

LUONNOS 25.5.2015

Hallituksen esitys laiksi ilmailulain ja pakkokeinolain 8 luvun 32 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ilmailulakia niin, että poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla sekä tasapainoisen lähestymistavan mukaisten meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamisesta annettujen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten mukaiset viranomaisvelvoitteet ja kansallista sääntelyä edellyttävät järjestelyt pantaisiin kansallisesti täytäntöön. Liikenteen turvallisuusvirasto olisi molempien EU-asetusten mukainen toimivaltainen viranomainen. Poikkeama-asetuksen johdosta erityisesti ilmailulain ilmailuonnettomuuksia, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelua, vaaratilanteita ja poikkeamia koskevan luvun säännöksiä karsittaisiin. Vastaavalla tavalla myös melunhallinta-asetuksen johdosta ilmailulain meluun liittyviä toimintarajoituksia lentoasemilla koskevan luvun säännöksiä ehdotetaan karsittavaksi.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan pakkokeinolakiin muutosta, jotta ilmailutehtävissä työskentelevältä voitaisiin ottaa verinäyte tai muuten todentaa epäily henkilön syyllistymisestä työtehtävissään alkoholin tai muun huumausaineen käyttöön.

Lait ehdotetaan tulevan voimaan mahdollisimman pian eduskunnan hyväksynnän jälkeen.

PERUSTELUT

1. Nykytila ja ehdotetut muutokset

Voimassa oleva ilmailulaki (864/2014) tuli voimaan 13 päivänä marraskuuta 2014. Uudella ilmailulailla päivitettiin kauttaaltaan ilmailualan sääntely vastaamaan kansainvälisen ja Euroopan unionilainsäädännön edellyttämiä muutostarpeita sekä säädettiin muista muutoksista liittyen muun muassa siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamiseen, ilmailun viranomaisjärjestelyihin sekä laissa muille kuin viranomaisille osoitettuihin julkisiin hallintotehtäviin.

Ilmailualan kansainvälinen sääntely ja Euroopan unionilainsäädäntö muuttuu nopeaan tahtiin ja sen vuoksi myös kansalliseen ilmailualan sääntelyyn kohdistuu jatkuvia muutostarpeita. Tässä hallituksen esityksessä esitetyt muutokset ilmailulakiin perustuvat ensisijaisesti unionilainsäädännön muutoksiin ja erityisesti seuraavaan kahteen uuteen EU-asetukseen: 1) tasapainoisen lähestymistavan mukaisista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta 16 päivänä huhtikuuta 2014 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 598/2014, jäljempänä *melunhallinta-asetus* sekä 2) poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta siviili-ilmailun alalla, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY, komission asetusten (EY) N:o 1321/2007 ja (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta 3 päivänä huhtikuuta 2014 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen, jäljempänä *poikkeama-asetus*.

EU:n melunhallinta-asetus tulee voimaan 13 päivänä kesäkuuta 2016. EU:n poikkeama-asetus tuli voimaan 15 päivänä toukokuuta 2014 ja asetuksen säännöksiä aletaan soveltaa 15 päivästä

marraskuuta 2015 alkaen. Kummallakin edellä mainituista EU:n asetuksista kumotaan vastaavasta aihealueesta annetut Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivit. Poikkeamadirektiivi on pantu kansallisesti täytäntöön ilmailulain 11 luvun säännöksillä ja melunhallintadirektiivi ilmailulain 12 luvun säännöksillä. Koska uusia EU-asetuksia sovelletaan kaikissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa sellaisenaan, tällä hallituksen esityksellä esitetään karsittavaksi direktiivien mukaista ilmailulain 11 ja 12 lukujen täytäntöönpanolainsäädäntöä ja saatettaisiin sääntely vastaamaan uusien EU-asetusten mukaisia viranomaisvelvoitteita. Ilmailulaissa on havaittu myös eräitä muita tarkistustarpeita, jotka on tarkoituksenmukaista korjata tässä yhteydessä. Ilmailulain 3 §:ssä säädetään Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä unionisäädösten mukaisena toimivaltaisena viranomaisena. Pykälän 1 momentin 7 kohtaa muutettaisiin niin, että kohdassa viitattaisiin aikaisemman poikkeamadirektiivin sijasta poikkeama-asetukseen. Liikenteen turvallisuusvirasto olisi siten poikkeama-asetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen, joka vastaa poikkeama-asetuksen 4 ja 5 artiklojen nojalla ilmoitettujen poikkeamatietojen keruu-, arviointi-, käsittely-, analysointi- ja tallennusjärjestelmän perustamisesta sekä poikkeamien ilmoittamisesta, analysoinnista ja seurannasta. Liikenteen turvallisuusvirasto toimisi myös poikkeama-asetuksen 16 artiklan 12 kohdan mukaisena elimenä, joka vastaa asetuksen 16 artiklan 6, 9 ja 11 kohtien täytäntöönpanosta. Jäsenvaltioiden olisi artiklan 6 kohdan mukaisesti pidättäydyttävä aloittamasta oikeudenkäyntimenettelyjä sellaisten suunnittelemattomien tai tahattomien lainrikkomusten johdosta, jotka tulevat niiden tietoon ainoastaan siksi, että niistä on tehty asetuksen mukainen poikkeama-ilmoitus. Asetus kieltää myös työnantajaa tai organisaatiota aiheuttamasta vaikeuksia niille työntekijöille ja muun sopimuksen perusteella palvelukseen otetuille henkilöille, jotka tekevät asetuksen mukaisen poikkeama-ilmoituksen pois lukien asetuksen 16 artiklan 10 kohdan mukaisissa tilanteissa. Näitä 10 kohdan mukaisia tilanteita ovat tahalliset laiminlyönnit, tai tilanteet, joissa ilmeinen riski on selkeällä ja vakavalla tavalla jätetty huomiotta ja on vakavasti laiminlyöty olosuhteiden edellyttämää ammatillista huolellisuusvelvollisuutta, mikä aiheuttaa ennakoitavissa olevaa vahinkoa henkilölle tai omaisuudelle tai vaarantaa vakavasti ilmailun turvallisuuden tason.

Toimivaltaista viranomaista koskevaa 3 §:ää muutettaisiin niin, että sen 1 momentissa 7 kohta muutettaisiin koskemaan poikkeamadirektiivin sijasta poikkeama-asetusta ja lisättäisiin uusi 8 kohta, jonka mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto olisi myös melunhallinta-asetuksen mukainen toimivaltainen viranomainen. Melunhallinta-asetus edellyttää, että jäsenvaltion on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka vastaa toimintarajoituksia hyväksyttyäessä noudatettavista menettelyistä.

Lain ilmailuonnettomuuksia, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelua, poikkeamia ja vaaratilanteita koskevassa 11 luvussa 117 §:n määritelmässä muutettaisiin 3 ja 4 kohdan määritelmiä vakavasta vaaratilanteesta ja poikkeamasta niin, että niissä viitattaisiin EU-asetusten artiklakohtiin, joissa vakava vaaratilanne ja poikkeama on määritelty. Vakavalla vaaratilanteella tarkoitetaan siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta ja ehkäisemisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (996/2010) 2 artiklan 7 kohdan määritelmän mukaisesti lentotoimintaan liittyvää muuta tapahtumaa kuin onnettomuutta, joka voisi vaikuttaa toiminnan turvallisuuteen. Poikkeamalla tarkoitetaan poikkeama-asetuksen 2 artiklan 7 kohdan mukaisesti mitä tahansa turvallisuuteen liittyvää tapahtumaa, joka vaarantaa tai, jos siihen ei puututa tai jos sitä ei käsitellä, voisi vaarantaa ilma-aluksen, siinä olevien henkilöiden tai muiden henkilöiden turvallisuuden. Poikkeama pitää siten sisällään onnettomuudet kuin vakavat vaaratilanteet.

Lain 118 §:ssä säädetään onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamisesta. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin poistamalla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksenantovaltuutus poikkeamailmoituksen tekemisestä. Voimassa olevan lain mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset siitä, miten ilmoitus on tehtävä. Poikkeamailmoituksen tekemisestä säännellään jatkossa poikkeama-asetuksessa. Ilmailulaissa säädetään siten vain siitä, että

onnettomuudesta ja vakavasta vaaratilanteesta on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle ja ilmoitus tehdään teknisen käyttöyhteyden avulla. Näin ollen perustetta Liikenteen turvallisuusvirastolle osoitetulle määräyksenantovaltuudelle ei enää ole.

Lain 125 § poikkeamista ilmoittamisesta ehdotetaan kumottavaksi, koska poikkeamista ilmoittamisesta säädetään poikkeama-asetuksessa. Samalla säädettäisiin uusi 125 § poikkeama-asetuksen soveltamisesta. Pykälän mukaan poikkeama-asetusta sovelletaan Suomessa kaikkiin ilma-aluksiin. Poikkeamista, joissa on osallisena Suomessa rekisteröity tai Suomeen sijoittautuneen organisaation käyttämä ilma-alus, olisi ilmoitettava myös silloin, kun ne ovat tapahtuneet ulkomailla.

Poikkeama-asetusta sovelletaan lähtökohtaisesti siviili-ilma-aluksiin liittyvistä poikkeamista ja muista turvallisuustiedoista ilmoittamiseen lukuun ottamatta EASA-asetuksen liitteessä tarkoitettuja ilma-aluksia. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin päättää soveltaa asetusta myös kyseisen asetuksen liitteessä II tarkoitettuja ilma-aluksia koskeviin poikkeamiin ja muihin turvallisuustietoihin. Suomi säilyttäisi nykyisen laajan ilmoitusvelvollisuuden, joka koskee myös sotilasilmailua. Yksinomaan sotilasilma-aluksia koskevista poikkeamista ilmoitetaan ilmailulain 6 §:n 3 momentin mukaisesti sotilasilmailuviranomaiselle. Myös ulkomailla tapahtuneista poikkeamista on ilmoitettava Suomeen.

Lain 126 § poikkeamailmoitusten tallettamisesta ehdotetaan kumottavaksi, koska poikkeamailmoitusten tallettamista on säädetty poikkeama-asetuksessa. Samalla esitetään säädettäväksi uusi 126 § ilmoitusjärjestelmästä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi ja ylläpitäisi poikkeama-asetuksen mukaista ilmoitusjärjestelmää, johon ilmoitetaan pakolliset ja vapaaehtoiset poikkeamatiedot. Poikkeama-asetus edellyttää, että jäsenvaltiot ottavat käyttöön pakollisen ja vapaaehtoisen poikkeamatietojen ilmoitusjärjestelmän. Asetuksen mukaisesti vapaaehtoisesta ja pakollisista ilmoituksista saadut tiedot voidaan yhdistää samaan järjestelmään. Ehdotetaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitää yhtä ilmoitusjärjestelmää, johon tallennetaan sekä vapaaehtoiset että pakolliset poikkeamatiedot. Poikkeamatiedot tallennetaan jo nykyisellään Liikenteen turvallisuusvirastossa vain yhteen järjestelmään, eikä Suomessa ole nähty tarvetta tietojen eriyttämiselle kahteen eri järjestelmään.

Pykälän 2 momentin mukaan Suomeen sijoittautuneiden organisaatioiden olisi ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle omaan vapaaehtoiseen ilmoitusjärjestelmäänsä kerätyt poikkeamatiedot. Poikkeama-asetuksen 5 artiklan 6 kohdan mukaisesti jäsenvaltiot voivat vaatia kaikkia niiden alueelle sijoittautuneita organisaatioita ilmoittamaan kaikki vapaaehtoisen ilmoitusjärjestelmän puitteissa kerättyjä tietoja. Suomi edellyttäisi tätä ilmoittamista organisaatioilta.

Pykälän 3 momentin mukaan poikkeamatiedot ilmoitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle teknisen käyttöyhteyden välityksellä. Poikkeamatiedot voivat sisältää henkilötiedoiksi katsottuja tietoja, joten niiden toimittamisesta teknisen käyttöyhteyden välityksellä on perustuslakivaliokunnan kannanottojen mukaan säädettävä lailla. Organisaatiot voivat toimittaa tiedot Liikenteen turvallisuusviraston järjestelmään integroidun oman järjestelmän kautta tai Liikenteen turvallisuusviraston internet-sivuilla olevan sähköisen lomakkeen kautta. Poikkeamailmoitusten määrä on vaihdellut viime vuosina keskimäärin 3500-5000 välillä. Vuonna 2013 poikkeamailmoituksia tehtiin 5148 kappaletta ja vuonna 2014 4592 kappaletta. Valtaosa poikkeamailmoituksista tehdään jo nykyisin sähköisesti ja vain pieni osa ilmoituksista tehdään manuaalisesti, mutta Liikenteen turvallisuusvirasto on kehittämässä yhtenäiseen formaattiin perustuvaa teknistä käyttöyhteyttä. Teknisen käyttöyhteyden ja sähköisen lomakkeen avulla voidaan ohjata ilmoittajia antamaan tiedot yhdenmukaisella ja kattavalla tavalla, mikä parantaa

tiedon laatua, kattavuutta ja vertailukelpoisuutta ja antaa paremmat edellytykset niiden käyttämiselle lentoturvallisuustyössä.

Poikkeama-asetuksen mukaisesti ilmoitusvelvollinen on muun muassa ilma-aluksen päällikkö. Miehittämättömien ilma-alusten osalta ilma-aluksen päälliköksi rinnastettaisiin kauko-ohjaaja, kauko-ohjaustähystäjä tai muu siihen määrätty henkilö. Ilmailulain 52 §:n mukaisesti ilma-aluksella, liitimellä tai muulla laitteella on sitä ilmailuun käytettäessä oltava päällikkö, jonka määrää omistaja, haltija tai käyttäjä. Miehittämätön ilma-alus katsotaan kuuluvan ilma-aluksen määritelmään, näin ollen sille tulee olla määrätty päällikkö.

Lain 127 § poikkeamatietojen vaihdosta kumottaisiin, koska poikkeamatietojen vaihdosta on säädetty kattavasti poikkeama-asetuksessa.

Lain 128 §:ssä säädetään poikkeamatietojen käytöstä. Pykälän 1 momentissa olevaa viittausta ehdotetaan muutettavaksi niin, että viittaus ilmailulain 125 §:ään korvattaisiin viittauksella poikkeama-asetukseen. Momentin mukaan viranomaisen ei saisi ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnitteleamattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka tulee viranomaisen tietoon ainoastaan siksi, että siitä on tehty ilmoitus poikkeama-asetuksen nojalla, ellei kyse ole poikkeama-asetuksen 16 artiklan 10 kohdassa tarkoitetusta tilanteesta. Näitä poikkeama-asetuksen 16 artiklan 10 kohdan mukaisia tapauksia, jolloin suojaa ei ole, ovat tahallinen laiminlyönti tai kun ilmeinen riski on selkeällä ja vakavalla tavalla jätetty huomioitta ja on vakavasti laiminlyöty olosuhteiden edellyttämää ammatillista huolellisuusvelvollisuutta, mikä aiheuttaa ennakoitavissa olevaa vahinkoa henkilölle, omaisuudelle tai vaarantaa vakavasti ilmailun turvallisuuden tason.

Lain 12 luku sisältää melunhallintadirektiivin mukaiset täytäntöönpanosäännökset meluun liittyvistä toimintarajoituksista. Suoraan sovellettavan melunhallinta-asetuksen vuoksi luvun säännöksiä karsittaisiin niin, että lukuun jäisi ainoastaan säännökset tasapainoisesta lähestymistavasta ja toimintarajoitusten asettamisesta (129 §). Tasapainoisella lähestymistavalla tarkoitettaisiin melunhallinta-asetuksen 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön lentomelun hallintaa varten kehittämää prosessia ja käytettävissä olevia eri toimenpiteitä, joita ovat ilma-alusten melun vähentäminen sen lähteellä, maankäytön suunnittelu ja hallinta sekä melua vähentävät lentomenetelmät ja toimintarajoitukset. Tasapainoisessa lähestymistavassa tarkastellaan toimenpiteitä johdonmukaisella tavalla ja pyritään käsittelemään meluongelmaa kustannustehokkaimmalla tavalla lentoasemakohtaisesti. Pykälän 1 momentissa säädetttäisiin, että tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti melua olisi hallittava ja rajoitettava toimintarajoituksilla vasta sen jälkeen, kun on harkittu ja arvioitu muita tasapainoisen lähestymistavan mukaisia toimenpiteitä.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto melunhallinta-asetuksen mukaisena toimivaltaisena viranomaisena asettaisi lentoasemalle meluntorjuntatavoitteen. Liikenteen turvallisuusvirasto myös arvioisi 1 momentissa tarkoitetun toimintarajoituksen asettamisen tarpeellisuutta tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti sekä päättäisi sen asettamisesta. Toimivaltaisena viranomaisena Liikenteen turvallisuusvirasto päättäisi myös melunhallinta-asetuksen mukaisista erityisistä toimintarajoituksista vaatimukset niukasti täyttävälle suihkukoneille.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston olisi kuultava 2 momentissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan lentoaseman pitäjää, kaavoituksesta ja maankäytön suunnittelusta vastaavia viranomaisia, ympäristönsuojelulain 21 §:ssä tarkoitettua valtion viranomaista ja 22 §:ssä tarkoitettua kunnan ympäristönsuojeluviranomaista, lentoyhtiöitä sekä muita lentomelun hallintaan vaikuttavia tahoja. Eri toimivaltaisten viranomaisten ja toimijoiden yhteistyötä varten voitaisiin asettaa yhteistyöryhmä.

Pykälän 4 momentti sisältäisi valtuuden säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella Liikenteen turvallisuusviraston lentoasemalle asettamasta meluntorjuntatavoitteesta, lentoaseman toimintarajoituksen tarpeen arvioinnista ja toimintarajoituksen ilmoittamisesta. Nämä olisivat toimivaltaisena viranomaisena Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviä. Koska melunhallinta-asetuksen soveltamisalan piiriin kuuluu Suomessa vain Helsinki-Vantaan lentoasema, nämä toimenpiteet koskisivat vain Helsinki-Vantaan lentoasemaa. Meluntorjuntatavoitetta asettaessa ja lentoaseman toimintarajoituksen tarpeen arvioinnissa Liikenteen turvallisuusvirasto kuulisi lentoaseman pitäjää eli Finavia Oyj:tä sekä valtioneuvoston asetuksella tarvittaessa asetettavaa yhteistyöryhmää.

Yhteistyöryhmän asettaminen olisi tarpeellista, koska lentoasemien ympäristölupaan ja lentoliikenteen meluun liittyvissä asioissa on useita toimivaltaisia viranomaisia. Aluehallintovirasto toimii ympäristönsuojelulain (527/2014) 21 §:ssä tarkoitettuna valtion ympäristölupaviranomaisena siten kuin aluehallintovirastoista annetussa laissa (869/2009) on säädetty. Aluehallintovirastoista annetun lain 4 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan virasto myöntää ympäristönsuojelualaan kuuluvat luvat. Lentoasemilta edellytetään ympäristölupaa, jonka aluehallintovirasto myöntää ja aluehallintovirasto voi myönnettävään lupaan sisällyttää ehtoja. Kunnissa on paikallisia ympäristönsuojeluviranomaisia sekä maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) nojalla kunnan asema- ja yleiskaavasta vastaavia viranomaisia. Maakuntaliitot taas ovat maakuntakaavoituksesta vastaavia viranomaisia. Kaavoituksen lisäksi lentoliikenteen aiheuttamaan meluhaittaan voidaan vaikuttaa lentoaseman pitäjän toimenpiteillä ohjaamalla lentoreittejä sekä lentoyhtiöiden kalustovalinnoilla ja laskeutumis- ja nousukäytännöillä.

Korkein hallinto-oikeus antoi 21 päivänä tammikuuta 2015 päätöksen (KHO 2015:12), jonka mukaisesti EU:n melunhallintadirektiivin (ja edelleen melunhallinta-asetuksen) mukaiset toimintarajoitukset kuuluvat yksinomaan Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan. Näin ollen aluehallintovirasto ei voisi sisällyttää lentoaseman ympäristölupaan sellaisia ehtoja ja lentokonemelua koskevia rajoituksia, jotka ovat ilmailulain perusteella Liikenteen turvallisuusviraston ratkaistavaksi kuuluvia, melunhallinta-asetuksen tasapainoisen lähestymistavan mukaisia toimintarajoituksia. Toimintarajoitusten asettaminen on kuitenkin vasta viimeinen keino, johon turvaudutaan, kun muut tasapainoisen lähestymistavan keinot lentomelun vähentämiseksi eivät ole tehonneet. Näiden toimenpiteiden toteutuksesta vastaavat muut viranomaiset ja toimijat. Siksi olisikin tärkeää, että lentomelun torjuntaa koskevat tavoitteet sekä toimenpiteet käytäisiin yhdessä läpi eri viranomaisten ja toimijoiden kesken ja voimassa olevan lainsäädännön mukaista toimivaltuusjakoa kunnioittaen ja pyrittäisiin löytämään niistä yhteinen näkemys. Tämän vuoksi esitettävän pykälän 4 nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella voitaisiin asettaa yhteistyöryhmä ja säätää sille asetettavista tehtävistä. Yhteistyöryhmä voisi sovittaa yhteen eri toimivaltaisten viranomaisten näkemyksiä lentoliikenteen meluun liittyvissä asioissa, arvioida tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti kustannustehokkaita keinoja asetetun meluntorjuntatavoitteen saavuttamiseksi sekä antaa niitä koskevia suosituksia.

Edellä esitettyjen poikkeama-asetuksesta ja melunhallinta-asetuksesta johtuvien muutosten lisäksi ilmailulakiin esitettäisiin muita pienempiä ja teknisempiä tarkistuksia useisiin lain säännöksiin. Näistä tärkeimpiä ovat 11, 46, 47, 66, 153 ja 181 §:iin esitetyt muutokset sekä uusi 110 a § ilmoitetun laitoksen nimeämisestä ja nimityksen peruuttamisesta. Muilta osin hallituksen esitykseen sisältyvät muutokset ovat enemmän teknisluonteisia korjauksia.

Ilmailulta rajoitettuja alueita ja vaara-alueita koskevan 11 §:n 1 momenttiin lisättäisiin myös valtakunnallisesti merkittävät ympäristönäkökohdat. Näin jatkossa valtioneuvoston asetuksella voitaisiin rajoittaa ilmailua tai kieltää ilmailu esimerkiksi, jos se katsotaan valtakunnallisesta näkökulmasta esimerkiksi meluntorjuntasyistä perustelluksi. Pykälän 1 momenttiin myös lisättäisiin säännös, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi erityisistä syistä myöntää luvan ilmailuun kieltoalueella paitsi, jos toiminnan katsotaan olevan sellaista, että erityistä lupaa ei

vaadittaisi. Rajoitusalueella ilmailu olisi sallittu vain puolustusvoimien luvalla tai puolustusvoimien asettamilla erityisehdoilla.

Pykälän 2 momenttiin esitetään lisättäväksi, että FUA-asetuksessa tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö voisi erityisestä syystä osoittaa tilapäisen vaara-alueen, kuitenkin enintään kahden viikon ajaksi, edellyttäen, että osoittamista koskevat ohjeet sisällytetään 107 §:n 2 momentissa tarkoitettuun ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjaan. Alueiden osoittamisella tilapäiseksi vaara-alueiksi pysyvien sijaan edistetään ilmatilan joustavaa ja tehokasta käyttämistä FUA-asetuksen hengen mukaisesti. Enintään kahden viikon mittaisten tilapäisten vaara-alueiden perustamisesta vastaisi FUA-asetuksessa tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö Liikenteen turvallisuusviraston sijaan. Tilapäisen vaara-alueen voisi ehdotuksen mukaan perustaa silloin, kun toiminnan tarkoituksenmukaisuus edellyttäisi vaara-alueen viipymätöntä osoittamista. Tällainen syy voisi olla esimerkiksi miehittämättömän ilma-aluksen käyttäminen lentosäännöistä poiketen yhteiskunnallisesti hyödylliseen, testaus- ja tutkimustoimintaan tai muusta erityisestä tilapäisestä syystä. Kyseessä voisi esimerkiksi olla voimalinjojen tarkastaminen, myrskytuhojen arviointi tai muu näihin rinnastettava toiminta. Laissa määriteltäisiin se, kuinka pitkäksi aikaa alue voidaan osoittaa vaara-alueeksi, jotta alueita ei varattaisi liian pitkäksi aikaa ja hankaloitettaisi ilmatilan joustavaa käyttöä. Tilapäisen vaara-alueen osoittamista koskevat ohjeet tulisi sisällyttää ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjaan (ASM-toimintakäsikirja). Koska vaara-alueella lentämistä ei ole kielletty, vaan siellä voi lentää ilma-aluksen päällikön niin harkitessa, ei vaara-alueen perustamista voida pitää merkittävänä julkisen vallan käyttönä, eikä estettä tehtävän osoittamiselle ilmatilanhallintayksikölle näin ollen ole.

Lain 46 ja 47 §:iin lisättäisiin merkinantajan hyväksyntä myönnettäviin lupiin ja 181 §:n 2 momenttiin uusi 2 kohta, jonka mukaan 47 §:ssä tarkoitetuista matkustamomiehistön ja merkinantajan kelpoisuustodistusta koskeviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin voi hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Samalla 181 §:n 2 momentin aikaisemmista 2-5 kohdista tulee uusi 3-6 kohta.

Lain 66 §:ssä säädetään säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä. Pykälän 2 momentin 3 kohtaa esitetään muutettavaksi niin, että jatkossa ei edellytettäisi erikseen liikenne- ja viestintäministeriön myöntymystä liikennöintiluvan myöntämiselle kolmannen maan nimeämälle lentoyhtiölle, vaan lupa myönnettäisiin, jos se takaa vastavuoroisuuden nimissä vastaavanlaiset oikeudet suomalaiselle lentoyhtiölle.

Lain 10 lukuun ilmatilan ja ilmaliikenteen hallinnasta sekä lennonvarmistuspalveluista lisättäisiin uusi 110 a § ilmoitetun laitoksen nimeämisestä ja nimityksen peruuttamisesta. Ilmoitettu laitos hoitaisi yhteentoimivuusasetuksessa säädettyjä vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönotto- ja soveltuvuusarviointiin sekä tarkastukseen liittyviä tehtäviä.

Lain 153 §:n 1 momenttia muutettaisiin niin, että siihen lisättäisiin uusi 6 kohta, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus ilmailutoiminnan valvontaa varten saatava salassapitosäännösten estämättä toiminnan vastuuhenkilöiden nimi, henkilötunnus ja yhteystiedot. Liikenteen turvallisuusvirasto saa lupia myöntäessään ja ilmoituksia vastaanottaessaan tietoonsa muun muassa toimijoiden vastuuhenkilöiden nimi- ja muita henkilötietoja. Näiden tietojen käsittelystä ei ole toistaiseksi lain tasolla erikseen säädetty. Tietojen saanti perustuu laajalti myös EU:n asetuksiin. Siksi pykälään lisättäisiin uusi 7 momentti, jonka mukaan 1 momentin 6 kohdassa tarkoitettujen henkilötietojen käsittelyyn ja luovuttamiseen sovelletaan mitä lain 2 luvussa ilma-alusrekisteri- ja lupakirjarekisteritiedoista säädetään ja tietojen luovuttamiseen sovelletaan julkisuuslakia.

Myös 157 ja 158 §:iin tehtäisiin pieniä tarkistuksia. Lain 157 §:n otsikkoon ja säännökseen lisättäisiin määräysten rinnalle päätökset. Liikenteen turvallisuusviraston pykälässä tarkoitetuissa asioissa tekemiin päätöksiin voisi hakea oikaisua 181 §:ssä säädetyllä tavalla.

Lain 158 §:ää muutettaisiin niin, että pykälän 5 momentti palautettaisiin aikaisempaan muotoon niin, että jatkossa myös tuulivoimalaa koskevaan lentoestelupahakemukseen liitettäisiin ilmaliikennepalvelun tarjoajan antama lausunto. Sekä ilmaliikennepalvelun tarjoaja että lentoesteluvan hakijat ovat pitäneet parempana sitä, että toimijat asioivat asiassa keskenään

ilman, että Liikenteen turvallisuusvirasto toimisi välikätenä. Myös ympäristöministeriön uusi raportti (YM 13/2015) ”Ympäristömenettelyjen sujuvoittaminen ja keventäminen” tähtää siihen, että hallinnollisista menettelyistä aiheutuisi erityisesti pienyrittäjille mahdollisimman vähän hallinnollista lisätyötä.

Lain 181 §:ää muutoksenhausta muutettaisiin niin, että pykälän 2 momenttiin lisättäisiin uudet 2 ja 4 kohdat, joiden mukaisesti 47 §:ssä tarkoitetuista matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksista ja merkinantajan hyväksynnästä sekä 111 §:ssä tarkoitetuista lennonvarmistuspalvelun maksuja koskevaan päätökseen voisi hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Lennonvarmistuspalvelun maksuja koskevasta oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

Hallituksen esitykseen sisältyy ehdotus pakkokeinolain (806/2011) 8 luvun 32 §:n muuttamisesta. Kyseistä säännöstä olisi tarpeen muuttaa, koska ilmailulain 170 §:ssä säädetään toimintakyvyn heikkenemisestä alkoholin tai muun huumaavan aineen käytön johdosta ja 177 §:ssä huumaavan aineen käytöstä ilmailussa ja nollatoleranssista. Alkoholipitoisuus tulisi todeta verikokeella, koska rikosoikeudellisen arvioinnin lähtökohtana on promillerajan ylittyminen. Jotta rikoksesta epäillyltä voitaisiin ottaa verinäyte tai muuten todentaa alkoholin tai huumaavan aineen käyttö, tarvitaan esitetyn kaltainen muutos pakkokeinolakiin, jotta henkilön tarkastus voidaan kohdistaa siihen, jota todennäköisin syin epäillään alkoholin tai muun huumaavan aineen käytöstä ilmailussa.

2. Esityksen vaikutukset

2.1 Taloudelliset vaikutukset

Ehdotettu laki ei olennaisesti muuta tilannetta nykyiseen sääntelyyn verrattuna, joten esityksestä ei koidu valtiolle, kunnille tai yrityksille olennaisesti uusia taloudellisia vaikutuksia.

Poikkeama-asetuksen myötä maahuolintapalvelujen tarjoajat tulevat uutena toimijaryhmänä poikkeama-asetuksen piiriin, joten näille tulee jonkin verran lisää hallinnollisia velvoitteita ja siitä aiheutuvia kuluja. Kaikkien poikkeama-asetuksen sääntelyn piiriin kuuluvien organisaatioiden on yhdenmukaistettava raportointivelvoitteitaan eurooppalaisen raportointikäytännön mukaisesti, josta aiheutuu jonkin verran organisaatioille hallinnollisia ja taloudellisia lisäkuluja. Poikkeamatietojen ilmoittaminen teknisen käyttöyhteyden välityksellä aiheuttaa operaattoreille mahdollisesti jonkin verran lisäkuluja. Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi mahdollisuutta korvata poikkeamatietojen tiedonsiirtokustannuksia meri-, rata- ja ilmailuoperaattoreille.

Valtaosa suomalaisten lentoyhtiöiden lentokonekalustosta on suhteellisen uutta ja siten melunormit täyttävää. Blue1 -lentoyhtiöllä on käytössään joitakin melunhallinta-asetuksen ”vaatimukset niukasti täyttävän lentokoneen” normin piiriin kuuluvia lentokoneita ja mahdollisesti myös Finnairin eräät Airbus 321-lentokoneet voivat kuulua tähän kategoriaan. Koneisiin voidaan kuitenkin asentaa melua vähentäviä laitteita. Näin ollen myös melunhallinta-asetuksesta aiheutuvat taloudelliset vaikutukset suomalaisille lentoyhtiöille jäävät kohtalaisen vähäiseksi.

Lentopaikan pitäjältä melunhallinta-asetuksen mukainen sääntely voi jatkossa edellyttää lisätoimenpiteitä meluongelman ratkaisuksi ja siten aiheuttaa hallinnollisia ja taloudellisia lisäkuluja lentopaikan pitäjälle. Toimenpiteet kuitenkin pyritään toteuttamaan tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti mahdollisimman kustannustehokkaalla tavalla niin, että aina valitaan kokonaisuuden ja kaikkien toimijoiden näkökulmasta yhteiskuntataloudellisesti kestävin ratkaisu lentomelun hallitsemiseksi.

2.2 Hallinnolliset vaikutukset ja vaikutukset viranomaisten toimintaan

Liikenteen turvallisuusviraston esitetään jatkavan sekä poikkeamia että melunhallintaa koskevien EU-säädösten mukaisena toimivaltaisena viranomaisena. Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät voivat lisääntyä jonkin verran uuden EU-sääntelyn johdosta, mutta tehtävät pyritään hoitamaan viraston nykyisten resurssien puitteissa tehtäviä uudelleen kohdentamalla.

2.3 Turvallisuusvaikutukset

Kun Euroopan komissio antoi 18 päivänä joulukuuta 2012 ehdotuksen uudeksi poikkeama-asetukseksi, komissio perusteli unionilainsäädännön uudistamistarvetta sillä, että direktiivin mukainen lainsäädäntö on johtanut Euroopan unionin jäsenvaltioissa varsin vaihtelevaan poikkeamien ilmoituskäytäntöön ja poikkeama-ilmoitusten laajuuteen. Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto on jo nykyisellään noudattanut EU:n poikkeamadirektiivin mukaisia vähimmäisvaatimuksia kunnianhimoisempaa lähestymistapaa poikkeamatietojen keruussa, tallennuksessa, analysoinnissa ja raportoinnissa. Liikenteen turvallisuusvirasto on panostanut erityisesti poikkeamien analysoinnista saadun tiedon hyödyntämiseen toimenpiteiden kohdentamisessa jo vuodesta 2010 lähtien. Liikenteen turvallisuusvirasto on myös julkaissut ilmailun turvallisuuden vuosikatsausta jo vuodesta 2012 lähtien, vaikka tällainen vuosikatsaus tulee jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille velvoitteeksi vasta uuden poikkeama-asetuksen myötä. Myös yleisemmin poikkeamatietojen raportointikulttuuri on Suomessa viime vuosien aikana kehittynyt ja poikkeamien ilmoitusmäärät ovat tasaisesti kasvaneet.

Euroopan komissio oli liittänyt joulukuussa 2011 antamaansa ehdotukseen poikkeusasetukseksi arvion ehdotuksen vaikutuksista (SWD(2012) 441 final). Vaikutusarviossa komissio on todennut, että lentoyhtiöiden kustannukset pitkällä tähtäimellä laskevat, kun tehokkaampien järjestelmien ja raportoinnin ansiosta ilmailuturvallisuus paranee.

Suomalaisilla lentoyhtiöillä on jo nykyisin suurelta osin käytössään turvallisuusjohtamisjärjestelmät, jonka puitteissa ne seuraavat, analysoivat ja raportoivat poikkeamista ja muista vaaratilanteista. Poikkeama-asetuksen on kuitenkin katsottu vahvistavan myös suomalaisten lentoyhtiöiden sitoutumista poikkeamatietojen analysoinnissa ja tietojen hyödyntämisessä turvallisuuden hallinnassa. Asetuksen mukainen sääntely myös vahvistaa tunnistettujen turvallisuuspuutteiden ja – uhkien pohjalta tehtävien toimenpiteiden tehokkuuden seuranta sekä edellyttää organisaatioilta kuvausta menettelytavoista, joilla varmistetaan oikeudenmukaisen turvallisuuskulttuurin (*just culture*) periaatteiden mukaisen suojan toteutuminen yhtiössä. Myös turvallisuustehtävien ja muiden yksiköiden, kuten liiketoiminnan johtamisesta vastaavien yksiköiden välisen vuorovaikutuksen ja yhteistyön arvioidaan paranevan.

2.4 Ympäristövaikutukset

Euroopan komissio antoi 15 päivänä helmikuuta 2008 neuvostolle ja Euroopan parlamentille kertomuksen melun rajoittamisesta EU:n lentoasemilla. Kertomuksessa arvioitiin melunhallintadirektiivin soveltamista ja siihen liittyviä ongelmia Euroopan unionin jäsenvaltioissa. Raportissa komissio totesi, että melunhallintadirektiivillä on ollut melko vähäinen vaikutus meluvaatimukset niukasti täyttäviin lentokoneisiin, koska nykyisin tällaiseksi luokiteltujen ja liikenteessä olevien lentokoneiden lukumäärä on suhteellisen pieni lentokoneiden luonnollisen korvautumisen ja poistumisen johdosta. Komissio arvioi, että kaikista melunhallintadirektiivin piiriin kuuluvista operaatioista vain 0,3 prosenttia tehtiin lentokoneilla, joihin voitiin kohdistaa direktiivin mukaisia toimintarajoituksia. Vaikka konekalusto uudistuu vähämeluisammaksi, lentoliikenteen jatkuvan kasvun johdosta lentomelulle altistuminen on ollut Euroopan unionissa kasvussa.

Liikenteen turvallisuusvirasto ei ole toistaiseksi asettanut voimassa olevan ilmailulain 12 luvun nojalla melunhallintadirektiivin mukaisia lentomeluun liittyviä toimintarajoituksia.

Melunhallinta-asetuksen mukaisen sääntelyn myötä meluongelman arvioinnin ja melunhallintaa koskevien toimien läpinäkyvyys paranee. Myös hallituksen esityksen mukainen yhteistyöryhmä voisi osaltaan parantaa eri viranomaisten ja toimijoiden välistä yhteistyötä meluntorjunnassa ja myötävaikuttaa meluntorjuntatoimenpiteiden vaikuttavuuteen.

Suomen lentoasemista vain Helsinki-Vantaan lentoasema on kuulunut meluhallintadirektiivin mukaisen ilmailulain 12 luvun sääntelyn piiriin ja jatkossakin vain Helsinki-Vantaan lentoasema

kuuluisi melunhallinta-asetuksen soveltamisalan piiriin. Helsinki-Vantaan lentoasemalle on myös tehty ympäristönsuojelulain (527/2014) 151 §:n mukainen ja EU:n ympäristömeludirektiivin edellyttämä meluselvitys sekä meluntorjunnan toimintasuunnitelma. Edellinen meluselvitys ja meluntorjunnan toimintasuunnitelma Helsinki-Vantaan lentoasemalta valmistui 2012 ja seuraavat vuonna 2017. Vuoden 2012 meluselvityksen mukaan Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristössä yli 55 dB (L_{den}) melualueilla asui 14 000 asukasta ja yöajan yli 50 dB (L_{Aeq}) melualueella asuu 3700 asukasta. Ympäristömeludirektiivin perusteella tehtyjen selvitysten mukaan muiden liikennemuotojen aiheuttamalla yli 55 dB (L_{den}) melualueilla asui Helsingissä 356 000 asukasta, Espoossa 96 000 asukasta ja Vantaalla 87 000 asukasta. Kaikkienensa Suomessa yli 55 dB (L_{den}) lentomelualueilla asuu nykyisin noin 25 000 ihmistä ja melulle altistuvien määrää on onnistuttu kokonaisuudessaan viime vuosikymmenten aikana vähentämään.

2.5 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Esityksellä ei ole vaikutuksia valtion ja kuntien väliseen tehtävänjakoon.

Sen lisäksi mitä edellä on esitetty, esityksellä ei myöskään muutoin arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia yksilöiden tai yritysten asemaan ja oikeuksiin eikä ihmisten elinoloihin tai tasa-arvoon. Esityksellä ei ole myöskään vaikutuksia sukupuolten väliseen tasa-arvoon, koska esityksen mukaisilla säännöksillä säädettäisiin ensisijaisesti viranomaisiin, lentoaseman pitäjään ja lentoyhtiöihin kohdistuvista velvoitteista. Lupia ja kelpoisuuksia koskevat vaatimukset kohtelevat luvan hakijoita tasapuolisesti sukupuoleen katsomatta. Luvat myönnetään oikeudellisin perustein kaikille lupaedellytykset täyttävälle.

3. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu virkатыönä liikenne- ja viestintäministeriössä ja Liikenteen turvallisuusvirastossa. Myös ympäristöministeriö ja Finavia Oyj ovat osallistuneet hallituksen esityksen melunhallintaa koskevien säännösten valmisteluun.

Esityksestä on pyydetty lausunnot:

4. Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Esityksen 11 §:n ja 46 §:n mukaiseen sääntelyyn sisältyy perustuslain 124 §:ssä tarkoitettua julkisen vallan käyttöä, joka on siirretty muulle kuin viranomaiselle. Lain 11 §:ssä tarkoitettu ilmatilan hallintayksikölle ja 46 §:ssä tarkoitettu oikeus siirtää luvan tai kelpuutuksen myöntäminen Liikenteen turvallisuusviraston tehtävään hyväksymälle muulle organisaatiolle on eduskunnan myötävaikutuksella hyväksytty voimassa olevassa ilmailulaissa, jonka eduskunta hyväksyi 13 päivänä marraskuuta. Kyseisten tehtävien siirtäminen muulle kuin viranomaiselle perusteltiin hallituksen esityksessä (HE 79/2014 vp) tarkkaan. Tällä hallituksen esityksellä ei siirrettäisi voimassa olevaan ilmailulakiin verrattuna uusia hallintotehtäviä muulle kuin viranomaiselle. Lain 46 §:ään lisättäisiin merkinantajan kelpuutus, joka vastaisi voimassa olevan ilmailulain 47 §:n 1 momentin 7 kohdassa tarkoitettu ilma-alukselle opastusmerkkejä antavan henkilön hyväksyntää. Merkinantajan tehtävään oikeuttavan kelpoisuustodistuksen myöntämistä ei voida pitää merkittävänä julkisen vallan käyttönä. Hyväksyntöjen hakijoiden ja haltioiden oikeusturvan kannalta on tärkeää, että kelpoisuustodistusta koskevan toimijan päätöksestä voidaan hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta ja tämä turvattaisiin muuttamalla 181 §:ää niin, että merkinantajan kelpoisuustodistusta koskeviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin voi hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Edellä esitetyn perusteella lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

Esityksen 129 § sisältää valtuuden säätää tarkemmin Liikenteen turvallisuusviraston toimivallasta asettaa lentoasemalle meluntorjuntatavoite ja viraston tekemästä lentoaseman

toimintarajoituksen tarpeen arvioinnista sekä toimintarajoituksen ilmoittamisesta. Samalla valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarkemmin myös yhteistyöryhmästä, joka koordinoisi toimivaltaisten viranomaisten ja muiden toimenpiteiden toimia lentomelun hallintatoimenpiteiden suunnittelua ja toteutusta. Säädettyä valtioneuvoston asetus olisi uusi ja sillä annettaisiin siten ne teknisemmät säännökset, joita tarvitaan EU:n melunhallinta-asetuksen kansallisten järjestelyjen täytäntöön panemiseksi.

Tietosuojaan liittyviä kysymyksiä liittyy hallituksen esityksen 27 ja 153 §:iin. Hallituksen esityksen 27 §:n 1 momenttiin esitettäisiin säännöstä, että rekisteriin talletettuja julkisia henkilötietoja ja muita julkisia tietoja saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti viranomaisille paitsi laissa, myös lain nojalla säädettyjen tai määrättyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi. Vastaavanlainen säännös sisältyy ajoneuvorekisterilain (541/2003) 15 §:n 1 momenttiin.

Hallituksen esityksen 153 §:ään viranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoikeudesta esitetään sen 1 momenttiin uutta 6 kohtaa, jonka mukaan ilmailutoimintaa harjoittavan, ilma-aluksen omistajan, haltijan tai käyttäjän sekä lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavan olisi annettava Liikenteen turvallisuusvirastolle pyynnöstä ilmailutoiminnan valvontaa toiminnan vastuuhenkilön nimi, henkilötunnus ja yhteystiedot. Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi 7 momentti, jonka mukaisesti 1 momentin 6 kohdassa tarkoitettujen henkilötietojen käsittelyyn sovellettaisiin, mitä tämän lain 2 luvussa ilma-alusrekisteri- ja lupakirjarekisteritiedoista säädetään ja tietojen luovuttamiseen sovelletaan julkisuuslakia.

5. Voimaantulo

Lain ehdotetaan tulevan voimaan mahdollisimman pian eduskunnan hyväksynnän jälkeen.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi lakiehdotus:

1. Laki ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan 126-127 § ja 130-135 §,

muutetaan 3 §:n 1 momentin 7 kohta ja 2 momentti, 7 §:n 1 momentin 2 kohta, 11 §:n 1, 2 ja 4 momentti, 27 §:n 1 momentin 1 kohta, 42 §:n 2, 3 ja 6 momentti, 46 §, 47 §:n 1 momentin 7 kohta, 63 §:n 1 momentti, 66 §:n 2 momentin 3 kohta, 71 §:n otsikko ja 5 momentti, 117 §:n 3 ja 4 kohta, 118 §:n 1 momentti, 125 §, 128 §:n 1 momentti, 129 §, 157 § ja sen otsikko, 158 §:n 5 momentti ja 178 §:n 1 ja 20 kohta, sekä

lisätään 3 §:n 1 momenttiin uusi 8 kohta, uusi 110 a §, 153 §:n 1 momenttiin uusi 6 kohta ja uusi 7 momentti sekä 181 §:n 2 ja 4 momentti seuraavasti:

3 §

Toimivaltainen viranomainen

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

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

Sen lisäksi, mitä muualla lainsäädännössä ~~jäljempänä tässä laissa~~ säädetään kuluttajaviranomaisten toimivallasta, Liikenteen turvallisuusvirasto toimii seuraavien asetusten mukaisena toimivaltaisena viranomaisena:

7 §

Sotilasilmailua koskevat tarkennukset ja poikkeukset

Sotilasilmailuun sovelletaan tämän lain säännöksiä seuraavin tarkennuksin ja poikkeuksin:

1) sotilasilmailuviranomainen pitää 2 luvun mukaisia rekistereitä sotilasilmailun osalta ja päättää rekisterien muodosta ja sisällöstä; sotilasilmailun rekistereihin ei sovelleta, mitä 26 ja 28 §:ssä säädetään tietojen luovuttamisesta;

2) sotilasilma-alus merkitään [kansallisuustunnuksella](#) ja erityistunnuksella;

11 §

Ilmailulta rajoitetut alueet ja vaara-alueet

Valtioneuvoston asetuksella voidaan rajoittaa ilmailua tai kieltää se valtion johtamisen, maanpuolustuksen, rajavalvonnan, pelastustehtävien tai varautumisen kannalta tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella sekä valtakunnallisesti merkittävien ympäristönäkökohtien perusteella. Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä myöntää luvan ilmailuun kieltoalueella paitsi, jos toiminnan katsotaan olevan sellaista, että erityistä lupaa ei vaadita. Rajoitusalueella ilmailu on sallittu vain puolustusvoimien luvalla tai puolustusvoimien asettamilla erityisehdoilla.

Liikenteen turvallisuusviraston määräyksellä tai päätöksellä voidaan osoittaa vaara-alueiksi alueita, joissa vaihtelevasti määräaikoina saatetaan harjoittaa ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavaa toimintaa. Ilma-alusten lentoturvallisuuden vaarantavan toiminnan alkamisesta ja loppumisesta on ilmoitettava aluelennonjohdolle. FUA-asetuksessa tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö voi lisäksi erityisestä syystä osoittaa tilapäisen vaara-alueen, kuitenkin enintään kahden viikon ajaksi, edellyttäen, että osoittamista koskevat ohjeet sisällytetään 107 §:n 2 momentissa tarkoitettuun ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjaan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi lentoturvallisuuden, maanpuolustuksen, aluevalvonnan, poliisitoiminnan, pelastustehtävien, turvallisuustutkinnan tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden sekä rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi välttämättömästä syystä rajoittaa taikka kieltää ilmailun tietyllä alueella enintään kahden viikon ajaksi. Oikeudesta puuttua ilma-aluksen kulkuun välitöntä puuttumista edellyttävissä tapauksissa säädetään 167 §:ssä.

~~FUA-asetuksessa tarkoitettu~~ Ilmatilan hallintayksikön on tarkoituksenmukaiseksi katsomallaan tavalla rajoitettava tai kiellettävä ilmailu tietyllä alueella:

27 §

Julkisten tietojen luovuttaminen sähköisessä muodossa

Rekisteriin talletettuja julkisia henkilötietoja ja muita julkisia tietoja saa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti:

- 1) viranomaisille laissa tai sen nojalla säädettyjen tai määrättyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi;
- 2) Onnettomuustutkintakeskukselle turvallisuustutkintaa varten;
- 3) Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion viranomaisille, Euroopan komissiolle ja kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitetuille viranomaisille Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovista kansainvälisistä sopimuksista johtuvien velvoitteiden hoitamista varten;
- 4) perustellusta syystä yksittäisluovutuksena viranomaisille ja viranomaistehtävien suorittamista varten Euroopan unionin tai Euroopan talousalueen ulkopuolelle.

42 §

Suunnittelu, valmistus ja huolto

Ilma-aluksen sekä sen laitteiden ja osien suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon on saatava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä. Hyväksyntä on myönnettävä, jos suunnittelijalla, valmistajalla tai huoltajalla on tehtäviensä suorittamiseksi tarpeellinen ammattitaitoinen henkilöstö, tarpeelliset työvälineet sekä työtilat, työmenetelmät, laatujärjestelmä ja ohjeet. Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä voi olla työn laajuuden tai vaativuuden mukaan:

- 1) suunnittelu-, valmistus- tai huolto-organisaation hyväksyntä;
- 2) huoltomekaanikon lupakirja; tai
- 3) henkilölle annettava hyväksyntä tiettyyn erityistä ammattitaitoa vaativaan tehtävään.

Suunnittelijaa ~~ita~~ ei vaadita koskevaa hyväksyntää ei vaadita, jos kyseessä on:

- 1) pienen muutoksen tai korjauksen suunnittelu;
- 2) sellaisen ilma-aluksen suunnittelu, jolle ei haeta lentokelpoisuustodistusta, tai laitteiden tai osien suunnittelu tällaiseen ilma-alukseen; tai
- 3) muutoksen tai korjauksen suunnittelu ilma-alukseen, jolle ei haeta lentokelpoisuustodistusta tai jolle on annettu lentokelpoisuustodistuksen sijaan lupa ilmailuun.

Valmistajalta ei vaadita koskevaa hyväksyntää ei vaadita, jos kyseessä on ilma-alus, josta vähintään 51 prosenttia on rakentanut harrasterakentaja tai voittoa tavoittelematon harrasteyhdistys omiin tarkoituksiinsa ja ilman kaupallisia tavoitteita.

Huoltajalta ei vaadita Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntää, jos sillä on vastaava hyväksyntä toisessa Euroopan talousalueen jäsenvaltiossa tai kyseisen ilma-aluksen suunnitteluvaltiossa myönnetty hyväksyntä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä, ettei huoltajalta vaadita hyväksyntää, jos kyseessä on:

- 1) yksityisen ilma-aluksen, jonka suunnittelu on yksinkertainen ja jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 2 730 kilogrammaa, rajoitettu huolto;
- 2) purjelentokoneen tai kuumailmapallon rajoitettu huolto;
- 3) sellaisen ilma-aluksen huolto, jolle on annettu lentokelpoisuustodistuksen sijaan lupa ilmailuun;
- 4) hyväksytyn huoltajan valvonnassa tehtävä työ.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin pohjautuvia sekä EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen Euroopan komission asetusten periaatteet huomioon ottavia tarkempia määräyksiä suunnittelijan, valmistajan ja huoltajan:

- 1) henkilöstön koulutuksesta, kokemuksesta ja ammattitaidosta;
- 2) ammattitaidon toteamiseksi vaadittavista kokeista ja todistuksista;
- 3) työvälineistä ja työtiloista;
- 4) työmenetelmistä, laatujärjestelmästä ja ohjeista.

Ilma-aluksen suunnitelmalle sekä ilma-alukseen tehtävän muutoksen ja korjauksen suunnitelmalle on saatava Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyntä, jollei Liikenteen turvallisuusvirasto toisin määrää. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset suunnitelmista ottaen huomioon vastaavat vaatimukset Euroopan unionin lainsäädännössä ja voi määräyksellään vapauttaa eräät suunnitelmat hyväksyntävaatimuksesta, jos hyväksyntä ei ole lentoturvallisuuden kannalta tarpeellinen.

Suunnitteluun, valmistukseen ja huoltoon myönnetyn hyväksynnän valvonnassa käytettävistä hallinnollisista seuraamuksista säädetään 14 luvussa.

46 §

Luvan myöntäjä

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää luvan, jollei 163 §:stä muuta johdu. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi kuitenkin myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto. Matkustamomiehistön terveydentilatodistuksen myöntää terveyskeskuslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus. Matkustamomiehistön ja merkinantajan kelpoisuustodistuksen ja merkinantajan hyväksynnän myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto tai organisaatio, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt tähän tehtävään. Lupa on myönnettävä, jos hakija täyttää luvan saamisen edellytykset. Lupa myönnetään olemaan voimassa määrääjän, jollei jäljempänä toisin säädetä.

47 §

Luvan myöntämisen edellytykset ja luvan lajit

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

- 1) lentäjän lupakirja siihen liittyvine kelpuutuksineen;
- 2) huoltohenkilöstön lupakirja;
- 3) lennonvarmistushenkilöstön lupakirja kelpuutuksineen;
- 4) lääketieteellinen kelpoisuustodistus;
- 5) ilmailulääkärin hyväksyntätodistus;
- 6) matkustamomiehistön kelpoisuustodistus ja matkustamomiehistön terveydentilatodistus;

- 7) merkinantajan hyväksyntä ilma-alukselle opastusmerkkejä antavan henkilön hyväksyntä;
- 8) tarkastuslentäjän hyväksyntä;
- 9) kauko-ohjaajan lupakirja kelpuutuksineen.

63 §

Liikennelupa

Liikenneluvasta säädetään lentoliikenneasetuksessa. Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää liikenneluvan. Sen lisäksi, mitä liikenneluvan myöntämisen edellytyksistä säädetään lentoliikenneasetuksessa, hakijalta hakijan toimintaa jatkuvasti ja tosiasiallisesti johtavilta henkilöiltä edellytetään hyvämainisuutta. Hakija ei täytä hyvämainisuuden vaatimusta, jos hänet on tuomittu viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana vankeusrangaistukseen tai viimeksi kuluneiden kolmen vuoden aikana sakkorangaistukseen vakavasta työsuhdetta, elinkeinon harjoittamista, kirjanpitoa, velkasuhdetta, liikenteen harjoittamista taikka liikenneturvallisuutta koskevien säännösten tai määräysten rikkomisesta ja teko osoittaa hänen olevan ilmeisen sopimaton harjoittamaan lentoliikennettä. Hyvämainisuus todistetaan Oikeusrekisterikeskuksen antamalla lausunnolla.

Lentoliikenteen harjoittajan käyttämät ilma-alukset on rekisteröitävä Suomen ilma-alusrekisteriin. Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäisen ilma-aluksen osalta sallia lentoliikenteen harjoittajan käyttämän ilma-aluksen rekisteröinnin toisessa jäsenvaltiossa, jos sen lentoturvallisuusvalvonta voidaan asianmukaisesti hoitaa.

66 §

Säännöllinen lentoliikenne Suomen ja kolmannen maan välillä

Jollei 67 §:n säännöksistä muuta johdu, liikennöintiluvan myöntämisen edellytyksenä on, että:

- 1) hakijalla on 63 §:ssä tarkoitettu liikennelupa ja hakija on sijoittautunut Suomeen;
- 2) hakija on 1 momentissa tarkoitettun kolmannen maan nimeämä yhtiö, ja se täyttää Suomen ja tämän kolmannen maan välillä tehdyn lentoliikennesopimuksen mukaiset edellytykset liikenteen harjoittamiselle; tai
- 3) hakija on 1 momentissa tarkoitettun kolmannen maan nimeämä yhtiö, sillä on EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lentotoimintalupaa vastaava mainitun kolmannen maan viranomaisen myöntämä lupa, se täyttää tässä laissa ja Euroopan unionin asetuksissa asetetut kolmansien maiden lentoyhtiöihin sovellettavat vaatimukset ja lupamenettelyn yhteydessä hakijan kotivaltion viranomainen antaa sitoumuksen siitä, että suomalaisella lentoyhtiöllä on vastavuoroisuuden nimissä mahdollisuus saada liikennelupa vastaavanlaisen reittikohtaisen säännöllisen lentoliikenteen harjoittamista varten. ja liikenne- ja viestintäministeriö pitää luvan myöntämistä Suomen liikennepolitiikan kannalta perusteltuna.

71 §

Lentokoulutuslupa

Lento- ja teoriakoulutukseen, joka liittyy ilma-alusten ohjaamomiehistön lupakirjojen, kelpoisuustodistusten, kelpuutusten ja hyväksyntöjen hankkimiseen tai voimassa pitämiseen, vaaditaan Liikenteen turvallisuusviraston myöntämä lentokoulutuslupa. Lentokoulutusluvan saamisen edellytyksenä on, että hakijalla on käytettävissään lentokoulutuksen turvalliseen ja asianmukaiseen antamiseen tarvittava organisaatio ja henkilöstö sekä tarkoitettuun toimintaan soveltuva kalusto, tilat ja opetusvälineet.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lentokoulutustoiminnan turvallisen harjoittamisen edellyttämät tarkemmat määräykset lentokoulutusluvan saamisen edellytyksistä. Määräykset voivat koskea:

- 1) lentokoulutusluvan haltijan organisaation ja henkilöstön mitoitus ja ammattitaitoa;
- 2) lentokoulutusluvassa tarkoitettuun toimintaan käytettävää kalustoa, opetustiloja ja muita opetusvälineitä;
- 3) lentokoulutusluvan haltijan toimintakäsikirjoja, toimintamenetelmiä ja koulutusohjelmia.

Lentokoulutuslupa on myönnettävä, jos hakija täyttää tässä pykälässä säädetyt ja 2 momentin nojalla määrätyt edellytykset. Lentokoulutuslupa myönnetään Liikenteen turvallisuusviraston hakijan toimintaedellytysten, asianomaista toimintaa koskevien säännösten ja määräysten tai vastaavan perusteen nojalla asettamaksi määräajaksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä, että tietynlaiseen lentokoulutukseen ei tarvita lentokoulutuslupaa, jos luvan hankkimiseen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarvetta.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarvittaessa tarkemmat määräykset matkustamomiehistön ja merkinantajan koulutusorganisaation hyväksymisestä ottaen huomioon siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla annetun komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011 säännökset sekä Euroopassa vallitsevat käytännöt.

97 §

Tarkastusten suorittaminen

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

Turvatarkastukset on suoritettava niin, ettei niistä aiheudu tarpeetonta haittaa tarkastettavalle henkilölle, tavaralle eikä kohteelle. Tarkastuksilla ei saa tarpeettomasti vaikeuttaa eikä häiritä lentoliikennettä eikä lentoasemalla tapahtuvaa muuta toimintaa.

110 a §

Ilmoitetun laitoksen nimeäminen ja nimeämisen peruuttaminen

Liikenteen turvallisuusvirasto nimeää hakemuksesta ilmoitetun laitoksen suorittamaan yhteentoimivuusasetuksen 5 artiklassa tarkoitettua vaatimustenmukaisuus- tai käyttöönsoveltuusarviointia sekä 6 artiklassa tarkoitettuja tarkastukseen liittyviä tehtäviä.

Ilmoitetun laitoksen on täytettävä yhteentoimivuusasetuksen liitteessä V säädetyt perusteet. Jos ilmoitettu laitos ei enää täytä näitä perusteita, Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava ilmoitetun laitoksen nimitys ja ilmoitettava siitä komissiolle ja muille jäsenvaltioille.

117 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) *ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelulla* toimenpiteitä hädässä, kadoksissa tai uhkaavan vaaran alaisena olevan tai onnettomuuteen joutuneen ilma-aluksen paikantamiseksi ja avustamiseksi niin, että pelastusviranomaiset voivat käynnistää toimenpiteet ilma-aluksen ja siinä mukana olevien ihmisten pelastamiseksi;

2) *häätäpaikannuksella* etsinnän kohteena olevan käyttäjän päätelaitteen ja liittymän sijainnin ilmaisevia tunnistamis- ja paikkatietoja silloin kun viranomaisen perustellun käsityksen mukaan etsinnän kohde on ilmeisesti hädässä tai välittömästi vaarassa eikä paikannustoimenpide siedä viivytystä;

3) *vakavalla vaarantilanteella* poikkeama-asetuksen 2 artiklan ~~4 kohdan~~ mukaista vakavaa vaaratilannetta;

4) *poikkeamalla* poikkeama-asetuksen 2 artiklan ~~7 kohdan~~ mukaista poikkeamaa.

118 §

Ilmailuonnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Onnettomuudesta ja vakavasta vaaratilanteesta on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa määräykset siitä, miten ilmoitus on tehtävä.

125 §

Poikkeama-asetuksen soveltaminen

Poikkeama-asetusta sovelletaan Suomessa kaikkiin ilma-aluksiin.

Poikkeamista, joissa on osallisena Suomessa rekisteröity tai Suomeen sijoittautuneen organisaation käyttämä ilma-alus, olisi ilmoitettava myös silloin, kun ne ovat tapahtuneet ulkomailla.

126 §

Poikkeamailmoitusten tallettaminen

Pykälä ehdotetaan kumottavaksi.

126 §

Ilmoitusjärjestelmä

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa ja ylläpitää poikkeama-asetuksen mukaista ilmoitusjärjestelmää, johon ilmoitetaan pakolliset ja vapaaehtoiset poikkeamatiedot.

Suomeen sijoittautuneiden organisaatioiden on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle omaan vapaaehtoiseen ilmoitusjärjestelmään kerätyt poikkeamatiedot.

Poikkeamatiedot ilmoitetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle teknisen käyttöyhteyden välityksellä.

126 §

Poikkeamailmoitusten tallettaminen

Pykälä ehdotetaan kumottavaksi.

127 §

Poikkeamatietojen vaihto

Pykälä ehdotetaan kumottavaksi.

128 §

Poikkeamatietojen käyttö

Viranomaisen ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittele mattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka tulee viranomaisen tietoon ainoastaan siksi, että siitä on tehty ilmoitus ~~125 §:n~~ olevan vaatimuksen poikkeama-asetuksen nojalla, ellei kyse ole poikkeama-asetuksen 16 artiklan 10 kohdassa tarkoitetusta tilanteesta, törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuksien laiminlyömisestä tai rikoslaissa rangaistavaksi säädetystä menettelystä.

129 §

Tasapainoinen lähestymistapa ja toimintarajoituksen asettaminen

Melunhallinta-asetuksen 2 ja 5 artiklassa tarkoitetun tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti lentoliikenteen melua on hallittava ja rajoitettava asetuksen 2 artiklan 6 kohdan mukaisilla toimintarajoituksilla vasta sen jälkeen, kun on harkittu ja arvioitu muita tasapainoisen lähestymistavan mukaisia toimenpiteitä.

Lain 3 §:n 8 kohdassa tarkoitettuna toimivaltaisena viranomaisena Liikenteen turvallisuusvirasto asettaa lentoasemalle meluntorjuntatavoitteen. Liikenteen turvallisuusvirasto myös arvioi 1 momentissa tarkoitetun toimintarajoituksen asettamisen tarpeellisuutta tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti sekä päättää sen asettamisesta.

Liikenteen turvallisuusviraston on kuultava 2 momentissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan lentoaseman pitäjää, kaavoituksesta ja maankäytön suunnittelusta vastaavia viranomaisia, ympäristönsuojelulain 21 §:ssä tarkoitettua valtion viranomaista ja 22 §:ssä tarkoitettua kunnan ympäristönsuojeluviranomaista, lentoyhtiöitä sekä muita lentomelun hallintaan vaikuttavia tahoja. Eri toimivaltaisten viranomaisten ja toimijoiden yhteistyötä varten voidaan asettaa yhteistyöryhmä.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin 2 momentissa tarkoitettua Liikenteen turvallisuusviraston lentoasemalle asettamasta meluntorjuntatavoitteesta ja viraston tekemästä lentoaseman toimintarajoituksen tarpeen arvioinnista sekä toimintarajoitusten ilmoittamisesta. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin 3 momentissa tarkoitettua toimivaltaisten viranomaisten ja eri toimijoiden toimenpiteitä ja yhteistyötä koordinoivasta yhteistyöryhmästä.

130 §

Toimintarajoitusten soveltamisala ja sisältö

Pykälä esitetään kumottavaksi.

131 §

Toimintarajoituksia koskevat periaatteet

Pykälä esitetään kumottavaksi.

132 §

Toimintarajoitusten tarpeen arviointi

Pykälä esitetään kumottavaksi.

133 §

Vaatimukset niukasti täyttävien suihkukoneiden erityiset toimintarajoitukset

Pykälä esitetään kumottavaksi.

134 §

Toimintarajoituksista ilmoittaminen

Pykälä esitetään kumottavaksi.

135 §

Toimintarajoituksista poikkeaminen

Pykälä esitetään kumottavaksi.

153 §

Viranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoikeus

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

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

6) toiminnan vastuuhenkilöistä nimi, henkilötunnus ja yhteystiedot.

Tämän pykälän 1 momentin 6 kohdassa tarkoitettujen henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan mitä tämän lain 2 luvussa ilma-alusrekisteri- ja lupakirjarekisteritiedoista säädetään ja tietojen luovuttamiseen sovelletaan julkisuuslakia.

157 §

Ilmailun ympäristövaikutuksia koskevat määräykset ja päätökset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi, ottaen huomioon ~~129131~~ §:ssä tarkoitetun tasapainoisen lähestymistavan, antaa määräyksiä ja päätöksiä lento- ja huoltotoiminnasta, milloin se on tarpeen ilma-alusten aiheuttaman melun tai muun haitallisen ympäristövaikutuksen vähentämiseksi tai estämiseksi taikka sallitun poikkeuksen myöntämistä varten. Määräykset ja päätökset voivat koskea:

- 1) lentopaikan käyttöaikaa tai -tapaa tai lentoonlähtöjen ja laskujen määrää;
- 2) huoltoon liittyvien koekäyttöjen rajoittamista tai kieltämistä määrättyinä aikoina;
- 3) poikkeuksellisen meluisten lentokoneiden käytön rajoittamista;
- 4) aiemmin hyväksytyn lentokonetyypin käytön kieltämistä siirtymäajan jälkeen.

158 §

Lentoesteet

Lupaa 2 momentissa tarkoitetun laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen haetaan Liikenteen turvallisuusvirastolta. ~~Muun kuin tuulivoimalaa koskevan~~ Lentoesteluvan hakemukseen tulee liittää asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan antama lausunto. Jollei lentoturvallisuus vaarannu, Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa luvan 2 momentissa tarkoitetun laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen. Lupa on myönnettävä, jos suunnitellun esteen aiheuttamaa haittaa lentoliikenteen sujuvuudelle voidaan käytettävissä olevilla lentomenetelmän suunnittelukriteereillä vähentää siten, ettei se aiheuta lentopaikan pitäjälle kohtuutonta haittaa tai vaikeuta lentoliikenteen sujuvuutta. Lentoesteet on merkittävä Liikenteen turvallisuusviraston antamien määräysten mukaisesti.

178 §

Ilmailurikkomus

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

1) rikkoo 9 §:n 5 momentin nojalla annettua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa, nousuvarjoa, ~~harraste- ja urheilulennokkia~~ taikka niiden ohjaajaa koskevaa määräystä,

19) siirtää 123 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-alusta taikka sen osaa tai tavaraa ilman mainitussa säännöksessä edellytettyä lupaa,

20) toimii ~~poikkeama-asetuksen 16 artiklan 9 kohdassa~~ vastaisesti,

181 §

Muutoksenhaku

Seuraaviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta:

- 1) 40 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden hallintaorganisaation päätös lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta;
- 2) ~~47 §:ssä tarkoitettujen matkustamomiestien~~ ~~ja merkinantajan~~ ~~47 §~~ kelpoisuustodistuks ~~ja merkinantajan hyväksyntä;esta,~~
- 3) 102 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää pääsylupa lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvavalvotulle alueelle;
- 4) 111 §:ssä tarkoitettua lennonvarmistuspalvelun maksuja koskevasta päätöksestä;
- 5) 103 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää henkilökortti ja ajoneuvolupa;
- 6) 163 §:ssä tarkoitettujen pätevien yksiköiden ja harrasteilmailun järjestöjen tekemät päätökset;
- 7) 164 §:ssä tarkoitettujen ulkopuolisen asiantuntijan tekemät päätökset;

Liikenteen turvallisuusviraston, puolustusvoimien tai sotilasilmailuviranomaisen muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun päätökseen saa hakea oikaisua päätöksen tehneeltä viranomaiselta siten kuin hallintolaissa säädetään.

Edellä 2 momentin 1, 2 3, 5, 6 ja 7 kohdissa sekä 3 momentissa tarkoitetusta oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Edellä 2 momentin 4 kohdassa tarkoitetusta oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Edellä 12 luvun säännökset meluun liittyvistä toimintarajoituksista tulevat voimaan 13 päivänä kesäkuuta 2016.

2. Laki

pakkokeinolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan pakkokeinolain (806/2011) 8 luvun 32 §:n 1 momentti seuraavasti:

32 §

Henkilönkatsastuksen edellytykset

Rikoksesta epäillylle saadaan tehdä henkilönkatsastus esineen, omaisuuden, asiakirjan, tiedon tai seikan löytämiseksi 2 §:n 1 momentin 2 kohdassa säädetyin edellytyksin, jos on todennäköisiä syitä epäillä häntä rikoksesta, josta säädetty ankarin rangaistus on vähintään vuosi vankeutta, taikka rattijuopumuksesta, huumausaineen käyttörikoksesta tai huumaavan aineen käyttämisestä ilmailussa. Jollei epäilyyn ole todennäköisiä syitä, epäilty saadaan katsastaa vain, jos erittäin pätevin perustein voidaan olettaa löytyvän mainitussa kohdassa tarkoitettu esine, omaisuus, asiakirja, tieto tai seikka.

Jos on tehty rikos, josta säädetty ankarin rangaistus on vähintään neljä vuotta vankeutta, saadaan DNA-tunnisteen määrittämiseksi tai ruutisavunäytteen ottamiseksi taikka muun vastaavan tutkimuksen suorittamiseksi tarpeellinen henkilönkatsastus tehdä ilman hänen suostumustaankin henkilölle, jota ei epäillä kyseisestä rikoksesta. Edellytyksenä tällaiselle henkilönkatsastukselle on, että tutkimuksella on erittäin tärkeä merkitys rikoksen selvittämiseksi sen vuoksi, että rikoksen selvittäminen olisi mahdotonta tai olennaisesti vaikeampaa käyttämällä tutkinnan kohteen oikeuksiin vähemmän puuttuvia keinoja. DNA-tunnisteet ja vastaavat tutkintatulokset on hävitettävä ja säilytetyt näytteet tuhottava, kun asia on lainvoimaisesti ratkaistu tai jätetty sillensä.