

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 §)

-

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 §)

-

Lentoliikenneoikeuksien rajoittaminen (Liikenteen palveluista annetun lain 126 a §)

-

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

-

Yleiset huomiot

Voitte kirjoittaa yleiset huomionne alla olevaan tekstikenttään

Puolustusministeriö pitää kannatettavina esitysluonnokseen sisältyviä muutosehdotuksia, jotka selkeyttävät sotilasilmailun asemaa, turvallisuutta ja toimintaedellytyksiä.

Seuraavassa tuodaan esille yksityiskohtaisempia huomioita ehdotettuihin säännöksiin ja niiden perusteluihin.

Laki ilmailulain muuttamisesta

Valtion ilmailun määritelmä (2 §:n 16 kohta)

Pykälän 16 kohdassa olevaa valtion ilmailun määritelmää ehdotetaan muutettavaksi siten, että käsitteestä poistetaan lainsäädäntötekhnisenä korjauksena viittaus ilmailuun sotilastoiminnassa. Siten sotilasilmailu ei olisi enää osa valtion ilmailua.

Puolustusministeriö pitää ehdotettua muutosta hyvänä, koska sillä on ilmailulain soveltamista selkeyttävä vaikutus. Kuluvan vuoden alussa voimaan tullut ilmailulain muutos, jossa ilmailu sotilastoiminnassa sisällytettiin osaksi valtion ilmailua, aiheutti epäselvyyttä ilmailulain systematiikkaan. Vaikka kyseisen uudistuksen tarkoitus ei ollut muuttaa sotilasilmailun asemaa suhteessa valtionilmailuun, on mahdollista ymmärtää uudistuksen jälkeen virheellisesti, että valtion ilmailua koskevan ilmailulain 8 §:ää sovellettaisiin myös sotilasilmailuun. Se taas merkitsisi, että sotilasilmailun oikeus antaa omaa toimintaansa koskevia ilmailumääräyksiä olisi kaventunut.

Puolustusministeriö katsoo, että pykälän 16 kohtaan olisi tarpeen tehdä tarkennus, jonka mukaan valtion ilmailulla tarkoitettaisiin myös kansainvälistä sotilasilmailua, joka ei liity puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 2 §:ssä tarkoitettuihin Puolustusvoimien tehtäviin tai joka ei tapahdu Puolustusvoimien kutumana. Kyse on esimerkiksi tilanteesta, jossa ulkomainen sotilasilma-alus

tekee niin sanottua kauttakulkua Suomen ilmatilan kautta, tai diplomaattiseen yhteistyöhön liittyvistä henkilö- tai tavarakuljetuksista Suomeen tai Suomesta vieraan valtion sotilasilma-aluksella. Tällöin noudatetaan siviili-ilmailumääräyksiä ja tehdään lentosuunnitelmat normaalien siviili-ilmailua koskevien toimintatapamallien mukaisesti. Lennon toteuttamiseen osallistuu Suomessa vain siviili-ilmailun toimijoita kuten ilmaliikennepalvelun tarjoaja ja lentoasemanpitäjä.

Toisen valtion sotilasilma-aluksen saapuessa Suomeen Puolustusvoimien tehtäviin liittyen voi Puolustusvoimat varmistua siitä, että sotilasilma-aluksen miehistöllä on tiedossaan sen tarvitsemat tiedot sotilasilmailua Suomessa koskevista normeista ja muusta sääntelystä. Jos kyse on taas esimerkiksi pelkästään sotilasilma-aluksen Suomen ilmatilan kautta suorittamasta kauttakulusta, ei Puolustusvoimilla ole mahdollisuuksia vaikuttaa tai valvoa ilma-aluksen toimintaa samalla tavoin. Asiassa on merkityksellistä myös se, ettei aluevalvontalain ja -asetuksen mukaisessa vieraan valtion sotilasilma-alusta koskevassa maahantulolupamenetelyssä oteta kantaa sotilasilma-aluksen Suomessa suorittaman lennon turvallisuuteen.

Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimus (ns. Chicagon yleissopimus, SopS 11/1949) ei tee eroa sotilasilmailun ja muun valtionilmailun välillä. Yleissopimuksen 3 artiklan mukaan sopimus koskee siviili-, mutta ei valtion ilma-aluksia. Sotilas-, tulli- ja poliisi-ilma-alukset katsotaan valtion ilma-aluksiksi. Antaessaan määräyksiä omille valtion ilma-aluksilleen sopimusvaltiot sitoutuvat riittävästi ottamaan huomioon siviili-ilma-alusten lentoturvallisuuden. Näin ollen kysymys siitä, onko vieraan valtion Suomessa harjoittama sotilasilmailu ilmailulain mukaan valtionilmailua vai sotilasilmailua, voidaan ratkaista kansallisesti.

Ruotsin ilmailulain (Luftfartsförordning, 2010:770) 14 luvun 3 §:n mukaan Ruotsin puolustusvoimat voi antaa ulkomaalaisen sotilasilma-aluksen toimintaa Ruotsissa koskevia määräyksiä silloin kun se liittyy puolustusvoimien harjoitustoimintaan tai kansainväliseen testaus-, koulutus- tai harjoitustoimintaan tai operatiivisesta sotilaallisesta tuesta Ruotsin ja Suomen välillä annettuun lakiin. Muu kuin Ruotsin puolustusvoimien toimintaan liittyvä valtionilmailu on velvollinen noudattamaan siviili-ilmailua koskevia määräyksiä (14 luku 3 §).

Sotilasilmailua koskevaan ilmailulain 6 §:n 4 momenttiin ehdotetaan jäljempänä lisättäväksi täsmennys Ilmavoimien komentajan vastuuseen, joka koskee kansainvälistä sotilasilmailua.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

16) valtion ilmailulla ilmailua tulli- tai poliisitoiminnassa, etsintä- ja pelastuspalvelussa, palontorjunnassa, rajavalvonnassa, rannikkovartioinnissa taikka sellaisessa niihin verrattavassa toiminnassa tai palvelussa, jota suorittaa julkisen viranomaisen toimivaltuudet saanut toimija tai jota suoritetaan sen puolesta yleisen edun nimissä viranomaisen valvonnassa ja vastuulla; valtion ilmailulla tarkoitetaan kansainvälistä sotilasilmailua, joka ei liity puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 2 §:ssä tarkoitettuihin Puolustusvoimien tehtäviin tai joka ei tapahdu Puolustusvoimien kutsumana.

Lentomenetelmän määritelmä (2 §:n 26 kohta)

Esitysluonnoksen mukaan ilmailulain 2 §:ään lisättäisiin siitä aiemmin puuttunut lento-menetelmän määritelmä (uusi 26 kohta). Lentomenetelmällä tarkoitettaisiin ”joukkoa ennalta määritettyjä lentoliikkeitä, joita ohjaajan on tarkoitus seurata ja jotka on julkaistu sähköisessä, painetussa tai digitaalisessa muodossa tai molemmissa. Lentomenetelmä suoritetaan joko mittarilentosääntöjen (IFR) tai näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti.”

Koska ”sähköinen” ja ”digitaalinen” tarkoittavat samaa asiaa, puolustusministeriö ehdottaa toista niistä poistettavaksi. Puolustusministeriö kiinnittää myös huomiota siihen, että sana ”molemmissa” viittaa kahteen lentomenetelmän julkaisumuotoon, vaikka sen ilmeinen tarkoitus on viitata kaikkiin kolmeen lauseessa mainittuun (sähköinen, painettu ja digitaalinen).

Lisäksi todetaan, että 2 §:n 16 kohdan yksityiskohtaisten perustelujen mukaan (esitysluonnos s. 31) näkölentosääntöjen mukaisesti suoritettava VFR-lento on suoritettava tietynlaisissa olosuhteissa, joissa ”näkyvyys on hyvä ja etäisyys pilvistä on riittävä”. Näkyvyys voi VFR-lennolla olla minimissään 1,5 km, jota ei voi pitää kovin hyvänä. Perusteluissa tulisikin todeta, että VFR-lennoilla lentonäkyvyyden ja etäisyyden pilvistä on oltava näkölentosääntöjen mukainen.

Sotilasilmailu (6 §)

Voimassa olevan ilmailulain 6 §:n 4 momentin mukaan Ilmavoimien komentaja vastaa sotilasilmailun toimeenpanosta ja turvallisuudesta. Vastuu kattaa myös kaiken kansainvälisen sotilasilmailun Suomessa.

Esitysluonnoksen mukaan kyseistä Ilmavoimien komentajan vastuuta muutettaisiin pykälässä niin, että komentaja vastaisi vieraan valtion Suomessa harjoittaman sotilasilmailun turvallisuudesta ainoastaan silloin, kun vieraan valtion sotilasilma-alus on Suomessa liittyen puolustusvoimista annetun lain 2 §:ssä säädettyihin Puolustusvoimien tehtäviin tai Puolustusvoimien kutsumana.

Esitystä voidaan pitää kannatettavana erityisesti seuraavilla perusteilla. Toisen valtion sotilasilma-alueen saapua Suomeen Puolustusvoimien tehtäviin liittyen, voi Puolustusvoimat varmistua siitä, että sotilasilma-alueen miehistöllä on tiedossaan sen tarvitsemat tiedot sotilasilmailua Suomessa koskevista säännöksistä ja muista normeista. Jos kyse on taas esimerkiksi pelkästään sotilasilma-alueen Suomen ilmatilan kautta suorittamasta kauttakulusta, ei Puolustusvoimilla ole mahdollisuuksia vaikuttaa tai valvoa ilma-alueen toimintaa samalla tavoin.

Asiassa on merkityksellistä myös se, ettei aluevalvontalain ja -asetuksen mukaisessa vieraan valtion sotilasilma-alueesta koskevassa maahantulolupamenetelyssä oteta kantaa sotilasilma-alueen Suomessa suorittaman lennon turvallisuuteen.

Puolustusministeriön näkemyksen mukaan pykälässä tarkoitettu Ilmavoimien komentajan vastuu tarkoittaa myös sotilasilmailuviranomaisten (esimerkiksi sotilasilmailun viranomaisyksikkö ja Ilmavoimien esikunta) vastuuta sotilasilmailun turvallisuudesta, koska komentaja johtaa sotilasilmailun turvallisuuden toteuttamista Puolustusvoimissa. Näin ollen puolustusministeriö pitää tärkeänä, että pykälän perusteluja tarkennettaisiin siten, että niissä todettaisiin Ilmavoimien komentajan vastuuta koskevan muutoksen rajaavan samalla tavalla myös Puolustusvoimien sotilasilmailun turvallisuusorganisaatioiden vastuuta.

Hallituksen esitysluonnoksessa oleva 6 §:n 4 momentin muutosehdotus perustuu puolustusministeriön ehdotukseen. Puolustusministeriö ehdottaa kuitenkin säännösehdotuksen täsmentämistä vielä seuraavasti.

6 §

Sotilasilmailu

Ilmavoimien komentaja vastaa sotilasilmailun toimeenpanosta ja turvallisuudesta. Ilmavoimien komentaja vastaa kansainvälisen sotilasilmailun turvallisuudesta kuitenkin vain silloin, kun vieraan valtion sotilasilma-alue on sotilasilmailu Suomessa liittyy liittyy puolustusvoimista annetun lain 2 §:ssä tarkoitettuihin Puolustusvoimien tehtäviin tai tapahtuu Puolustusvoimien kutsumana.

Liikenne- ja viestintäministeriö on 7.5.2021 järjestänyt ilmailulain 6 §:n muutosehdotusta koskevan kokouksen, johon osallistui edustajia liikenne- ja viestintäministeriöstä, puolustusministeriöstä, Liikenne- ja viestintävirastosta sekä Ilmavoimien esikunnan oikeudelliselta sektorilta. Kokouksessa tunnistettiin tarve Ilmavoimien komentajan vastuuta koskevan rajauksen vaikutusten uudelleen

arviointiin. Puolustusministeriö kannattaa asian perinpohjaista selvittämistä ennen hallituksen esityksen antamista.

Sotilasilma-aluksen melutodistus

Ilmailulakiin lisättäväksi ehdotetun uuden 44 a §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää hakemuksesta melutodistuksen Suomessa rekisteröidylle ilma-alukselle. Säännös koskee siviili-ilma-aluksia.

Sotilasilma-aluksen melutodistuksesta on keskusteltu esimerkiksi EDA:n MAWA (Military Airworthiness Authorities) yhteistyöryhmässä, jonka yhtenä tavoitteena on mm. sotilasilmailua koskevan sääntelyn harmonisointi jäsenvaltioissa. EDA MAWA on valmistellut sotilasilmailumääräysmallia (European Military Aviation Requirement, EMAR), jolla säänneltäisiin sotilasilma-aluksen melutodistuksen myöntämistä. Toimivaltainen viranomainen olisi kansallinen sotilasilmailuviranomainen.

EDA MAWA tulee tekemään asiassa päätöksiä kuluvan vuoden syksyllä, jonka jälkeen mahdollisen asiasta annettavan EMAR-määräyksen kansallisesta implementoinnista päätetään kansallisesti.

Sotilasilma-aluksen melutodistukselle ei aiemmin ole nähty tarvetta, mutta kansainväli-en kehityksen myötä sitä saatetaan tulevaisuudessa hyvinkin tarvita suomalaisten sotilasilma-alusten operoidessa ulkomailla.

Näin ollen puolustusministeriö esittää harkittavaksi, tulisiko ilmailulain 7 §:ään lisätä säännös sotilasilmailun viranomaisyksikön toimivallasta antaa melutodistus Suomessa rekisteröidylle sotilasilma-alukselle.

Puolustusministeriö esittää, että Ilmavoimien esikunnalle varataan mahdollisuus antaa lisätietoja edellä selostetusta sotilasilmailun melutodistuksesta ja sen tarpeesta asiaa koskevan valmistelun edetessä EDA MAWA:ssa.

Lentomenetelmät (110 §)

Säännöskohtaisten perustelujen mukaan Fintraffic Lennonvarmistus Oy tuottaa ostopalveluna Puolustusvoimille lentoasemien mittarilähestymismenetelmiä ja -karttoja. Lisäksi Ilmavoimat

suunnittelee ja tuottaa itsenäisesti mittarilähestymismenetelmiä ja -karttoja varalaskupaikoille (esitysluonnos s. 42, kolmas kappale).

Puolustusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että Ilmavoimat suunnittelee ja tuottaa menetelmiä myös sotilaslentopaikoille, joita voivat varalaskupaikkojen lisäksi olla myös muulta liikenteeltä kuin sotilasilmailulta suljetut lentopaikat. Näin ollen puolustusministeriö esittää, että edellä kuvattua perustelujen kohtaa muutetaan niin, että sana ”vara-laskupaikoille” korvataan sanalla ”sotilaslentopaikoille”.

Hallituksen esityksen perustelujen samaisen kohdan mukaan lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan olisi lentomenetelmää suunnitellessaan tai uudelleen tarkastellessaan kuultava asianomaista ilmaliikennepalvelun tarjoajaa, joka on tällä hetkellä Fintraffic Lennonvarmistus Oy, lukuun ottamatta Mikkelin ja Seinäjoen lentopaikkojen lentotiedotusvyöhykkeitä.

Perustelujen mukaan kuulemisvelvollisuudella edistetään lentomenetelmien yhteensovittamista sotilasilmailun käyttämien lentomenetelmien kanssa, sillä Fintraffic Lennon-varmistus Oy tuottaa ostopalveluna Puolustusvoimille lentoasemien lähestymismenetelmiä ja -karttoja. Edellisessä kappaleessa mainitulla tavalla Ilmavoimat tuottaa lentomenetelmiä sotilaslentopaikoille. Fintraffic Lennonvarmistus Oy ei siten ole ainoa sotilasilmailun lentomenetelmien tuottaja.

Siviili-ilmailun lentomenetelmillä saattaa olla myös muuten kuin sotilasilmailun lentomenetelmien kannalta vaikutuksia sotilasilmailun toimintaan. Näin ollen puolustusministeriö esittää, että 110 §:ään lisättäisiin säännös, jossa säädettäisiin lentomenetelmäsuunnittelupalvelujen tarjoajan velvollisuudesta kuulla Puolustusvoimia silloin, kun suunnitellulla lentomenetelmällä voi olla vaikutuksia sotilasilmailuun.

Lennonvarmistuspalvelujen ylläpitäminen, järjestäminen ja kehittäminen (112 §)

Ilmailulain 112 §:ssä säädetään ilmaliikennepalvelun tarjoajan velvollisuudesta ylläpitää, järjestää ja kehittää tarjoamiaan lennonvarmistuspalveluja ilmatilan lohkoissa siviili-ilmailun, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten.

Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan lentoasemaverkkoyhtiö (Finavia Oyj) veloitettaisiin huolehtimaan omistamiensa tai hallinnoimiensa lennonvarmistuksessa tarvittavien laitteiden ja järjestelmien ylläpitämisestä ja kehittämisestä siviili-ilmailun, valtion ilmailun ja sotilasilmailun tarpeita varten yhteistyössä ilmaliikennepalvelun tarjoajan kanssa.

Muutosta voidaan pitää sinänsä sotilasilmailun kannalta kannatettavana, sillä tärkeä osa lennonvarmistuslaitteista sijaitsee sotilasilmailun käyttämillä lentoasemilla, ja ne ovat lentoasemaverkkoyhtiön omistamia.

Puolustusministeriö ehdottaa kuitenkin pykälän perustelutekstiä muutettavaksi siten, että siinä tarkennetaan, mitä näillä mainituilla sotilasilmailun tarpeilla tarkoitetaan.

Näin ollen puolustusministeriö katsoo erityisen tärkeäksi sen, että perusteluissa nimenomaisesti mainittaisiin ilmaliikennepalvelun tarjoajan ja lentoasemaverkkolaissa tarkoitettun lentoasemaverkkoyhtiön velvollisuus tuottaa sotilasilmailun tarvitsemat lennonvarmistuspalveluiden laitteiden ja järjestelmien ylläpito ja kehittäminen, ottaen huomioon myös poikkeusolojen toiminnalliset vaatimukset. Mikäli lennonvarmistuspalveluiden tuottamisen lähtökohtana pidettäisiin vain normaaliolojen vaatimuksia, tarkoittaisi se sitä, että sotilasilmailun poikkeusolojen toimintaa varten tulisi investoida erilliseen lennonvarmistusjärjestelmään. Tämä johtuisi siitä, ettei normaaliolojen vaatimusten mukaisten järjestelmien häiriönsietokyky täytä poikkeusolojen asettamia vaatimuksia.

Puolustusministeriö korostaa, ettei vaatimus järjestelmien käyttökelpoisuudesta poikkeusoloissa ole ainoastaan maanpuolustuksen näkökulmasta kannatettava, vaan se parantaa myös siviili-ilmailun toimintamahdollisuuksia ja edistää siten yhteiskunnan huoltovarmuutta.

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

Ehdotetun uuden 169 a §:n mukaan lentoaseman pitäjä ja ilmaliikennepalvelun tarjoaja ja voisivat käsitellä miehittämättömän ilma-aluksen lennätykseen liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän yksilöimiseksi ja sen sijainnin määrittämiseksi.

Toimivaltuus olisi käytettävissä miehittämättömän ilma-aluksen aiheuttamaan uhkaan varautumiseksi ja uhkan tehokkaan torjumisen mahdollistamiseksi. Toimivaltuuden johdosta edellä mainitut tahot voisivat paikantaa miehittämättömän ilma-aluksen ohjaimen tai ohjaajan silloin, kun alusta ohjataan kauko-ohjauslaitteella, ja pyytää poliisia puuttumaan oikeudettomaan lennättämiseen sen aiheuttamaan uhkaan varautumiseksi ja torjumiseksi.

Tätä uutta säännöstä voidaan pitää myös sotilasilmailun turvallisuutta edistävä ja sellaisenaan kannatettava. Puolustusministeriö esittää harkittavaksi, että pykälään otettaisiin säännös siitä, että

lentoaseman pitäjä ja ilmaliikennepalvelun tarjoaja voisivat luovuttaa miehittämättömän ilma-aluksen ohjaimen- tai ohjaajan paikannustiedot myös sotilasviranomaisille.

Puolustusvoimista annetun lain 15 a – 15 e §:n mukaan Puolustusvoimilla on oman toimintansa suojaamiseksi toimivalta muun muassa puuttua miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun tarvittaessa voimakeinoin, ottaa ilma-alus haltuun ja käsitellä miehittämättömän ilma-aluksen kauko-ohjaukseen liittyvää radioviestintää, välitystietoja ja sijaintitietoja. Koska sotilasilmailun turvallisuuden vaarantavaan miehittämättömään ilmailuun voidaan puuttua edellä mainituilla toimivaltuuksilla, voitaisiin tästä johtaa myös Puolustusvoimien oikeus käyttää lentoaseman pitäjän ja ilmaliikennepalvelun tarjoajan sille luovuttamia miehittämättömän ilma-aluksen ohjaimen tai ohjaajan paikannustietoja siinä määrin, kuin se on tarpeellista sotilasilmailulle vaaraa aiheuttavan toiminnan keskeyttämiseksi puolustusvoimista annetun lain mahdollistamin toimivaltuuksin.

Esitys puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 15 a §:n muuttamiseksi

Puolustusvoimista annetun lain 15 a §:ssä säädetään Puolustusvoimille toimivalta puuttua miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun tarvittaessa voimakeinoin, jos se saapuu oikeudetta Puolustusvoimien käytössä olevan alueen ilmatilaan tai luvatta sellaiselle ilmailulain 11 §:ssä tarkoitetulle ilmailun rajoitusalueelle, joka sijaitsee edellä tarkoitetun alueen yläpuolella.

Ilmailulain 11 §:ssä säädetään ilmatilan käytön kieltämisestä ja rajoittamisesta. Ilmailu-lakia muutettiin 1.1.2021 voimaan tulleella lailla 534/2020 niin, että siihen lisättiin uusi 11 a § miehittämättömän ilmailun rajoittamisesta ja kieltämisestä UAS -ilmatilavyöhykkeellä. Liikenne- ja viestintävirasto voi perustaa joko määräyksellä tai päätöksellä UAS -ilmatilavyöhykkeitä, joilla rajoitetaan miehittämättömän ilmailua tai kielletään se esimerkiksi maanpuolustuksen, aluevalvonnan tai varautumisen kannalta tärkeiden kohteiden ja alueiden yläpuolella. Sekä ilmailulain 11 §:ssä että 11 a §:ssä on siten kyse ilmailun rajoittamisesta tai kieltämisestä, mutta 11 a §:llä haluttiin vielä mahdollistaa erityiset miehittämättömän ilmailua koskevat rajoitukset.

Voimassa olevan 11 a §:n valmistelun yhteydessä ei kuitenkaan otettu huomioon puolustusvoimista annetun lain 15 a §:ää. Puolustusvoimista annetun lain 15 a §:n 1 momentissa tulisi viitata ilmailulain 11 §:n lisäksi myös 11 a §:ään, jotta miehittämättömän ilma-aluksen, joka saapuu luvatta Puolustusvoimien käytössä olevan alueen yläpuolella sijaitsevalle UAS -ilmatilavyöhykkeelle, kulkuun voitaisiin puuttua. Kyse olisi puolustusministeriön näkemyksen mukaan lähinnä lakiteknisestä tarkennuksesta. Koska säännös koskee viranomaisen toimivaltuutta, on tarkennusta kuitenkin pidettävä tärkeänä.

Edellä esitettyyn perustuen puolustusministeriö esittää, että puolustusvoimista annetun lain 15 a §:n 1 momenttia muutettaisiin seuraavasti nyt lausuttavana olevan ilmailulakia ja siihen liittyviä lakeja koskevien muutosten yhteydessä.

15 a § (26.6.2020/538)

Miehittämättömän ilma-aluksen kulkuun puuttuminen

Puolustusvoimilla on oikeus ottaa ilmailulain (864/2014) 2 §:n 21 kohdassa tarkoitettu miehittämätön ilma-alus teknistä laitetta tai voimakeinoa käyttäen tilapäisesti haltuunsa, estää sen käyttö tai muutoin puuttua sen kulkuun, jos se saapuu oikeudetta puolustusvoimien pysyvässä käytössä tai tämän lain 14 §:ssä tarkoitettussa käytössä olevan alueen yläpuoliseen ilmatilaan tai luvatta sellaiselle ilmailulain 11 §:ssä tai 11 a §:ssä tarkoitettulle ilmailun rajoitus-alueelle, joka sijaitsee edellä tarkoitetun alueen yläpuolella.

Lopuksi

Puolustusministeriö esittää, että lausuntokierroksen jälkeen valmistelua jatkettaisiin työryhmässä, jossa olisi mukana keskeisten viranomaisten kuten puolustushallinnon ja muiden sidosryhmien edustajat.

Nordström Hanna
Puolustusministeriö

Nurminen Minnamaria
Puolustusministeriö - hallintopoliittinen osasto, lainvalmistelu- ja oikeusyksikkö