

13) rikkoo 53 §:n nojalla annettua määräystä;

14) laiminlyö noudattaa 55 §:n 1 momentissa tarkoitettua määräystä;

15) harjoittaa ansiolentotoimintaa ilman lupaa tai rikkoo tällaisen luvan ehtoja;

16) harjoittaa 63 tai 64 §:ssä tarkoitettua toimintaa ilman vaadittavaa lupaa tai rikkoo tällaisen luvan ehtoja;

17) siirtää luvatta 72 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-alusta taikka sen osaa tai tavaraa;

18) laiminlyö noudattaa 78 §:n nojalla annettua määräystä;

19) kuvaa ilman eräiden alueiden ja kohtien ilmakuvauksesta annetussa asetuksessa (858/93) vaadittua ilmakuvauslupaa tai toimii lupaehtojen vastaisesti; tai

20) laiminlyö noudattaa asianmukaisesti annettua laskeutumiskehotusta ilmailussa Suomen alueen ulkopuolella ilma-aluksella, jonka käyttäjän asuin- tai kotipaikka on Suomessa, on tuomittava, jollei teosta muualla ole säädetty ankarampaa rangaistusta, *ilmailurikomuksesta* sakkoon.

90 §

Ilmailulaitoksen kuuleminen

Virallisen syyttäjän on ennen tässä luvussa tarkoitettua tekoa koskevan syyteratkaisun tekemistä varattava Ilmailulaitokselle tilaisuus antaa lausuntonsa asiassa.

Tuomioistuimen on tämän lain mukaista rikosta koskevaa asiaa käsitellessään varattava Ilmailulaitokselle tilaisuus tulla kuulluksi.

13 luku

Muutoksenhaku

91 §

Muutoksenhaku

Liikenneministeriön tai Ilmailulaitoksen tämän lain nojalla antamaan päätökseen saa hakea muutosta muutoksenhausta hallintoasioissa annetun lain (154/50) mukaisesti. Rakentamislupaa, uhkasakkoa ja teettämisuuhkaa koskevaa päätöstä lukuun ottamatta päätöstä on kuitenkin valituksesta huolimatta noudatettava, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää.

14 luku

Tarkemmat säännökset ja voimaantulo

92 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan asetuksella.

93 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Tällä lailla kumotaan 11 päivänä joulukuuta 1964 annettu ilmailulaki (595/64) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen sekä 25 päivänä toukokuuta 1923 annetun ilmailulain (139/23) 6—13 §.

Lupa, kieltö tai muu sellainen päätös, joka on annettu tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten nojalla, on kuitenkin voimassa myös tämän lain tultua voimaan, jollei sitä muuteta tai kumota tämän lain säännösten mukaisesti. Tämä laki ei myöskään aiheuta muutosta siihen, mitä ennen sen voimaantuloa on sovittu vieraan valtion kanssa tehdyssä sopimuksessa.

Asetuksella voidaan säätää, että 1 momentissa kumotun lain nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä on edelleenkin noudatettava sikäli kuin ne eivät ole ristiriidassa tämän lain kanssa.

2.

Laki**suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan suuronnettomuuksien tutkinnasta 3 päivänä toukokuuta 1985 annetun lain (373/85) nimike, 1, 2, 5, 6 ja 8 §, 11 §:n 2 momentti, 15 ja 16 §, 18 §:n 2 momentti ja 21 §, näistä 18 §:n 2 momentti sellaisena kuin se on 8 päivänä syyskuuta 1989 annetussa laissa (803/89), sekä
lisätään lakiin uusi 2 a § seuraavasti:

Laki**onnettomuuksien tutkinnasta**

1 §

Tutkinnan tarkoitus

Yleisen turvallisuuden lisäämiseksi ja onnettomuuksien ehkäisemiseksi on suuronnettomuudet ja ilmailussa tapahtuneet onnettomuudet tutkittava niin kuin tässä laissa säädetään.

2 §

Vaaratilanteen tutkiminen

Tämän lain mukainen tutkinta voidaan toimittaa myös tapahtumasta, jossa 1 §:ssä tarkoitettujen onnettomuuden vaara on ollut ilmeinen.

2 a §

Tutkinta sotilasilmailussa

Sotilasilmailussa tapahtuneen onnettomuuden ja sen vaaratilanteen tutkinnasta säädetään erikseen. Suuronnettomuus ja sen vaaratilanne tutkitaan kuitenkin tämän lain mukaisesti.

5 §

Onnettomuustutkintakeskus

Onnettomuuksien tutkinnan yleistä järjestämistä, suunnittelua ja koulutusta varten oikeusministeriön yhteydessä on onnettomuustutkintakeskus.

Tässä laissa tarkoitetun onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkii tutkintalautakunta tai onnettomuustutkintakeskus sen mukaan kuin asetuksella tarkemmin säädetään. Jos tutkinnan suorittaa onnettomuustutkintakeskus, on onnettomuustutkintakeskuksesta voimassa, mitä tutkintalautakunnasta säädetään.

Tutkintalautakunta asetetaan tarvittaessa kutakin onnettomuustutkintaa varten erikseen. Suuronnettomuuden tutkintalautakunnan asettaa valtioneuvosto. Suuronnettomuuden vaaratilanteen sekä ilmailussa tapahtuneen onnettomuuden ja sen vaaratilanteen tutkintalautakunnan asettaa oikeusministeriö. Tutkintalautakunnat toimivat onnettomuustutkintakeskuksen yhteydessä.

6 §

Tutkinnan aloittaminen

Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävänä on tarvittaessa käynnistää tutkinta. Jos tutkintaa varten asetetaan lautakunta, tutkinta siirtyy lautakunnalle heti sen aloitettua toimintansa.

8 §

Tutkinnan suorittaminen

Tutkinta on suoritettava yhteistoiminnassa samassa asiassa rikos- tai kuolemansyyn tutkintaa suorittavan poliisin kanssa siinä laajuudessa kuin tutkintalautakunta katsoo yhteistoiminnan olevan onnettomuuden syyn tutkinnan kannalta tarkoituksenmukaista.

11 §

Kuulustelut

Kuulusteluista ja tutkimuksista, jotka poliisi lautakunnan pyynnöstä suorittaa, on soveltuvin osin voimassa, mitä esitutkinnasta rikosasioissa säädetään.

15 §

Tutkintaselostuksen laatiminen

Tutkinnasta laaditaan tutkintaselostus. Tutkintaselostukseen on otettava suositukset sellaisiksi toimenpiteiksi, jotka tutkintalautakunnan käsityksen mukaan ovat tarpeen turvallisuuden lisäämiseksi, onnettomuuksien ehkäisemiseksi, vahinkojen torjumiseksi ja vähentämiseksi sekä pelastuspalvelun tehostamiseksi.

16 §

Tutkintaselostuksen käsittely

Valtioneuvosto päättää, mihin toimenpiteisiin suuronnettomuuden tai suuronnettomuuden vaaratilanteen tutkintaselostuksen ja siihen sisältyvien suositusten vuoksi on ryhdyttävä.

Ilmailuonnettomuuden ja sen vaaratilanteen tutkintaselostus annetaan oikeusministeriölle sekä lähetetään tiedoksi Ilmailulaitokselle. Oikeusministeriö voi:

1) tehdä ehdotuksen niistä toimenpiteistä, joihin ministeriö katsoo olevan aiheutta tutkintaselostuksessa esitetyn johdosta; tai

2) erityisestä syystä antaa tutkintaselostuksen valtioneuvostolle 1 momentissa mainitussa tarkoituksessa.

Helsingissä 14 päivänä marraskuuta 1994

Tasavallan Presidentti
MARTTI AHTISAARI

18 §

Vaihtolovelvollisuus

Joka rikkoo 1 momentissa säädetyn kiellon, on tuomittava *onnettomuuden tutkintaa koskevan vaihtolovelvollisuuden rikkomisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta. Virkamiehen ja julkisyhteisön työntekijän salassapitovelvollisuuden rikkomiseen on kuitenkin sovellettava rikoslain 40 luvun 5 §:n säännöksiä.

21 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset tutkinnasta, onnettomuustutkintakeskuksesta, tutkintalautakunnasta ja tämän lain täytäntöönpanosta annetaan asetuksella.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Liikenneministeri *Ole Norrback*

Laki

suuronnettomuuksien tutkinnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan suuronnettomuuksien tutkinnasta 3 päivänä toukokuuta 1985 annetun lain (373/85) nimike, 1, 2, 5, 6 ja 8 §, 11 §:n 2 momentti, 15 ja 16 §, 18 §:n 2 momentti ja 21 §, näistä 18 §:n 2 momentti sellaisena kuin se on 8 päivänä syyskuuta 1989 annetussa laissa (803/89), sekä
lisätään lakiin uusi 2 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Laki

suuronnettomuuksien tutkinnasta

1 §

Tutkinnan tarkoitus

Yleisen turvallisuuden lisäämiseksi ja onnettomuuksien ehkäisemiseksi on suuronnettomuudet tutkittava niin kuin tässä laissa säädetään.

2 §

Vaaratilanteen tutkiminen

Tämän lain mukainen tutkinta voidaan toimittaa myös tapahtumasta, jossa suuronnettomuuden vaara on ollut ilmeinen.

5 §

Tutkintalautakunta

Suuronnettomuuden tutkii valtioneuvoston asettama tutkintalautakunta, joka toimii oikeusministeriön yhteydessä. Lautakunta asetetaan kutakin suuronnettomuutta varten erikseen.

Laki

onnettomuuksien tutkinnasta

1 §

Tutkinnan tarkoitus

Yleisen turvallisuuden lisäämiseksi ja onnettomuuksien ehkäisemiseksi on suuronnettomuudet ja *ilmailussa tapahtuneet onnettomuudet* tutkittava niin kuin tässä laissa säädetään.

2 §

Vaaratilanteen tutkiminen

Tämän lain mukainen tutkinta voidaan toimittaa myös tapahtumasta, jossa *1 §:ssä tarkoitettuna onnettomuuden* vaara on ollut ilmeinen.

2 a §

Tutkinta sotilasilmailussa

Sotilasilmailussa tapahtuneen onnettomuuden ja sen vaaratilanteen tutkinnasta säädetään erikseen. Suuronnettomuus ja sen vaaratilanne tutkitaan kuitenkin tämän lain mukaisesti.

5 §

Onnettomuustutkintakeskus

Onnettomuuksien tutkinnan yleistä järjestämistä, suunnittelua ja koulutusta varten oikeusministeriön yhteydessä on onnettomuustutkintakeskus.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tässä laissa tarkoitettun onnettomuuden tai vaaratilanteen tutkii tutkintalautakunta tai onnettomuustutkintakeskus sen mukaan kuin asetuksella tarkemmin säädetään. Jos tutkinnan suorittaa onnettomuustutkintakeskus, on onnettomuustutkintakeskuksesta voimassa, mitä tutkintalautakunnasta säädetään.

Tutkintalautakunta asetetaan tarvittaessa kutakin onnettomuustutkintaa varten erikseen. Suuronnettomuuden tutkintalautakunnan asettaa valtioneuvosto. Suuronnettomuuden vaaratilanteen sekä ilmailussa tapahtuneen onnettomuuden ja sen vaaratilanteen tutkintalautakunnan asettaa oikeusministeriö. Tutkintalautakunnat toimivat onnettomuustutkintakeskuksen yhteydessä.

6 §

Suuronnettomuustutkinnan suunnittelukunta

Suuronnettomuuksien tutkinnan yleistä järjestämistä ja suunnittelua varten on suuronnettomuustutkinnan suunnittelukunta, jonka valtioneuvosto asettaa kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Suunnittelukunnassa on onnettomuuksien tutkintaan perehtyneitä eri alojen asiantuntijoita. Suunnittelukunta on oikeusministeriön alainen.

Suunnittelukunnan tehtävänä on tarvittaessa käynnistää alustavat tutkimukset, kunnes tutkintalautakunta on asetettu. Suunnittelukunnasta on tällöin voimassa, mitä tutkintalautakunnasta säädetään.

8 §

Tutkinnan suorittaminen

Tutkintalautakunnan on suoritettava tutkimuksensa yhteistoiminnassa samassa asiassa rikos- tai kuolemansyyn tutkintaa suorittavan poliisiviranomaisen kanssa siinä laajuudessa kuin lautakunta katsoo yhteistoiminnan olevan suuronnettomuuden tutkinnan kannalta tarkoituksenmukaista.

11 §

Kuulustelut

Kuulusteluihin ja tutkimuksiin, jotka lautakuntaan kuuluva poliisimies suorittaa, on sovellettava, mitä poliisin toimittamasta kuulustelusta ja tutkimuksesta on voimassa.

6 §

Tutkinnan aloittaminen

Onnettomuustutkintakeskuksen tehtävänä on tarvittaessa käynnistää tutkinta. Jos tutkintaa varten asetetaan lautakunta, tutkinta siirtyy lautakunnalle heti sen aloitettua toimintansa.

8 §

Tutkinnan suorittaminen

Tutkinta on suoritettava yhteistoiminnassa samassa asiassa rikos- tai kuolemansyyn tutkintaa suorittavan poliisin kanssa siinä laajuudessa kuin tutkintalautakunta katsoo yhteistoiminnan olevan onnettomuuden synn tutkinnan kannalta tarkoituksenmukaista.

Kuulusteluista ja tutkimuksista, jotka poliisi lautakunnan pyynnöstä suorittaa, on soveltuvin osin voimassa, mitä esitutkinnasta rikosasioissa säädetään.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

15 §

Tutkintaselostuksen laatiminen

Tutkinnasta laaditaan *valtioneuvostolle* tutkintaselostus. Tutkintaselostukseen on otettava suositukset sellaisiksi toimenpiteiksi, jotka tutkintalautakunnan käsityksen mukaan ovat tarpeen turvallisuuden lisäämiseksi, onnettomuuksien ehkäisemiseksi, vahinkojen torjumiseksi ja vähentämiseksi sekä pelastuspalvelun tehostamiseksi.

16 §

Tutkintaselostuksen käsittely

Valtioneuvosto päättää, mihin toimenpiteisiin tutkintaselostuksen ja siihen sisältyvien suositusten vuoksi on ryhdyttävä.

15 §

Tutkintaselostuksen laatiminen

Tutkinnasta laaditaan tutkintaselostus. Tutkintaselostukseen on otettava suositukset sellaisiksi toimenpiteiksi, jotka tutkintalautakunnan käsityksen mukaan ovat tarpeen turvallisuuden lisäämiseksi, onnettomuuksien ehkäisemiseksi, vahinkojen torjumiseksi ja vähentämiseksi sekä pelastuspalvelun tehostamiseksi.

16 §

Tutkintaselostuksen käsittely

Valtioneuvosto päättää, mihin toimenpiteisiin *suuronnettomuuden tai suuronnettomuuden vaaratilanteen* tutkintaselostuksen ja siihen sisältyvien suositusten vuoksi on ryhdyttävä.

Ilmailuonnettomuuden ja sen vaaratilanteen tutkintaselostus annetaan oikeusministeriölle sekä lähetetään tiedoksi Ilmailulaitokselle. Oikeusministeriö voi:

- 1) tehdä ehdotuksen niistä toimenpiteistä, joihin ministeriö katsoo olevan aiheutta tutkintaselostuksessa esitetyn johdosta; tai
- 2) erityisestä syystä antaa tutkintaselostuksen valtioneuvostolle 1 momentissa mainitussa tarkoituksessa.

18 §

Vaitiolovelvollisuus

Joka rikkoo 1 momentissa säädetyn kiellon, on tuomittava *suuronnettomuuden tutkintaa koskevan vaitiolovelvollisuuden rikkomisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta. Virkamiehen ja julkisyhteisön työntekijän salassapitovelvollisuuden rikkomiseen on kuitenkin sovellettava rikoslain 40 luvun 5 §:n säännöksiä.

21 §

Asetuksen antaminen

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan asetuksella.

Joka rikkoo 1 momentissa säädetyn kiellon, on tuomittava *onnettomuuden tutkintaa koskevan vaitiolovelvollisuuden rikkomisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta. Virkamiehen ja julkisyhteisön työntekijän salassapitovelvollisuuden rikkomiseen on kuitenkin sovellettava rikoslain 40 luvun 5 §:n säännöksiä.

21 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset *tutkinnasta, onnettomuustutkintakeskuksesta, tutkintalautakunnasta ja tämän lain täytäntöönpanosta* annetaan asetuksella.

Tämä laki tulee voimaan asetuksella säädettyään ajankohtana.

Ilmailuasetus

Liikenneministerin esittelystä säädetään päivänä kuuta 199 annetun ilmailulain (/) 56 ja 92 §:n sekä 93 §:n 4 momentin nojalla:

1 §

Lentoturvallisuutta vaarantavat laitteet

Valaistus-, radio- tai muuta laitetta, rakennelmaa tai merkkiä ei saa asettaa tai järjestää niin, että sitä voidaan erehdyksessä pitää ilmailua palvelevana laitteena tai merkinä tai että se häiritsee sellaisia laitteita tai lentoliikennettä tai aiheuttaa muutoin vaaraa lentoturvallisuudelle. Mastoa, nosturia tai muuta vastaavaa korkeaa laitetta tai rakennelmaa ei saa asettaa niin, että se aiheuttaa vaaraa lentoturvallisuudelle.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun lentoturvallisuudelle mahdollisesti vaaraa aiheuttavan laitteen, rakennelman tai merkin asettajan on pyydettävä Ilmailulaitokselta etukäteen lausunto siitä, saako laitteen asettaa. Ilmailulaitos voi lentoturvallisuuden vaarantumisen perusteella kieltää laitteen asettamisen, jos siitä ei aiheudu huomattavaa haittaa maan omistajalle tai siihen kohdistuvan erityisen oikeuden haltijalle.

2 §

Lentoturvallisuutta vaarantava toiminta

Ilmailulaitos voi lentoturvallisuuden vaaran-

tumisen perusteella kieltää ammunta-, räjäytys- tai vastaavan toiminnan sekä ilmassa liikkuvien tai maassa olevien laitteiden käyttämisen lentoturvallisuutta vaarantavalla tavalla tai rajoittaa toimintaa tai asettaa toiminnalle ehtoja.

3 §

Aikaisempien määräysten voimassaolo

Kumotun ilmailulain (595/64) nojalla annettua sotilasilmailuasetusta (643/68), eräiden alueiden ja kohteiden ilmakuvauksesta annettua asetusta (858/93) ja ilmailulta rajoitetuista alueista annettua asetusta (256/92) on edelleen noudatettava sikäli kuin ne eivät ole ristiriidassa ilmailulain (/) kanssa.

Muita kumotun ilmailulain ja ilmailuasetuksen (525/68) nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä on edelleen noudatettava sikäli kuin ne eivät ole ristiriidassa ilmailulain (/) tai tämän asetuksen kanssa.

4 §

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan päivänä kuuta 199 .