

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ilmailulain 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.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

PERUSTELUT

1 Nykytila

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.

Ilmailulain ilmailuonnettomuuksia, ilmailun etsintä- ja pelastuspalvelua, vaaratilanteita ja poikkeamia koskevan 11 luvun säännöksistä 125-128 §:t ovat poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY (jäljempänä *poikkeamadirektiivi*) täytäntöönpanosäännöksiä. Poikkeamadirektiivin ja sen nojalla annettujen täytäntöönpanoasetusten mukaan jäsenvaltioilla on velvoite perustaa pakollinen poikkeamailmoitusjärjestelmä, johon kuuluu poikkeaminen kerääminen, tallentaminen, suojaaminen sekä jakaminen jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välillä. Jäsenvaltioiden keräämät tiedot kootaan komission ylläpitämään eurooppalaiseen keskusrekisteriin (*European Central Repository*).

Poikkeamadirektiivin mukainen täytäntöönpanolainsäädäntö johti Euroopan komission arvion mukaan siihen, että Euroopan unionin jäsenvaltioiden poikkeamien ilmoitustapa ja -laajuus ovat vaihdelleet jäsenvaltioiden välillä huomattavasti. Näin oikeudenmukaisen turvallisuuskulttuurin (*just culture*) toteutumista ei ole pystytty turvaamaan yhtä tehokkaasti kaikissa jäsenvaltioissa. Lisäksi on havaittu, että nykyiset arkaluontoisen turvallisuustiedon suojaamista koskevat säännökset ovat käytännössä estäneet jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten pääsyn poikkeamatietoihin, jotka on tallennettu eurooppalaiseen keskusrekisteriin. Jotta eri jäsenvaltioiden viranomaiset pääsisivät hyötymään muiden jäsenvaltioiden ilmoittamista poikkeamista, komissio on katsonut, että poikkeamaa koskevat tiedot tulisi paremmin ja entistä laajemmin saada jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten käyttöön. Näihin kehittämistarpeisiin Euroopan komissio pyrki vastaamaan antamalla 18 päivänä joulukuuta 2012 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla, asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä direktiivin 2003/42/EY, komission asetuksen (EY) N:o 1321/2007 ja komission asetuksen (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta (KOM(2012) 776 lopullinen). Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät 3 päivänä huhtikuuta 2014 asetuksen (EU) N:o 376/2014 poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla, asetuksen (EU) N:o 996/2010 muuttamisesta sekä direktiivin 2003/42/EY, komission asetuksen (EY) N:o 1321/2007 ja komission asetuksen (EY) N:o 1330/2007 kumoamisesta (jäljempänä *poikkeama-asetus*). Poikkeama-asetusta aletaan soveltaa 15 päivästä marraskuuta 2015 alkaen, minkä vuoksi myös poikkeamia koskeva hallituksen esityksen mukainen sääntely tulisi saada voimaan mahdollisimman pian.

Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto on 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 veloitteeksi vasta uuden poikkeama-asetuksen myötä. Myös yleisemmin poikkeamatietojen raportointikulttuuri on Suomessa viime vuosien aikana kehittynyt ja poikkeamien ilmoitusmäärät ovat tasaisesti kasvaneet.

Suomalaisilla lentoyhtiöillä on jo nykyisin suurelta osin käytössään turvallisuusjohtamisjärjestelmät, jonka puitteissa ne seuraavat, analysoivat ja raportoivat poikkeamista ja muista vaaratilanteista.

Ilmailulain meluun liittyvistä toimintarajoituksista lentoasemilla koskevan 12 luvun säännökset perustuvat meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin (2002/30/EY). Liikenteen turvallisuusvirasto on voinut asettaa ilmailulain 130 §:n perusteella lentomeluhaittojen ehkäisemiseksi lentoasemilla toimintarajoituksia sellaisella lentoasemalla, jolla suihkukoneiden lentoonlähtöjen ja laskeutumisten yhteismäärä on kolmen perättäisen viimeksi kuluneen kalenterivuoden aikana ollut keskimäärin enemmän kuin 50 000 vuodessa. Näin ollen ilmailulain 12 luvun säännösten piiriin on Suomessa kuulunut vain Helsinki-Vantaan lentoasema. Toimintarajoitukset ovat voineet koskea suihkulentokoneiden pääsyä lentoasemalle, niukasti vaatimukset täyttävien suihkukoneiden liikennöinnin kieltoa sekä suihkukoneiden liikennöintiäaikoja. Melunhallintadirektiivin mukaisen sääntelyn avulla on luotu unionissa yhtenäiset säännöt, joiden tavoitteena on ollut helpottaa yhtäläisten toimintarajoitusten käyttöönottoa lentoasemilla lentokoneiden melupäästön haittavaikutusten rajoittamiseksi tai vähentämiseksi. Direktiivi on antanut mahdollisuuden toteuttaa yksittäisillä lentoasemilla toimintarajoituksia ennen kaikkea sellaisten lentokoneiden osalta, jotka täyttävät vain niukasti ICAO:ssa määritellyt melurajat. Melunhallintadirektiivin ja ilmailulain 12 luvun mukaisia toimintarajoituksia ei tähän mennessä ole Suomessa asetettu.

Euroopan komissio antoi 1 päivänä joulukuuta 2011 ehdotuksen neuvoston ja parlamentin asetuksiksi tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta (KOM(2011) 828 lopullinen). Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 598/2014 tasapainoisen lähestymistavan mukaista meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta (jäljempänä *melunhallinta-asetus*) hyväksyttiin 16 päivänä huhtikuuta 2014. Melunhallinta-asetuksella pyritään entistä yhdenmukaisempaan lentomelua koskevien toimintarajoitusten soveltamiseen unionin lentoasemalla ja tehostamaan toimintatapojen noudattamista unionissa. Melunhallinta-asetus tulee voimaan 13 päivänä kesäkuuta 2016.

2 Ehdotetut muutokset

Ilmailualan kansainvälinen sääntely ja Euroopan unionilainsäädäntö muuttuu nopeaan tahtiin ja sen vuoksi myös kansalliseen ilmailualan sääntelyyn kohdistuu jatkuvia muutostarpeita. Koska Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat poikkeama-asetuksen ja melunhallinta-asetuksen vasta huhtikuussa 2014, näiden asetusten edellyttämiä muutoksia ei enää ehditty ottaa huomioon ilmailulain kokonaisuudistuksessa, jota koskeva hallituksen esitys annettiin eduskunnalle 5 päivänä kesäkuuta 2014 (HE 79/2014 vp).

EU:n poikkeama-asetus tuli voimaan 15 päivänä toukokuuta 2014 ja asetuksen säännöksiä aletaan soveltaa 15 päivästä marraskuuta 2015 alkaen. Poikkeama-asetuksen nojalla Euroopan komissio on antanut 29 päivänä kesäkuuta 2015 asetuksen (EU) 2015/1018 pakollisesti ilmoitettavien siviili-ilmailun poikkeamien luokittelua koskevan luettelon vahvistamisesta. Jäsenvaltioiden on alettava soveltamaan myös tämän asetuksen mukaisia säännöksiä 15 päivästä marraskuuta 2015 alkaen, joten olisi tärkeää, että hallituksen esityksen mukainen sääntely erityisesti poikkeamia koskevien säännösten osalta saataisiin voimaan vielä vuoden 2015 aikana. EU:n melunhallinta-asetus tulee voimaan 13 päivänä kesäkuuta 2016. Kummallakin edellä mainituista EU:n asetuksista kumotaan vastaavasta aihealueesta annetut Euroopan parlamentin

ja neuvoston direktiivit. 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.

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.

Lain 3 §:n 1 momenttiin 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 hyväksyttäessä noudatettavista menettelyistä.

Lain 3 §:n 2 momenttia esitetään muutettavaksi niin, että säännöksessä viitataan muuhun lainsäädäntöön, jossa on säädetty kuluttaja-asiamiehen ja kuluttajariitalautakunnan toimivallasta matkustajien oikeuksiin liittyvissä asioissa. Kuluttaja-asiamiehen toimivallasta on säädetty laissa Kilpailu- ja kuluttajavirastosta (661/2012) ja kuluttajariitalautakunnan toimivallasta laissa kuluttajariitalautakunnasta (8/2007). Vastaavanlainen säännös sisältyy mm. merilakiin (674/1994, sellaisena kuin sitä on muutettu lailla 77/2015) ja joukkoliikennelakiin (869/2009, sellaisena kuin sitä on muutettu lailla 177/2015).

Lain 7 §:n 1 momentin 2 kohtaan tehtäisiin tekninen muutos, kun kansallistunnus muutettaisiin kansallisuustunnukseksi. Kansallisuustunnusta käytetään aluevalvontalaissa (755/2000) ja näin ilmailulain määritelmä vastaisi aluevalvontalakia.

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 myös onnettomuudet ja vakavat vaaratilanteet.

Lain 118 §:ssä säädetään onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamisesta. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin poistamalla Liikenteen turvallisuusviraston määräyksenantovaltuutus ilmauonnettomuutta tai vaaratilannetta koskevan ilmoituksen tekemisestä. Poikkeamista ilmoittaminen kattaa myös onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittamisen, joten ei ole perustetta sille, että Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin näistä antamaan määräyksiä.

Voimassa olevan lain 125 § poikkeamista ilmoittamisesta muutettaisiin niin, että pykälässä säädettäisiin 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, voimassa olevan ilmailulain mukaisen laajan ilmoitusvelvollisuuden, joka koskee myös sotilasilmailua. Yksinomaan sotilasilma-aluksia koskevista poikkeamista kuitenkin ilmoitetaan ilmailulain 7 §:n 1 momentin 19 kohdan mukaisesti puolustusvoimille. Puolustusvoimille toimitetut, yksinomaan sotilasilmailua koskevat poikkeamat käsiteltäisiin puolustusvoimissa ja vain kansallisesti, eikä niitä siten tallenneta EU:n tietokantoihin. Käytäntö ei siten sotilasilmailun osalta muuttuisi voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna miltään osin. Myös ulkomailla tapahtuneista poikkeamista on ilmoitettava Suomeen.

Voimassa olevan ilmailulain 126 § poikkeamailmoitusten tallettamisesta muutettaisiin niin, että pykälässä säädettäisiin 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. Poikkeama-asetuksen 4 artiklassa on säädetty niistä pakollisista tiedoista, joita on ilmoitettava. Näitä olisivat ilma-aluksen toimintaan, tekniseen kuntoon, huoltoon ja korjaukseen, lennonvarmistuspalveluihin ja -laitteisiin, lentopaikkoihin ja maapalveluihin liittyvät poikkeamatiedot. Poikkeama-asetuksen 5 artiklassa on säädetty niistä vapaaehtoisista tiedoista, joita voidaan pakollisten tietojen lisäksi ilmoittaa ilmoitusjärjestelmään. Tällaisia olisivat muut sellaiset tiedot, jotka ilmoittajan mielestä voivat muodostaa todellisen tai mahdollisen riskin ilmailun turvallisuudelle. Ilmoitusjärjestelmään ei tallennettaisi henkilötietoja, joten ilmoitusjärjestelmä ei olisi henkilökisteri.

Asetuksen mukaisesti vapaaehtoisesta ja pakollisista ilmoituksista saadut tiedot voidaan yhdistää samaan järjestelmään. Liikenteen turvallisuusvirasto ylläpitäisi 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 il-

moitusjärjestelmän 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 3 500-5 000 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 käyttämislle 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 viranomainen ei saisi ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittelemattoman 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 tarkoitettusta 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. Koska EU:n melunhallinta-asetus tulee voimaan ja sitä aletaan soveltaa vasta 13 päivästä kesäkuuta 2016 alkaen, hallituksen esitykseen sisältyy ehdotus laiksi eräiden ilmailulain säännösten kumoamisesta. Tällä lakiehdotuksella kumottaisiin ilmailulain 130–135 §:t 13 päivästä kesäkuuta 2016 alkaen. Suoraan sovellettavan melunhallinta-asetuksen vuoksi luvun säännöksiä karsittaisiin niin, että lukuun jäisi 13 päivästä kesäkuuta 2016 alkaen ainoastaan nyt ehdotettava uusi 129 §, joka sisältäisi säännökset tasapainoisesta lähestymistavasta ja toimintarajoitusten asettamisesta. Pykälä korvaisi aikaisemman melunhallintadirektiivin mukaisia määritelmiä koskeneen pykälän.

Tasapainoisella lähestymistavalla tarkoitettaisiin melunhallinta-asetuksen 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön lentomelun hallintaa varten kehittämää pro-

sessia 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 lentoterminein. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti melua olisi hallittava ja rajoitettava toimintarajoituksilla vasta sen jälkeen, kun on harkittu ja arvioitu muita tasapainoisen lähestymistavan mukaisia toimenpiteitä. Vastaavalla tavalla kuin voimassa olevan ilmailulain 12 luvun mukaisissa melunhallintadirektiivin täytäntöönpanosäännöksissä, myös jatkossa melunhallinta-asetuksen mukaisen sääntelyn ulkopuolella olisi sotilasilmailu.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto melunhallinta-asetuksen mukaisena toimivaltaisena viranomaisena asettaisi lentoasemalle melunhallintatavoitteen, jos se on päätyttyä tasapainoisen lähestymistavan mukaisessa arvioinnissa siihen, että muut melunhallintatavoitteet eivät ole riittäviä. Liikenteen turvallisuusvirasto myös arvioisi 1 momentissa tarkoitettujen toimintarajoitusten asettamisen tarpeellisuutta tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti sekä päättäisi sen asettamisesta. Toimivaltaisena viranomaisena Liikenteen turvallisuusvirasto päättäisi myös melunhallinta-asetuksen mukaisista erityisistä toimintarajoituksista vaatimukset niukasti täytettäville 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, puolustusvoimia sekä muita lentomelun hallintaan vaikuttavia asianosaisia. Eri toimivaltaisten viranomaisten ja toimijoiden yhteistyötä varten voitaisiin asettaa yhteistyöryhmä. Yhteistyöryhmä sovitaisi eri viranomaistahojen näkemyksiä yhteen melunhallintatavoitteista sekä myös sitä, miten toimenpiteiden suunnittelussa otetaan huomioon ja sovitetaan yhteen siviili- ja sotilasilmailun tarpeet.

Pykälän 4 momentti sisältäisi valtuuden säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella Liikenteen turvallisuusviraston lentoasemalle asettamasta melunhallintatavoitteesta, 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. Helsinki-Vantaan lentoasemalla ei ole sotilasilmailua ja muutenkin sotilasilmailu on melunhallinta-asetuksen mukaisen sääntelyn ulkopuolella. Näin ollen yhteistyöryhmäkään ei käsitelisi sotilasilmailun meluun liittyviä asioita. Melunhallintatavoitetta asettaessa ja lentoaseman toimintarajoituksen tarpeen arvioinnissa Liikenteen turvallisuusvirasto kuulisi lentoaseman pitäjää eli Finavia Oyj:tä sekä valtioneuvoston asetuksella tarvittaessa asetettavaa yhteistyöryhmää. Toimintarajoituksen tarpeen arvioinnissa pitäisi tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti arvioida erilaisten melunhallintatavoitteiden vaikuttavuutta ja sitä, kuinka tehokkaasti ne on otettu käyttöön. Toimintarajoitukset olisi vasta viimeinen keino ja siksi niiden arvioinnin yhteydessä olisi myös otettava huomioon erilaiset valtakunnalliset tarpeet lentoliikenteen toiminta- ja kehitysedellytysten turvaamiseksi.

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 aluehallintovi-

rasto 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 maakunta-kaavoituksesta vastaavia viranomaisia. Kaavoituksen lisäksi lentoliikenteen aiheuttamaan meluhaittaan voidaan vaikuttaa lentoaseman pitäjän ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan 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, 97, 111, 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. Ilmatilan käytön rajoittaminen on mahdollista nykyisellään 11 §:ssä mainituissa tarkoituksissa, mutta missään Suomen lainsäädännössä ei ole toistaiseksi säädetty mahdollisuutta asettaa ilmatilan käyttörajoituksia ympäristösyistä. Lentomelutietoisuuden yleistymisen myötä asia nousee kuitenkin usein esille esimerkiksi asiakasyhteydenotoissa, ja muun muassa Porvoon kaupunginvaltuusto hyväksyi ympäristönsuojelulain 19 §:n perusteella ympäristönsuojelumääräykset, joissa kiellettiin häiritsevä huvi- ja harjoituslentotoiminta. Määräykset kumottiin tältä osin sittemmin hallinto-oikeudessa, mutta tapaus osoitti, että niin kauan kuin lainsäädännössä ei ole selkeästi osoitettu, minkä tahon toimintavaltaan mahdollisten ympäristöperusteisten rajoitusten asettaminen kuuluu, riskinä ovat paikalliset ratkaisut. Lainsäädännön selkeyden näkökulmasta pidetäänkin perusteltuna, että ilmailulaissa nimenomaisesti tuotaisiin esille, että myös ympäristöperusteinen harkinta kuuluu tältä osin valtioneuvostolle. Vaihtoehtona olisi, että laissa todettaisiin selkeästi, että ilmatilan käyttöä ei muilla kuin 11 §:ssä tarkoitetuilla perusteilla ja siinä mainittujen tahojen toimesta rajoiteta. Esitetty säännösmuutos olisi siten perusteltu ennen kaikkea toimivallan selkeyttämisen näkökulmasta eli vastuu ilmatilan rajoittamisesta ympäristöperusteinen kuuluu valtioneuvostolle. Toiseksi säännösmuutos olisi tärkeä lainsäädännöllinen kannanotto ympäristönäkökohtien huomioon ottamisen merkityksestä erityisesti tilanteessa, jossa Korkein

hallinto-oikeus on antanut oman päätöksensä (KHO 2015:12) Helsinki-Vantaan meluperusteista toimintarajoituksista. Säännöksellä osoitettaisiin, että valtionhallinto ei ole välinpitämättömän myöskään ympäristöarvojen osalta ilmatilanhallinnassa. Luvun 12 mukaiset melunhallintaa koskevat säännökset ja EU:n melunhallinta-asetus mahdollistavat puuttumisen vain lentoasemien yhteydessä tapahtuvan toiminnan meluun.

Ottaen huomioon lentoliikenteen merkitys kansainvälisessä ja kansallisessa liikenteessä olisi tärkeää, että meluntorjuntaan liittyvistä syistä katsotut rajoitukset päätettäisiin valtakunnallisella tasolla, ei paikallisella tasolla. Lentoliikenteen rajoittaminen olisi perusteltua vain poikkeuksellisissa tapauksessa, esimerkiksi, jos lentoliikenteen rajoittaminen katsotaan perustelluksi luonnonsuojelualueilla.

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. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi erityisistä syistä myöntää luvan ilmailuun kieltoalueella kuultuaan niiden tahojen edustajia, joiden suojaamiseksi alue on perustettu. Kuulemisesta säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Jos kieltoalue olisi perustettu jonkin laitoksen suojaamiseksi, on laitoksen huoltoon tai muuhun sen toimintaan tai käyttöön nimenomaisesti liittyvä ilmailu kuitenkin sallittu. Tällaisia laitoksia ovat esimerkiksi ydinvoimalat tai öljynjalostuslaitokset, joiden yllä lentämistä on turvallisuussyistä rajoitettu. Rajoitusalueella ilmailu olisi sallittu vain puolustusvoimien luvalla tai puolustusvoimien asettamilla erityisehdoilla. Ehdotettu säännösmuutos olisi linjassa sen kanssa, mitä ilmailulta rajoitetuista alueista annetun valtioneuvoston asetuksen 930/2014 4 ja 5 §:ssä on säädetty ilmailusta kielto- ja rajoitusalueilla.

Pykälän 2 momenttiin esitetään lisättäväksi, että FUA-asetuksessa tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö voisi ilmailulta rajoitetuista alueista annetun valtioneuvoston asetuksen 3 §:ssä säädettyllä tavalla määrittää ja edelleen tämän määrittämisen pohjalta 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). Käsikirjassa on kuvattu tilapäisen vaara-alueen osoittamisprosessi. 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. Myös 181 §:n uuden 5 kohdan mukaisesti

111 §:ssä tarkoitettua lennonvarmistuksen maksuja koskevasta päätöksestä voidaan hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta.

Lain 97 §:ää muutettaisiin niin, että sen 1 momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan lentoaseman kulunvalvontaa, valvontaa ja kiertovartiointia saa suorittaa henkilö, jonka lentoaseman pitäjä on hyväksynyt kyseiseen tehtävään.

Yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöön panemiseksi annettu komission asetus 185/2010 edellyttää, että lentoaseman turvatoimenpiteitä suorittavat henkilöt joko sertifioidaan tai hyväksytään. Tällä hetkellä laista on puuttunut lentoaseman kulunvalvontaa, valvontaa ja kiertovartiointia suorittavien henkilöiden hyväksyntämenettely. Ilmailulain 97 §:n 1 momenttiin lisättäväksi ehdotetun säännöksen mukaisia kulunvalvontaan, valvontaan ja kiertovartiointiin liittyviä tehtäviä suorittavat henkilöt tekevät yleensä pääasiallisena tehtävänänsä jotain muita tehtäviä, kuten esimerkiksi kunnossapidon tehtäviä. Henkilöiden työtehtävät voivat vaihdella muun muassa vuodenaikasta riippuen, joten lentoasemanpitäjällä olisi paras tietämys hyväksyntätarpeesta ja siitä kenen työtehtäviin näitä tehtäviä voitaisiin yhdistää. Tästä johtuen lentoasemanpitäjä pystyisi parhaiten tunnistamaan myös hyväksymistarpeen. Lentoasemanpitäjä vastaa myös viimekädessä siitä, että lentoasemalla työskentelevät henkilöt on koulutettu vaatimustenmukaisesti, joten on nähty tarkoituksenmukaiseksi, että lentoasemanpitäjä myös hyväksyy näitä toimenpiteitä suorittavat henkilöt. Perustuslain mukaisesti julkinen hallintotehtävä voidaan siirtää muulle kuin viranomaiselle ainoastaan lailla tai lain nojalla. Vaikka EU-asetus ei nimenomaisesti edellytä viranomaishyväksyntää, esitetään lain 97 §:ään lisäystä, jossa hyväksynnän antaminen siirrettäisiin lentoaseman pitäjälle. Kyseisissä tehtävissä ei käytetä merkittävää julkista valtaa eikä henkilöiden hyväksyttäminen viranomaisella toisi kyseisiin tehtäviin lisäarvoa, vaan ainoastaan hallinnollista lisätyötä, jos viranomainen hyväksyisi lentoaseman pitäjän tekemän esityksen sellaisenaan.

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 käyttöönottosoveltuvuusarviointiin sekä tarkastukseen liittyviä tehtäviä.

Lisäksi 10 luvun 111 §:ää muutettaisiin niin, että siihen tulisi uusi 2 ja 3 momentti. Pykälän uuden 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto valmistelisi palveluntarjoajien toimittamien tietojen pohjalta yhteisen lennonvarmistuksen maksujärjestelmän mukaisen esityksen maksuista. Viraston olisi varattava toimijoille tilaisuus antaa lausuntonsa esityksestä ja toimitettava esityksensä Euroopan komissiolle tarkistettavaksi. Saatujen lausuntojen ja Euroopan komission antaman hyväksynnän jälkeen virasto vahvistaisi maksut ja ilmoittaisi ne Euroopan komissiolle. Esitetty säännös perustuisi lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä annettuun komission asetukseen (EU) N:o 391/2013. Kyseisen asetuksen 17 artiklassa säädetään jäsenvaltioiden veloitteesta vahvistaa lennonvarmistuspalvelujen yksikköhinnat. Maksujen valmistelussa on noudatettu toimintamallia, jossa Liikenteen turvallisuusvirasto valmistelee esityksen hinnoiksi reittimaksujen ja niiden lentoasemien lennonvarmistuspalvelujen osalta, joihin sovelletaan maksuasetusta. Maksujen laskennassa sovelletaan asetukseen sisältyviä laskentakaavoja ja tiedot on toimitettava Euroopan komissiolle tarkistettavaksi kunkin vuoden kesäkuun ensimmäiseen päivään mennessä. Asetus myös edellyttää valmistelulta avoimuutta ja mahdollisuutta muutoksenhakuun. Siksi olisi tärkeää, että kansallisesti säädetään ilmailulain 111 §:ssä myös toimijoiden mahdollisuudesta antaa lausunto maksuesityksestä ennen kuin lopulliset maksut ilmoitetaan Euroopan komissiolle kunkin kalenterivuoden marraskuun ensimmäiseen päivään mennessä.

HE 69/2015 vp

Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jonka mukaan ilmaliikennepalvelun tarjoaja vahvistaisi lennonvarmistuspalvelun maksut muilta osin kuin niitä ei vahvisteta 2 momentin mukaisesti. Näillä tarkoitetaan sellaisia maksuja, jotka eivät edellytä komission asetuksen 391/2013 mukaista vahvistusta. Näitä ovat esimerkiksi muiden kuin Helsinki-Vantaan lentoaseman lennonvarmistuspalvelumaksut. Uuden 2 ja 3 momentin johdosta aikaisemmasta 2 momentista tulisi pykälän 4 momentti.

Lain 153 §:n 1 momenttia muutettaisiin niin, että siihen lisättäisiin uusi 6 kohta, jonka mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi oikeus ilmailutoiminnan valvontaa varten saada 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 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 tarkoitettuisa asioissa tekemiin päätöksiin voisi hakea oikaisua 181 §:ssä säädetyllä tavalla.

Lain 158 §:ää muutettaisiin niin, että pykälän 5 momentti palautettaisiin aikaisempaan muotoon siinä suhteessa, 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 pienyrityksille mahdollisimman vähän hallinnollista lisätyötä. Lisäksi momenttiin lisättäisiin Rajavartiolaitoksen esityksestä, että merialueelle sijoitettavan tuulivoimalan osalta olisi pyydettävä myös Rajavartiolaitoksen lausunto. Näin varmistettaisiin, että Rajavartiolaitokselle johtavana meripelastusviranomaisena säädettyjen tai Rajavartiolaitoksen muiden lakisääteisten tehtävien edellyttämien lentotehtävien suorittaminen ei vaarannu ja että ne olisivat suunnitellusta tuulipuistosta huolimatta toteutettavissa.

Lain 164 §:n 1 momentin 1 kohdasta poistettaisiin tasotarkastuksen vastaanottaminen ja kohtaan jäisi vain lennontiedottajan pätevyyden arviointi. Tasotarkastuksen vastaanottamisessa kyse ei ole enää sellaisesta sopimuksella siirrettävästä tehtävästä, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto voisi siirtää asiantuntijalle, vaan tasotarkastuksen vastaanottaminen merkitään unionilainsäädännön mukaisesti suoraan lupakirjaan. Asiasta säädetään komission asetuksessa (EU) 2015/340 lennonjohtajien lupakirjoja ja todistuksia koskevista teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti, komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EU) N:o 805/2011 kumoamisesta, tarkemmin sanottuna asetuksen ATCO.C.045 kohdassa.

Lain 181 §:ää muutoksenhausta muutettaisiin niin, että pykälän 2 momenttiin lisättäisiin uudet 2 ja 5 kohdat, joiden mukaisesti 47 §:ssä tarkoitetuista matkustamomiehistöjen 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. Markkinaoikeus käsittelee lentoasemaverkosta ja -maksuista annetun lain (210/2011) nojalla maksuasioihin liittyvät muutosvaatimukset. Olisi siten tarkoituksenmukaista, että myös hallituksen esityksen 111 §:ssä tarkoitettuihin lennonvarmistuksen maksuja koskeviin päätöksiin haettaisiin muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 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.

3.2 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.

3.3 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 282 000 asukasta, Espoossa 92 000 asukasta ja Vantaalla 78 000 asukasta. Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenteen melualueilla asuvien määrää on onnistuttu kokonaisuudessaan viime vuosikymmenten aikana merkittävästi vähentämään, sillä vuoden 1990 tilanteessa melualueella asui vielä 97 000 asukasta. Melulle altistumisen vähentymiseen ovat vaikuttaneet erityisesti konekaluston kehitys, kiitoteiden ensisijaisuusjärjestyksen noudattaminen ja kolmannen kiitotien käyttöönotto vuonna 2002.

3.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Esityksellä ei ole vaikutuksia valtion ja kuntien väliseen tehtävänjakoon.

Esityksen mukainen sääntely perustuu pääosin EU-lainsäädäntöön. Kansallista sääntelyä esitetään karsittavaksi, kun sääntely perustuu suoraan EU-asetuksilla tapahtuvaan sääntelyyn. Näin ollen hallituksen esitys on linjassa hallitusohjelman norminpurkua koskevien tavoitteiden kanssa.

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.

4 Asian valmistelu

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

Esityksestä on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, puolustusministeriöltä, sisäministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, ulkoasiainministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Liikennevirastolta, Rajavartiolaitoksen esikunnalta, Ilmatieteen laitokselta, Tietosuojavaltuutetun toimistolta, Etelä-Suomen aluehallintovirastolta, Uudenmaan ELY-keskukselta, Helsingin kaupungilta, Espoon kaupungilta, Vantaan kaupungilta, Järvenpään kaupungilta, Nurmijärven kunnalta, Tuusulan kunnalta, Kauniaisten kaupungilta, Suomen Kuntaliitolta, Uudenmaan liitolta, Finavia Oyj:ltä, Elinkeinoelämän keskusliitolta, Patria Oyj:ltä, Energiateollisuus ry:ltä, Suomen tuulivoimayhdistys ry:ltä, Suomen luonnonsuojeluliitto ry:ltä, PIA ry:ltä, Suomen ilmailuliitto ry:ltä, Suomen moottorilentäjien liitto ry:ltä, Ilmailualan unioni ry:ltä, Suomen lennonjohtajien yhdistys ry:ltä, Ilmailutietotekniset ry:ltä, JHL ry:ltä, Finnair Oyj:ltä, Blue1/SAS Oyj:ltä, Nordic Regional Airline Oyj:ltä sekä BARIF ry:ltä.

Pääosin lausunnoissa annettiin tuki hallituksen esitykselle. Lausunnonantajat ovat pitäneet erittäin tärkeänä, että lentoaseman tasapainoista lähestymistapaa ja toimintarajoitusten asettamista varten asetetaan laaja-alainen työryhmä ja monet lausunnonantajat ovat ilmoittaneet halukkuudestaan osallistua yhteistyöryhmän työhön. Oikeusministeriön ja Tietosuojavaltuutetun lausunnot on pyritty ottamaan huomioon esitetyllä tavalla. Puolustusministeriön lausunnon pohjalta on erityisesti tarkistettu hallituksen esityksen perusteluja sotilasilmailun osalta. Muilta osin lausunnot on otettu huomioon soveltuvin osin.

5 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Esityksen 46 ja 97 §:ien mukaiseen sääntelyyn sisältyy perustuslain 124 §:ssä tarkoitettua julkisen vallan käyttöä, joka on siirretty muulle kuin viranomaiselle. Lain 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 2014. Kyseisen tehtävän 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 kelpuus, 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.

Hallituksen esityksen 97 §:ssä taas valtuutettaisiin lentoaseman kulunvalvontaa, valvontaa ja kiertovartiointia suorittamaan henkilö, jonka lentoaseman pitäjä on hyväksynyt kyseiseen tehtävään. Yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöön panemiseksi annettu komission asetus 185/2010 edellyttää, että lentoaseman turvatoimenpiteitä suorittavat henkilöt joko sertifioidaan tai hyväksytään. Lentoaseman kulunvalvontaa, valvontaa ja kiertovartiointia suorittavat henkilöt tekevät yleensä pääasialli-

sena tehtävänäan jotain muita tehtäviä lentoasemalla, kuten esimerkiksi kunnossapidon tehtäviä. Henkilöiden työtehtävät voivat vaihdella myös vuodenaikasta riippuen, joten lentoasemanpitäjällä olisi paras tietämys hyväksyntätarpeesta ja siitä kenen työtehtäviin näitä tehtäviä voitaisiin yhdistää. Tästä johtuen lentoasemanpitäjä pystyisi parhaiten tunnistamaan myös hyväksymistarpeen. Lentoasemanpitäjä vastaa myös viimekädessä siitä, että lentoasemalla työskentelevät henkilöt on koulutettu vaatimustenmukaisesti, joten on nähty tarkoituksenmukaiseksi, että lentoasemanpitäjä myös hyväksyy näitä toimenpiteitä suorittavat henkilöt. Kyseisiin tehtäviin ei liity merkittävää julkisen vallan käyttöä eikä niiden yhteydessä tehdä hallintopäätöksiä, joten olisi perusteltua, että kyseisiin tehtäviin henkilöt hyväksyttäisiin lentoasemanpitäjän toimesta, eikä niihin edellytetä viranomaishyväksyntää, joka ei toisi lentoasemanpitäjän omaan hyväksyntään verrattuna mitään lisäarvoa, ainoastaan ylimääräistä hallinnollista lisätyötä. Perustuslain mukaisesti julkinen hallintotehtävä voidaan siirtää muulle kuin viranomaiselle ainoastaan lailla tai lain nojalla. Vaikka EU-asetus ei nimenomaisesti edellytä viranomaishyväksyntää, esitetään lain 97 §:ään lisäystä, jossa hyväksynnän antaminen siirrettäisiin lentoasemanpitäjälle.

Esityksen 129 § sisältää valtuuden säätää tarkemmin Liikenteen turvallisuusviraston toimivaldasta 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 toimienpitojen toimia lentomelun hallintatoimenpiteiden suunnittelua ja toteutusta. Säädettävä 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. Tietojen luovuttaminen olisi sallittua vain sitä tarkoitusta varten, johon tietoja pyydetään. Tietoja voidaan luovuttaa pykälässä säädetyllä tavalla vain viranomaisille laissa säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi, Onnettomuustutkintakeskukselle turvallisuustutkintaa varten, Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion viranomaisille, Euroopan komissiolle ja kansainvälisissä sopimuksissa tarkoitetuille viranomaisille Euroopan unionin lainsäädännöstä tai Suomea sitovista kansainvälisistä sopimuksista johtuvien velvoitteiden hoitamista varten tai perustellusta syystä yksittäisluovutuksena viranomaisille ja viranomaistehtävien suorittamista varten Euroopan unionin tai Euroopan talousalueen ulkopuolelle. Vastaavanlainen säännös sisältyy ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain (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 vastuhenkilön nimi, henkilötunnus ja yhteystiedot. Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi 7 momentti, jonka mukaisesti 1 momentin 6 kohdassa tarkoitettujen henkilötietojen käsittelyyn sovellettaisiin, mitä henkilötietolaissa ja ilmailulain 2 luvussa ilma-alusrekisteri- ja lupakirjarekisteritiedoista säädetään ja tietojen luovuttamiseen sovelletaan julkisuuslakia.

HE 69/2015 vp

Edellä esitetyn perusteella lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisenjärjestyksessä.

6 Voimaantulo

Lain ehdotetaan tulevan voimaan mahdollisimman pian.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ilmailulain (864/2014) 127 §,
muutetaan 3 §:n 1 momentin 7 kohta ja 2 momentin johdantokappale, 7 §:n 1 momentin 2 kohta, 11 §:n 1 ja 2 momentti sekä 4 momentin johdantokappale, 27 §:n 1 momentin 1 kohta, 42 §:n 2, 3 ja 6 momentti, 46 §, 47 §:n 1 momentin 7 kohta, 63 §:n 1 momentti, 97 ja 111 §, 117 §:n 3 ja 4 kohta, 118 §:n 1 momentti, 125 ja 126 §, 128 §:n 1 momentti, 129 §, 153 §:n 1 momentti, 157 §, 158 §:n 5 momentti, 164 §:n 1 momentin 1 kohta, 178 §:n 1 ja 20 kohta ja 181 §:n 2 ja 4 momentti sekä

lisätään 3 §:n 1 momenttiin uusi 8 kohta, lakiin uusi 110 a § ja 153 §:ään uusi 7 momentti:

3 §

Toimivaltainen viranomainen

Sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä, virasto toimii seuraavissa Euroopan unionin säädöksissä tarkoitettuna toimivaltaisena kansallisena viranomaisena:

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 asetusta (EU) N:o 376/2014 (*poikkeama-asetus*);

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

Sen lisäksi, mitä kuluttaja-asiamiehen ja kuluttajariitalautakunnan toimivallasta säädetään muualla lainsäädännössä, Liikenteen turvallisuusvirasto toimii seuraavien asetusten mukaisena toimivaltaisena viranomaisena:

7 §

Sotilasilmailua koskevat tarkennukset ja poikkeukset

Sotilasilmailuun sovelletaan tämän lain säännöksiä seuraavin tarkennuksin ja poikkeuksin:

2) sotilasilma-alus merkitään kansallisuustunnuksen lisäksi 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 taikka milloin kielto tai rajoitus on välttämätön valtakunnallisesti merkittävien ympäristöarvojen suojelemiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä myöntää luvan ilmailuun kieltoalueella kuultuaan niiden tahojen edustajia, joiden suojaamiseksi alue on perustettu. Kuulemisesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Jos kieltoalue on perustettu jonkin laitoksen suojaamiseksi, on laitoksen huoltoon tai muuhun sen toimintaan tai käyttöön nimenomaisesti liittyvä ilmailu kuitenkin sallittu. 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 vaara-alueella on ilmoitettava alueennohjohtajalle. FUA-asetuksessa tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö voi lisäksi erityisestä syystä määrittää ja osoittaa tilapäisen vaara-alueen enintään kahden viikon ajaksi edellyttäen, että osoittamista koskevat ohjeet sisällytetään 107 §:n 2 momentissa tarkoitettuun ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjaan.

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 veloitteiden hoitamiseksi;

42 §

Suunnittelu, valmistus ja huolto

Suunnittelijaa 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-aluksen; tai
- 3) muutoksen tai korjauksen suunnittelu ilma-aluksen, jolle ei haeta lentokelpoisuustodistusta tai jolle on annettu lentokelpoisuustodistuksen sijaan lupa ilmailuun.

Valmistajaa 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.

HE 69/2015 vp

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 vapauttaa suunnitelman hyväksyntävaatimuksesta, jos hyväksyntä ei ole lentoturvallisuuden kannalta tarpeellinen.

46 §

Luvan myöntäjä

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää luvan, jollei 163 §:stä muuta johdu. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi kuitenkin myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto. Matkustamomiehistön terveydentilatodistuksen myöntää terveyskeskuslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus. Matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen 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 määräajan, jollei jäljempänä toisin säädetä.

47 §

Luvan myöntämisen edellytykset ja luvan lajit

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

7) merkinantajan hyväksyntä;

63 §

Liikennelupa

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

97 §

Tarkastusten ja valvonnan 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 säädetty perusteet. Jos ilmoitettu laitos ei enää täytä näitä perusteita, Liikenteen turvallisuusviraston on peruutettava ilmoitetun laitoksen nimitys ja ilmoitettava siitä Euroopan komissiolle ja muille jäsenvaltioille.

111 §

Lennonvarmistuspalvelun maksut

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että lennonvarmistuspalvelun maksut määritellään palveluntarjoaja-asetuksen 15 artiklan mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusviraston on valmisteltava palveluntarjoajien toimittamien tietojen pohjalta yhteisen lennonvarmistuksen maksujärjestelmän mukainen esitys maksuista. Viraston on varattava toimijoille tilaisuus antaa lausuntonsa esityksestä sekä toimitettava esityksensä Euroopan komissiolle tarkistettavaksi. Saatujen lausuntojen ja Euroopan komission antaman hyväksynnän jälkeen virasto vahvistaa maksut ja ilmoittaa ne Euroopan komissiolle.

Ilmaliikennepalvelun tarjoaja vahvistaa lennonvarmistuspalvelun maksut siltä osin kuin niitä ei vahvisteta 2 momentin mukaisesti.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että valtion ilmailulta ja sotilasilmailulta perittävät maksut ovat kohtuullisia ja hinnoittelussa noudatetaan, mitä 112 §:ssä säädetään.

117 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

3) vakavalla vaarantilanteella poikkeama-asetuksen 2 artiklan mukaista vakavaa vaaratilannetta;

4) poikkeamalla poikkeama-asetuksen 2 artiklan mukaista poikkeamaa.

118 §

Ilmailuonnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Siviili-ilmailun onnettomuudesta ja vakavasta vaaratilanteesta on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

125 §

Poikkeama-asetuksen soveltaminen

Poikkeama-asetusta sovelletaan Suomessa kaikkiin ilma-aluksiin. Yksinomaan sotilasilmailua koskevat poikkeamat, jotka 7 §:n 1 momentin 19 kohdan mukaisesti ilmoitetaan puolustusvoimille, käsitellään kuitenkin kansallisesti.

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

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 ilmoitusjärjestelmäänsä kerätyt poikkeamatiedot.

Poikkeamatiedot ilmoitetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle teknisen käyttöyhteyden välityksellä.

128 §

Poikkeamatietojen käyttö

Viranomainen ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittele mattoman 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.

129 §

Tasapainoinen lähestymistapa ja toimintarajoituksen asettaminen

Melunhallinta-asetusta sovelletaan asetuksen tarkoittamalla tavalla siviili-ilmailussa käytäviin ilma-aluksiin. Melunhallinta-asetuksen 2 ja 5 artiklassa tarkoitetun tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti lentoliikenteen melua saa hallita ja rajoittaa asetuksen 2 artiklan 6 kohdan mukaisilla toimintarajoituksilla vasta sen jälkeen, kun on harkittu ja arvioitu muita tasapainoisen lähestymistavan mukaisia toimenpiteitä.

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 §:n 1 momentissa tarkoitettua valtion viranomaista ja 22 §:ssä tarkoitettua kunnan ympäristönsuojeluviranomaista, lentoyhtiöitä, puolustusvoimia sekä muita asianosaisia. Eri toimivaltaisten viranomaisten ja toimijoiden yhteistyötä varten voidaan asettaa yhteistyöryhmä.

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

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 tarkoitettujen 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.

Edellä 1 momentin 6 kohdassa tarkoitettujen henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan, mitä 2 luvussa säädetään ilma-alusrekisteri- ja lupakirjarekisteritietojen käsittelystä. Henkilötietojen käsittelystä säädetään lisäksi henkilötietolaissa ja tietojen luovuttamisesta viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa.

157 §

Ilmailun ympäristövaikutuksia koskevat määräykset ja päätökset

Liikenteen turvallisuusvirasto voi, ottaen huomioon 129 §:ssä tarkoitettun tasapainoisen lähestymistavan, antaa määräyksiä ja tehdä päätöksiä lento- ja huoltotoiminnasta, jos se on tarpeen ilma-alusten aiheuttaman melun tai muun haitallisen ympäristövaikutuksen vähentämiseksi tai estämiseksi taikka sallitun poikkeuksen myöntämiseksi. Määräykset ja päätökset voivat koskea:

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

HE 69/2015 vp

158 §

Lentoesteet

Lupaa 2 momentissa tarkoitettun laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen haetaan Liikenteen turvallisuusvirastolta. Lentoesteluvan hakemukseen tulee liittää asianomaisen ilmaliikennepalvelun tarjoajan antama lausunto ja merialueelle sijoitettavan tuulivoimalan osalta myös Rajavartiolaitoksen lausunto. Jollei lentoturvallisuus vaarannu, Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa luvan 2 momentissa tarkoitettun 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.

164 §

Ulkopuolisen asiantuntijan käyttäminen Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien hoitamisessa

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sopimuksella siirtää seuraavat hallintotehtävät koti- tai ulkomaiselle asiantuntijalle, jolla on tehtävän hoitamisen kannalta riittävä koulutus ja muut tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot:

- 1) lennontiedottajan pätevyuden arviointi;
-

178 §

Ilmailurikkomus

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

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

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

on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, ilmailurikkomuksesta sakkoon.

181 §

Muutoksenhaku

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

1) 40 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden hallintaorganisaation päätös lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta;

HE 69/2015 vp

- 2) 47 §:ssä tarkoitetut matkustamomiesthistön kelpoisuustodistuksen myöntäminen ja merkinantajan hyväksyntä;
- 3) 102 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää pääsylupa lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvavalvotulle alueelle;
- 4) 103 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää henkilökortti ja ajoneuvolupa;
- 5) 111 §:ssä tarkoitetuista lennonvarmistuspalvelun maksuista;
- 6) 163 §:ssä tarkoitetut pätevien yksiköiden ja harrasteilmailun järjestöjen tekemät päätökset;
- 7) 164 §:ssä tarkoitetut ulkopuolisen asiantuntijan tekemät päätökset;

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

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä kuuta 20 ____ . Lain 129 § tulee kuitenkin voimaan vasta päivänä 13 päivänä kesäkuuta 20 ____ .

1.

Laki

ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ilmailulain (864/2014) 127 §,
muutetaan 3 §:n 1 momentin 7 kohta ja 2 momentin johdantokappale, 7 §:n 1 momentin 2 kohta, 11 §:n 1 ja 2 momentti sekä 4 momentin johdantokappale, 27 §:n 1 momentin 1 kohta, 42 §:n 2, 3 ja 6 momentti, 46 §, 47 §:n 1 momentin 7 kohta, 63 §:n 1 momentti, 97 ja 111 §, 117 §:n 3 ja 4 kohta, 118 §:n 1 momentti, 125 ja 126 §, 128 §:n 1 momentti, 129 §, 153 §:n 1 momentti, 157 §, 158 §:n 5 momentti, 164 §:n 1 momentin 1 kohta, 178 §:n 1 ja 20 kohta ja 181 §:n 2 ja 4 momentti sekä
lisätään 3 §:n 1 momenttiin uusi 8 kohta, lakiin uusi 110 a § ja 153 §:ään uusi 7 momentti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

3 §

3 §

Toimivaltainen viranomainen

Toimivaltainen viranomainen

Sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä, virasto toimii seuraavissa Euroopan unionin säädöksissä tarkoitettuna toimivaltaisena kansallisena viranomaisena:

Sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä, virasto toimii seuraavissa Euroopan unionin säädöksissä tarkoitettuna toimivaltaisena kansallisena viranomaisena:

7) poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/42/EY (poikkeamadirektiivi).

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 asetusta (EU) N:o 376/2014 (poikkeama-asetus);

Lisätään uusi 8 kohta

8) tasapainoisen lähestymistavan mukaisista meluun liittyvien toimintarajoitusten aset-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Sen lisäksi, mitä jäljempänä tässä laissa säädetään kuluttajaviranomaisten toimivaltasta, Liikenteen turvallisuusvirasto toimii seuraavien asetusten mukaisena toimivaltaisena viranomaisena:

tamista unionin lentoasemilla koskevista säännöistä ja menettelyistä sekä direktiivin 2002/30/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 598/2014 (melunhallinta-asetus).

Sen lisäksi, mitä *kuluttaja-asiamiehen ja kuluttajariitalautakunnan toimivallasta säädetään muualla lainsäädännössä*, Liikenteen turvallisuusvirasto toimii seuraavien asetusten mukaisena toimivaltaisena viranomaisena:

7 §

Sotilasilmailua koskevat tarkennukset ja poikkeukset

Sotilasilmailuun sovelletaan tämän lain säännöksiä seuraavin tarkennuksin ja poikkeuksin:

2) sotilasilma-alus merkitään kansallisuustunnuksen lisäksi erityistunnuksella;

7 §

Sotilasilmailua koskevat tarkennukset ja poikkeukset

Sotilasilmailuun sovelletaan tämän lain säännöksiä seuraavin tarkennuksin ja poikkeuksin:

2) sotilasilma-alus merkitään *kansallisuustunnuksen lisäksi* 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.

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 *taikka milloin kielto tai rajoitus on välttämätön valtakunnallisesti merkittävien ympäristöarvojen suojelemiseksi. Liikenteen turvallisuusvirasto voi erityisistä syistä myöntää luvan ilmailuun kieltoalueella kuultuaan niiden tahojen edustajia, joiden suojaamiseksi alue on perustettu. Kuulemisesta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Jos kieltoalue on perustettu jonkin laitoksen suojaamiseksi, on laitoksen huoltoon tai muuhun sen toimintaan tai käyttöön nimenomaisesti liittyvä ilmailu kuitenkin sallittu. Rajoitusalueella ilmailu on sallittu vain puolustusvoimien luvalla tai puolustusvoimien asettamilla eri-*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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 alueenjohtajalle.

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

FUA-asetuksessa tarkoitettun 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 säädettyjen tehtävien tai velvoitteiden hoitamiseksi;

42 §

Suunnittelu, valmistus ja huolto

 Suunnittelijalta ei vaadita hyväksyntää, jos kyseessä on:

1) pienen muutoksen tai korjauksen suunnittelu;

2) sellaisen ilma-aluksen suunnittelu, jolle ei haeta lentokelpoisuustodistusta, tai laitteiden tai osien suunnittelu tällaiseen ilma-

tyisehdoilla.

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 vaara-alueella on ilmoitettava alueenjohtajalle.

FUA-asetuksessa tarkoitettu ilmatilan hallintayksikkö voi lisäksi erityisestä syyistä määrittää ja osoittaa tilapäisen vaara-alueen enintään kahden viikon ajaksi edellyttäen, että osoittamista koskevat ohjeet sisällytetään 107 §:n 2 momentissa tarkoitettuun ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjaan.

 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;

42 §

Suunnittelu, valmistus ja huolto

 Suunnittelijaa 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-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

alukseen; tai

3) muutoksen tai korjauksen suunnittelu ilma-alukseen, jolle ei haeta lentokelpoisuustodistusta tai jolle on annettu lentokelpoisuustodistuksen sijaan lupa ilmailuun.

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

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.

46 §

Luvan myöntäjä

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

alukseen; tai

3) muutoksen tai korjauksen suunnittelu ilma-alukseen, jolle ei haeta lentokelpoisuustodistusta tai jolle on annettu lentokelpoisuustodistuksen sijaan lupa ilmailuun.

Valmistajaa 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.

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 vapauttaa suunnitelman hyväksyntävaatimuksesta, jos hyväksyntä ei ole lentoturvallisuuden kannalta tarpeellinen.

46 §

Luvan myöntäjä

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää luvan, jollei 163 §:stä muuta johdu. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi kuitenkin myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenteen turvallisuusvirasto. Matkustamomiehistön terveydentilatodistuksen myöntää terveyskeskuslääkäri, ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus. Matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen *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 määräajan, jollei jäljempänä toisin säädetä.

HE 69/2015 vp

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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:

7) ilma-alukselle opastusmerkkejä antavan henkilön hyväksyntä;

63 §

Liikennelupa

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

97 §

Tarkastusten suorittaminen

Turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa Euroopan komission asetuksissa säädetään, miten turvatarkastukset on suoritettava. Tur-

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

7) *merkinantajan hyväksyntä;*

63 §

Liikennelupa

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

97 §

Tarkastusten ja valvonnan suorittaminen

Turva-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa Euroopan komission asetuksissa säädetään, miten turvatarkastukset on suoritettava. Tur-

Voimassa oleva laki

vatarkastuksen saa suorittaa henkilö, joka on suorittanut 98 §:ssä tarkoitetun koulutuksen, ja jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on hyväksynyt turvatarkastajaksi. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa asetusten säännöksiä täydentäviä määräyksiä.

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.

Ehdotus

vatarkastuksen 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 käyttöönsoveltuvuusarviointia 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 Euroopan komissiolle ja muille jäsenvaltioille.

111 §

Lennonvarmistuspalvelun maksut

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että lennonvarmistuspalvelun maksut määritellään palveluntarjoanta-asetuksen 15 artiklan mukaisesti.

111 §

Lennonvarmistuspalvelun maksut

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että lennonvarmistuspalvelun maksut määritellään palveluntarjoanta-asetuksen 15 artiklan mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusviraston on valmistettava palveluntarjoajien toimittamien tietojen pohjalta yhteisen lennonvarmistuksen maksujärjestelmän mukainen esitys maksuista. Viraston on varattava toimijoille tilaisuus antaa lausuntonsa esityksestä sekä toimitet-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että valtion ilmailulta ja sotilasilmailulta perittävät maksut ovat kohtuullisia ja hinnoittelussa noudatetaan, mitä 112 §:ssä säädetään.

117 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

3) vakavalla vaaratilanteella Chicagon yleissopimuksen liitteessä 13 tarkoitettua vakavaa vaaratilannetta; ja

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

118 §

Ilmailuonnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

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

125 §

Poikkeamista ilmoittaminen

tava esityksensä Euroopan komissiolle tarkistettavaksi. Saatujen lausuntojen ja Euroopan komission antaman hyväksynnän jälkeen virasto vahvistaa maksut ja ilmoittaa ne Euroopan komissiolle.

Ilmaliikennepalvelun tarjoaja vahvistaa lennonvarmistuspalvelun maksut siltä osin kuin niitä ei vahvisteta 2 momentin mukaisesti.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että valtion ilmailulta ja sotilasilmailulta perittävät maksut ovat kohtuullisia ja hinnoittelussa noudatetaan, mitä 112 §:ssä säädetään.

117 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

3) vakavalla vaarantilanteella poikkeama-asetuksen 2 artiklan mukaista vakavaa vaaratilannetta;

4) poikkeamalla poikkeama-asetuksen 2 artiklan mukaista poikkeamaa.

118 §

Ilmailuonnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen

Siviili-ilmailun onnettomuudesta ja vakavasta vaaratilanteesta on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle.

125 §

Poikkeama-asetuksen soveltaminen

Sen lisäksi, mitä Euroopan unionin lainsäädännössä säädetään, ilmailutoimintaa harjoittavan, hänen palveluksessaan olevan sekä lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavan on ilmoitettava Liikenteen turvallisuusvirastolle ilma-aluksen toimintaan, huoltoon, korjaukseen ja valmistukseen sekä lentopaikan toimintoihin ja lennonvarmistuspalveluihin liittyvistä vaaratilanteista, toiminnan keskeytyksistä, vioista, virheistä tai muista poikkeuksellisista tilanteista, jotka vaarantavat, tai jos niihin ei puututa, vaarantaisivat ilma-aluksen taikka siinä olevien henkilöiden tai kenen tahansa muun henkilön turvallisuuden.

Seuraavien tulee tehdä 1 momentissa tarkoitetuista poikkeamista ilmoitus:

- 1) ilma-aluksen omistaja, haltija, käyttäjä tai päällikkö;
- 2) ilmailutoimintaan oikeuttavan luvan tai hyväksynnän haltija;
- 3) lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen haltija;
- 4) maaorganisaatiossa lentoturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä suorittava.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa poikkeamadirektiivin liitteissä I ja II olevaan esimerkkiluetteloon sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/42/EY 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun siviili-ilmailun alan poikkeamia koskevien tietojen levittämisen täytäntöönpanosäännöistä annettuun komission asetukseen (EY) N:o 1330/2007 pohjautuvat sekä lentoturvallisuustyön muutoin edellyttämät tarkemmat määräykset poikkeamien ilmoittamisesta.

126 §

Poikkeamailmoitusten tallettaminen

Liikenteen turvallisuusviraston on talletettava onnettomuuksia, vakavia vaaratilanteita ja poikkeamia koskevat ilmoitukset tietokantaansa siten kuin 125 §:ssä mainitussa asetuksessa poikkeamatietojen julkisuudesta säädetään.

Poikkeama-asetusta sovelletaan Suomessa kaikkiin ilma-aluksiin. Yksinomaan sotilasilmailua koskevat poikkeamat, jotka 7 §:n 1 momentin 19 kohdan mukaisesti ilmoitetaan puolustusvoimille, käsitellään kuitenkin kansallisesti.

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

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 ilmoitusjärjestelmäänsä kerätyt poikkeamatiedot.

Poikkeamatiedot ilmoitetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle teknisen käyttöyhteyden

Voimassa oleva laki

Ehdotus

välityksellä.

127 §

Poikkeamatietojen vaihto

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa onnettomuus- ja poikkeamatietokantoihin tallennetut turvallisuustiedot muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten ja komission käyttöön siten kuin poikkeamadirektiivin 6 artiklassa säädetään.

Poikkeamatietojen salassapidosta säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:ssä. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi pitää salassa poikkeamatietoa koskevan seikan, jos tiedon antaminen siitä vaarantaisi tietojen saannin tulevaisuudessa.

128 §

Poikkeamatietojen käyttö

Viranomais ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittelemattoman tai tahattoman rikkomuksen johdosta, joka tulee viranomaisen tietoon ainoastaan siksi, että siitä on tehty ilmoitus 125 §:ssä olevan vaatimuksen johdosta, ellei kyse ole törkeänä huolimattomuutena pidettävästä velvollisuuksien laiminlyömisestä tai rikoslaisista rangaistavaksi säädetystä menettelystä.

128 §

Poikkeamatietojen käyttö

Viranomais ei saa ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin suunnittelemattoman 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.

129 §

Määritelmät

Tässä luvussa tarkoitetaan:

1) melunhallintadirektiivillä meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamista yhteisön lentoasemilla koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/30/EY;

2) suihkukoneella siviilikäytössä olevaa, ääntä hitaampaa suihkumootorikäyttöistä lentokonetta, jonka suurin sallittu lentoonläh-

129 §

Tasapainoinen lähestymistapa ja toimintarajoituksen asettaminen

Melunhallinta-asetusta sovelletaan asetuksen tarkoittamalla tavalla siviili-ilmailussa käytettäviin ilma-aluksiin. Melunhallinta-asetuksen 2 ja 5 artiklassa tarkoitetun tasapainoisen lähestymistavan mukaisesti lentoliikenteen melua saa hallita ja rajoittaa asetuksen 2 artiklan 6 kohdan mukaisilla toimintarajoituksilla vasta sen jälkeen, kun on harkittu ja arvioitu muita tasapainoisen lähes-

tömässä on vähintään 34 000 kilogrammaa tai jonka suurin sallittu tyyppikohtainen matkustajapaikkamäärä on yli 19 miehistölle varattuja istuinpaikkoja lukuun ottamatta;

3) vaatimukset niukasti täyttävällä suihkukoneella suihkukonetta, jonka melupäästö on Chicagon yleissopimuksen 16 liitteen I niteen II osan 3 luvussa määritellyn päästörajarvon mukainen siten, että yhteenlaskettu marginaali on enintään viisi desibeliä tehollista meluisuutta (EPNdB); yhteenlaskettu marginaali on EPNdB:nä ilmaistu lukuarvo, joka saadaan laskemalla yhteen tyyppihyväksynnän mukaisen melupäästön tason ja suurimman sallitun melutason erotukset kussakin kolmesta yleissopimuksen 16 liitteessä olevan I niteen II osan 3 luvussa määritellystä vertailumittauspisteestä;

4) melualueella aluetta, jolla lentoaseman lentoliikenteen aiheuttama vuorokauden keskiäänitason mukainen melutaso ylittää laskennallisten selvitysten mukaan 55 dB(A);

5) tasapainoisella lähestymistavalla lentomelun hallintaa ja vähentämistä sen lähteellä sekä maankäytön suunnittelun, melua vähentävien lentomenetelmien ja toimintarajoituksen avulla.

153 §

*Viranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoi-
keus*

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 etsin-

tymistavan mukaisia toimenpiteitä.

Liikenteen turvallisuusvirasto asettaa lentoasemalle meluntorjuntatavoitteen. Liikenteen turvallisuusvirasto myös arvioi 1 momentissa tarkoitettun 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 §:n 1 momentissa tarkoitettua valtion viranomaista ja 22 §:ssä tarkoitettua kunnan ympäristönsuojeluviranomaista, lentoyhtiöitä, puolustusvoimia sekä muita asianosaisia. 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 toimintarajoituksista ilmoittamisesta. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin 3 momentissa tarkoitettua toimivaltaisten viranomaisten ja eri toimijoiden toimenpiteitä ja yhteistyötä koordinoivasta yhteistyöryhmästä.

153 §

*Viranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoi-
keus*

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 etsin-

HE 69/2015 vp

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tä- 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.

tä- 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.

Lisätään uusi 7 mom.

Edellä 1 momentin 6 kohdassa tarkoitettujen henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan, mitä 2 luvussa säädetään ilma-alusrekisteri- ja lupakirjarekisteritietojen käsittelystä. Henkilötietojen käsittelystä säädetään lisäksi henkilötietolaissa ja tietojen luovuttamisesta viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa.

157 §

157 §

Ilmailun ympäristövaikutuksia koskevat määräykset

Ilmailun ympäristövaikutuksia koskevat määräykset ja päätökset

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

1) lentopaikan käyttöaika tai -tapaa tai lentoonlähtöjen ja laskujen määrää;

2) huoltoon liittyvien koekäyttöjen rajoittamista tai kieltämistä määrättyinä aikoina;

3) poikkeuksellisen meluisten lentokoneiden käytön rajoittamista;

4) aiemmin hyväksytyyn lentokonetyypin käytön kieltämistä siirtymäajan jälkeen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi, ottaen huomioon 129 §:ssä tarkoitetun tasapainoisen lähestymistavan, antaa määräyksiä ja tehdä päätöksiä lento- ja huoltotoiminnasta, jos se on tarpeen ilma-alusten aiheuttaman melun tai muun haitallisen ympäristövaikutuksen vähentämiseksi tai estämiseksi taikka sallitun poikkeuksen myöntämiseksi. Määräykset ja päätökset voivat koskea:

1) lentopaikan käyttöaika tai -tapaa tai lentoonlähtöjen ja laskeutumisten määrää;

2) huoltoon liittyvien koekäyttöjen rajoittamista tai kieltämistä määrättyinä aikoina;

3) poikkeuksellisen meluisten lentokoneiden käytön rajoittamista;

4) aiemmin hyväksytyyn lentokonetyypin käytön kieltämistä siirtymäajan jälkeen.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

158 §

158 §

*Lentoesteet**Lentoesteet*

Lupaa 2 momentissa tarkoitettua laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen haetaan Liikenteen turvallisuusvirastolta. Muun kuin tuulivoimalaa koskevan lentoesteluvan hakemukseen tulee liittää asianomaisen ilmailiikennepalvelun tarjoajan antama lausunto. Jollei lentoturvallisuus vaarannu, Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa luvan 2 momentissa tarkoitettua 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 vaikeutta lentoliikenteen sujuvuutta. Lentoesteet on merkittävä Liikenteen turvallisuusviraston antamien määräysten mukaisesti.

Lupaa 2 momentissa tarkoitettua laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin asettamiseen haetaan Liikenteen turvallisuusvirastolta. *Lentoesteluvan hakemukseen tulee liittää asianomaisen ilmailiikennepalvelun tarjoajan antama lausunto ja merialueelle sijoitettavan tuulivoimalan osalta myös Rajavartiolaitoksen lausunto.* Jollei lentoturvallisuus vaarannu, Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa luvan 2 momentissa tarkoitettua 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 vaikeutta lentoliikenteen sujuvuutta. Lentoesteet on merkittävä Liikenteen turvallisuusviraston antamien määräysten mukaisesti.

164 §

164 §

Ulkopuolisen asiantuntijan käyttäminen Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien hoitamisessa

Ulkopuolisen asiantuntijan käyttäminen Liikenteen turvallisuusviraston tehtävien hoitamisessa

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sopimuksella siirtää seuraavat hallintotehtävät kotimai tai ulkomaiselle asiantuntijalle, jolla on tehtävän hoitamisen kannalta riittävä koulutus ja muut tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot:

1) *lennonjohtajan tasotarkastuksen vastaanottaminen tai* lennontiedottajan pätevyyden arviointi;

Liikenteen turvallisuusvirasto voi sopimuksella siirtää seuraavat hallintotehtävät kotimai tai ulkomaiselle asiantuntijalle, jolla on tehtävän hoitamisen kannalta riittävä koulutus ja muut tehtävän edellyttämät tiedot ja taidot:

1) lennontiedottajan pätevyyden arviointi;

178 §

178 §

*Ilmailurikkomus**Ilmailurikkomus*

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) rikkoo 9 §:n 5 momentin nojalla annet-

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

1) rikkoo 9 §:n 5 momentin nojalla annet-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa, nousuvarjoa, *harraste- ja urheilulennokkia* taikka niiden ohjaajaa koskevaa määräystä,

tua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa, nousuvarjoa, lennokkia taikka niiden ohjaajaa koskevaa määräystä,

20) rikkoo 128 §:n 2 momentissa säädettyä syrjintäkieltoa,

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

on tuomittava, jollei teosta muualla ole säädetty ankarampaa rangaistusta, ilmailirikkomuksesta sakkoon.

on tuomittava, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta, ilmailirikkomuksesta sakkoon.

181 §

181 §

*Muutoksenhaku**Muutoksenhaku*

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

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

1) 40 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden hallintaorganisaation päätös lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta;

1) 40 §:ssä tarkoitettu lentokelpoisuuden hallintaorganisaation päätös lentokelpoisuuden tarkastustodistuksesta;

2) 102 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää pääsylupa lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvavotulle alueelle;

2) 47 §:ssä tarkoitettujen *matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen myöntäminen ja merkinantajan hyväksyntä;*

3) 103 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää henkilökortti ja ajoneuvolupa;

3) 102 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää pääsylupa lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvavotulle alueelle;

4) 163 §:ssä tarkoitettujen pätevien yksiköiden ja harrasteilmailun järjestöjen tekemät päätökset; ja

4) 103 §:n 1 momentissa tarkoitettu lentoaseman pitäjän päätös myöntää henkilökortti ja ajoneuvolupa;

5) 164 §:ssä tarkoitettujen ulkopuolisen asiantuntijan tekemät päätökset.

5) 111 §:ssä tarkoitettujen *lennonvarmistuspalvelun maksuista;*

6) 163 §:ssä tarkoitettujen pätevien yksiköiden ja harrasteilmailun järjestöjen tekemät päätökset;

7) 164 §:ssä tarkoitettujen ulkopuolisen asiantuntijan tekemät päätökset;

Edellä 2 ja 3 momentissa tarkoitettua oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

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

HE 69/2015 vp

Voimassa oleva laki

Ehdotus

keuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Tämä laki tulee voimaan .. päivänä ..kuuta 20. Lain 129 § tulee kuitenkin voimaan vasta .. päivänä ...kuuta 20.