**FINAVIA OYJ:N LAUSUNTO**

Asia: VN/19615/2020

**Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi ilmailulain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta**

Säännöskohtaiset huomiot

**Lentokelpoisuuden tarkastustodistuksen myöntäminen ja uudistaminen (Ilmailulain 40 §)**

-

**Valtionavustus lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon (Ilmailulain 88 a §)**

-

**Lentomenetelmät (Ilmailulain 110 §) ja lentoesteet (Ilmailulain 158 §)**

Finavia Oyj kannattaa ehdotettua 110 §:n muutosta ja pitää hyvänä esityksestä ilmenevää lähtökohtaa, jonka mukaan lentomenetelmät suunniteltaisiin jatkossakin ilman ympäristövaikutusten arviointiprosessia siten, että suunnittelun perustana on lentoturvallisuus ja liikenteen sujuvuus. Esitettyyn lentomenetelmiä koskevaan vastuuseen tulisi sisältyä niiden suunnittelun ohella myös vastuu menetelmien ylläpidosta ja uudelleentarkastelusta eli vastuu olisi näiltäkin osin hyväksyntätodistuksen saaneella lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajalla.

Finavia Oyj lisäksi kannattaa 158 §:ään ehdotettua uutta 7 momenttia asianomaisen lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajan ja lentopaikan pitäjän kuulemisesta lentoesteestä annettavan ilmaliikennepalvelutarjoajan lausunnon yhteydessä.

**Tarkastuslentäjän vahingonkorvausvastuu (Ilmailulain 137 a §)**

-

**Ammattitaidon ylläpitäminen (Ilmailulain 152 §)**

-

**Viranomaisen tiedonsaanti- ja tarkastusoikeus (Ilmailulain 153 §)**

-

**Miehittämättömän ilma-aluksen kulun ja lennätyksen havainnointi (Ilmailulain 169 a §)**

Esityksessä ehdotettu lentoaseman pitäjälle ja ilmaliikennepalvelun tarjoajalle annettava toimivaltuus käsitellä miehittämättömän ilma-aluksen lennätykseen liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän yksilöimiseksi ja sijainnin määrittämiseksi on Finavia Oyj:n näkemyksen mukaan kannatettava uudistus, jolla on ilmailun turvallisuutta merkittävästi lisäävä vaikutus. Finavia Oyj kuitenkin esittää, ettei toimivaltuuden käytön tulisi rajoittua ainoastaan tapauksiin, joissa on jo konkreettisesti oikeudettomasti saavuttu pykälässä luetelluille alueille vaan sillä olisi toimivaltuus niissä tilanteissa, joissa olisi olemassa uhka saapumisesta oikeudettomasti kyseisille alueille. Lentoaseman pitäjällä olisi oikeus käsitellä myös sellaista viestintätietoa, joka ei välttämättä olisikaan oikeudetonta, kuitenkin sillä tarkennuksella, että sillä olisi velvollisuus tällaisen tiedon välittömään tuhoamiseen, kun osoittautuu, ettei lennätys ollutkaan oikeudetonta tai tunnistettu uhka konkretisoituisikaan.

Finavia Oyj esittää, että toimivaltuuden rajojen määrittelyssä käytettäisiin samaa terminologiaa kuin ydinenergialain 7 v §:ssä ja rajavartiolain 38 a §:ssä on käytetty.

Edelleen Finavia Oyj katsoo, ettei toimivaltuus puuttua oikeudettomaan tai lennätykseen, jonka voidaan katsoa muodostavan uhkan kielletylle alueelle suoritettavaan lennätykseen, tulisi olla rajattu ainoastaan tiettyyn tekniseen järjestelmään ja sen käyttöön vaan toimivaltuus olisi aina olemassa, sen teknisestä toteutustavasta riippumatta.

Viittaus ilmailulain 99 §:ään on riittävä, ja se jättää Finavia Oyj:lle mahdollisuuden määritellä, kuka on oikea taho käyttämään annettua toimivaltuutta. Finavia Oyj:n velvollisuutena on esityksen mukaisesti huolehtia, että mahdolliset välitys- ja sijaintitiedot hävitetään asianmukaisesti viipymättä sen jälkeen, kun käsittelytarve on loppunut. Käytännössä tämä lienee siinä vaiheessa, kun edellä mainitut tiedot on annettu poliisille tai kun todetaan, ettei lennätys ollut oikeudetonta.

Lisäksi Finavia Oyj esittää, että edistääkseen Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin kuuluvan viestinnän luottamuksellisuuteen liittyvien säännösten valvontaa, Finavia Oyj:llä olisi jälkikäteinen velvollisuus ilmoittaa teknisen laitteen käytöstä Liikenne- ja viestintävirastolle.

**Lentoliikenneoikeuksien rajoittaminen (Liikenteen palveluista annetun lain 126 a §)**

Finavia Oyj pitää tärkeänä, että esitettyyn lentoliikenneoikeuksien rajoittamiseen turvaudutaan ainoastaan viimesijaisena keinona tilanteessa, jossa muut keinot eivät ole riittäviä. Toimenpiteen tulisi olla objektiivisesti perusteltavissa ja oikeassa suhteessa tavoiteltavaan päämäärään.

Yksittäisten lentoreittien rajoittaminen saattaa olla ongelma paitsi suhteellisuus- ja syrjimättömyysperiaatteiden, myös poikkeuksellisen epidemian leviämisen rajoittamisen näkökulmasta, sillä matkustajilla on usein mahdollisuus siirtyä käyttämään kilpailevia vaihdollisia lentoreittejä, mikä saattaa jopa lisätä riskiä epidemian leviämisestä. Lentoliikenneoikeuksien rajoittamisen sijaan epidemian leviämisen rajoittamiseen tähtäävien toimenpiteiden tulisi keskittyä terveysturvallisen matkustamisen varmistamiseen esimerkiksi edellyttämällä kuljetuspalvelun tarjoajalta lähtömaassa tapahtuvaa terveystodistuksen tarkistamista.

**Kaupallisen lentotoiminnan ilmoitus (Liikenteen palveluista annetun lain 128 §)**

-

**Miehittämätöntä ilma-alustoimintaa koskevat rikkomukset (Liikenteen palveluista annetun lain 266 a §)**

-

**Liikenneturvallisuuden vaarantaminen (Rikoslain 23 luvun 1 §)**

-

**Muita ehdotuksia koskevat huomiot**

**81 § Rakentamisluvan myöntämisen edellytykset**

Esityksen mukaan Euroopan komission Suomelle antama huomautus YVA-direktiivin täytäntöönpanoon liittyen edellyttää myös ilmailulain muuttamista. Finavia Oyj:n käsityksen mukaan lentopaikan rakentamislupaan ei kuitenkaan ole tarve sisällyttää ympäristönsuojelua koskevia lupaehtoja, sillä lentopaikkoja koskee ympäristönsuojelulain mukainen lupamenettely, jossa YVA-prosessin aikana esille tulleita asioita voidaan sisällyttää päätökseen lupaehtoina. Ilmailulakiin esitetyllä muutoksella luotaisiin päällekkäinen ympäristöluvitusjärjestelmä. Tämä olisi lentopaikkojen rakentamisen tai muuttamisen kannalta haitallista, sillä se saattaisi lisätä ympäristövaikutuksiin liittyvien muutoksenhakujen määrää hallinto-oikeuksissa, mikä entisestään pidentäisi kohtuuttoman pitkiä lupaprosesseja lentopaikkojen perustamisessa ja muuttamisessa.

Esitetyssä uudessa 81 a §:ssä luotaisiin lisäksi päällekkäinen ympäristövalvontamenettely lentopaikoille määrittelemällä Liikenne- ja viestintävirastolle ympäristöseurantavelvoite.

Finavia Oyj:n näkemyksen mukaan lentopaikan rakentamisluvan nykyistä laajemmalle kuulemiselle ei myöskään ole perusteita, sillä laaja kuuleminen sisältyy jo ympäristölupaprosessiin. Esitetty muutos saattaisi johtaa siihen, että viranomaiset kuuluttaisivat kolmeen eri kertaan lentopaikan rakentamista koskevista prosesseista: YVA-prosessissa, ympäristölupaprosessissa sekä rakentamislupaprosessissa.

**108 § Ilmaliikenne- ja sääpalvelun tarjoaminen**

Pykälän 2 momenttiin ehdotetun teknisen muutoksen lisäksi Finavia Oyj esittää, että pykälän 2 momenttiin lisätään lentopaikan pitäjä sääpalvelun tarjoajan nimeämisen osalta kuultaviin tahoihin. Finavia Oyj maksaa jo nykyisin osan sääpalvelun kustannuksista ja tilanne voi jatkossa kehittyä koskemaan myös muita lentopaikan pitäjiä. Lentopaikan pitäjän kuuleminen ennen nimeämistä olisi Finavia Oyj:n näkemyksen mukaan tältä pohjalta perusteltua.

**112 § Lennonvarmistuspalvelujen ylläpitäminen, järjestäminen ja kehittäminen**

Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan Finavia Oyj velvoitettaisiin huolehtimaan omistamiensa tai hallinnoimiensa lennonvarmistuksessa tarvittavien laitteiden ja järjestelmien ylläpitämisestä ja kehittämisestä siviili-ilmailun, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten yhteistyössä ilmaliikennepalvelun tarjoajan kanssa. Perustelujen mukaan muutoksella varmistettaisiin se, että Finavia Oyj olisi velvoitettu ylläpitämään ja kehittämään sellaisia lennonvarmistukseen käytettäviä laitteita ja järjestelmiä, joiden käyttö loppuu tai voi loppua siviili-ilmailussa aikaisemmin kuin valtion ilmailussa tai sotilaisilmailussa. Perustelujen mukaan on nähtävissä, että siviili-ilmailu on siirtymässä uudenlaisiin laitteisiin ja järjestelmiin, kun taas valtionilmailu sekä sotilasilmailu käyttävät nykyisiä laitteita ja järjestelmiä vähintään varajärjestelminä pidempään.

Finavia Oyj ymmärtää ehdotuksen taustalla olevat sotilas- ja valtionilmailun tarpeet ja on parhaillaan käynnissä olevassa PBN-siirtymäsuunnitelmatyössä ottanut niitä huomioon. Kuten perusteluissakin on todettu, lakiin lisättäväksi ehdotettava velvoite koskee pitkälti sellaisia lennonvarmistukseen käytettäviä laitteita ja järjestelmiä, joiden ylläpito ja kehittäminen ei ole tarpeen siviili-ilmailua varten. Tältä osin kyse on 112 §:n 2 momentissa tarkoitetuista lennonvarmistuksen erillispalveluista, joiden kustannukset allokoidaan kokonaisuudessaan sotilas- ja valtionilmailulle kohtuullinen tuotto huomioiden.

Finavia Oyj pitää tärkeänä, että jo säädöstasolla varmistetaan se, että mainituista palveluista aiheutuvat kustannukset eivät koidu siviili-ilmailun maksettaviksi. Pykälän perusteluihin tulisikin lisätä tätä koskeva selventävä maininta. Lisäksi Finavia Oyj ehdottaa pykälän 2 momentin 3) -kohtaa selvyyden vuoksi tarkennettavaksi siten, että erillispalveluilla tarkoitetaan muiden mainittujen kriteerien ohella niitä valtion ilma-alusten ja sotilasilma-alusten toiminnan vaatimuksesta tarvittavia lennonvarmistuspalveluja, *jotka tuotetaan ainoastaan valtion ilma-alusten ja/tai sotilasilma-alusten tarpeisiin*. Kriteerin täyttymisessä ei ole merkitsevää se, kuka laitetta tai järjestelmää kulloinkin käyttää esimerkiksi laskeutumiseen, vaan se kenen tarpeita varten laitetta tai järjestelmää ylläpidetään ja kehitetään. Merkitystä ei myöskään ole sillä, onko tarve sotilas- tai valtion ilmailun puolella vai kummankin yhteinen.

**166 § Ilma-aluksen lähdön estäminen muusta syystä**

Finavia Oyj:n näkemyksen mukaan esityksen mukainen toimivaltuuksien lisääminen Liikenne- ja viestintävirastolle on perusteltu. Toimivaltuuksien lisääminen parantaa siviili-ilmailun turvallisuuden tasoa. Esityksessä ei oteta kantaa, millä tavoin Liikenne- ja viestintävirasto todentaa ilmeisen epäilyn olevan käsillä. Onko aiheellisen epäilyn perustuttava viraston omiin havaintoihin vai mahdollisesti myös ulkopuolisen tekemiin havaintoihin? Millä tavalla epäily on saatettava viraston tietoisuuteen ja millä edellytyksillä sillä on kyky reagoida sille ilmoitettuun ilmeiseen epäilyyn turva-asetuksen normien laiminlyönnistä? Tämä edellyttänee Liikenne- ja viestintäviraston antamaa tarkentavaa ohjeistusta.

**167 § Ilma-aluksen kulkuun puuttuminen**

Esityksessä ei ehdoteta muutosta 167 §:ään. Finavia Oyj:n näkemyksen mukaan pykälän 1 momenttia tulisi kuitenkin jatkovalmistelun yhteydessä esittää tarkennettavaksi siten, että ilmaliikennepalvelusta vastaavan lentopaikan päällikön sijaan momentissa viitataan lentopaikan päällikköön tai lentoaseman päällikköön. Tällä korjattaisiin pykälään sisältyvä mahdollinen tulkinnanvaraisuus sen osalta, mihin toimijaan ilmaliikennepalvelusta vastaavalla lentopaikan päälliköllä on pykälässä tarkoitus viitata.

**178 § Ilmailurikkomus**

Finavia Oyj kannattaa esityksessä ehdotettuja lainsäädäntöteknisiä korjauksia.

Yleiset huomiot

**Voitte kirjoittaa yleiset huomionne alla olevaan tekstikenttään**

-