

Arviomuistio EU:n siviili-ilmailun turvallisuutta ja Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto EASA:a koskevan asetuksen voimaantuloon liittyvistä ja eräistä muista kansallisista ilmailu-lainsäädännön muutostarpeista

Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoa arviomuistiosta EASA-asetuksen voimaantuloon liittyvistä ja eräistä muista kansallisista ilmailulainsäädännön muutostarpeista. Arviomuistio valmisteltiin liikenne- ja viestintäministeriössä. Arviomuistio lähetettiin lausuntokierrokselle lausuntopalvelu.fi –järjestelmän kautta 16.4.2018. Lausuntoaika oli neljä viikkoa. Arviomuistio on ollut lausuntopalvelun lisäksi nähtävillä valtioneuvoston hankeikkunassa.

Lausunnot ovat saatavilla osoitteessa:

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM076:00/2018>

Yleistä lausunnoista

Lausuntoja annettiin yhteensä 24 kappaletta. **Korkein hallinto-oikeus ja Korkein oikeus** ilmoittivat, että eivät anna asiassa lausuntoa. **Valtiovarainministeriö ja Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö** ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa arviomuistiosta.

Lausunnon antoivat:

1. Aii Airspace Design
2. Air Navigation Services Finland Oy (ANS Finland)
3. Innovaatorahoituskeskus Business Finland (Business Finland)
4. Finnair Oyj
5. FinnHEMS Oy
6. Helsingin käräjäoikeus
7. Ilmatieteenlaitos
8. Liikenne- ja viestintävirasto
9. Maa- ja metsätalousministeriö
10. Oikeusministeriö
11. Poliisihallitus
12. Puolustusministeriö
13. Roberts Expert Finland
14. RPAS Finland
15. Sisäministeriö
16. Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö
17. Suomen ilmailuliitto – Finlands flygförbund ry
18. Suomen Lennonjohtajien Yhdistys ry (SLJY)
19. Suomen Moottorilentäjien Liitto ry
20. Suomen Satamaliitto
21. Tasavallan presidentin kanslia
22. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes
23. Työ- ja elinkeinoministeriö
24. Valtiovarainministeriö

Lausuntojen keskeiset huomiot

Miehittämätön ilmailu

Useat lausunnonantajat totesivat, että uuden miehittämättömiä ilma-aluksia koskevan lainsäädännön tulisi olla joustavaa ja mahdollistavaa. Lausunnoissa tuotiin esiin myös tarve selkeiden ohjeiden ja sääntöjen luomiselle miehitetyn ja miehittämättömän ilmailun yhteensovittamisessa.

Suomen Ilmailuliitto ja Poliisihallitus katsoivat, että miehittämättömien ilma-alusten lennättämisen ikärajoja voitaisiin laskea EU-sääntelyn määrittämästä 16 ikävuodesta erityisesti harrastetoiminnan osalta. ANS Finland puolestaan katsoi, että ikärajoja ei tulisi laskea. Koulutusvaatimusten osalta sisäministeriö totesi, että operaattorille tulisi säätää koulutus- ja osaamisvaatimuksia. Poliisihallitus katsoi puolestaan, että miehittämättömän ilma-aluksen lennättämiseen näköyhteyden ulkopuolella tulisi olla oma tutkinto (ei koskisi viranomaista). Tasavallan presidentin kanslia totesi, että miehittämätöntä ilmailua koskevassa sääntelyssä tulisi avoimessakin kategoriassa lennättäjän kelpoisuudelle asettaa riittävät vaatimukset. Maa- ja metsätalousministeriö totesi, että Liikenne- ja viestintävirasto olisi luonteva koulutuksen organisoija, jos sellainen on lainsäädännön mukaan tarpeen.

Maa- ja metsätalousministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö sekä Business Finland toivat lausunnoissaan esiin myönteisen suhtautumisensa lainsäädännön kehittämiseksi siihen suuntaan, että miehittämättömien ilma-alusten lennättäminen olisi tulevaisuudessa mahdollista näköyhteyden ulkopuolella. Sisäministeriö ja Poliisihallitus suhtautuivat puolestaan myönteisesti näköyhteyden ulkopuolella tapahtuvan lennättämisen mahdollistamiseen viranomaistoiminnan piirissä. Puolustusministeriön näkemyksen mukaan lentoturvallisuuden näkökulmasta kaikkien toimijoiden tulisi toimia samojen sääntöjen mukaisesti. Jos kuitenkin näköyhteyden ulkopuolella tapahtuva miehittämätön ilmailu mahdollistettaisiin, edellyttäisi se puolustusministeriön mukaan huomattavaa teknisten järjestelmien ja toimintatapamallien kehittämistä ja valvontavastuiden sopimista. Tasavallan presidentin kanslia totesi, että erityinen-kategoriassa ilman näköyhteyttä tapahtuvaa lennättämistä tulisi säännellä tarkasti. Liikenne- ja viestintävirasto katsoi puolestaan, että näköyhteyden ulkopuolella tapahtuvan lennätysten osalta olisi kannatettavaa säilyttää nykyinen rajatuilla alueilla tapahtuvan lennättämisen toimintamalli, kunnes miehittämättömien ilma-alusten ilmatilan hallinnan järjestelmät, liikenteenohjauspalvelut ja törmäyksenestojärjestelmät ovat kehittyneet riittävästi. Ilmatieteen laitos, Liikenne- ja viestintävirasto, ANS Finland Oy sekä Robots Experts Finland Oy ehdottivat näköyhteyden ulkopuolella tapahtuvan lennättämisen turvallisuuden lisäämiseksi miehittämättömän ilmailun lennonjohtojärjestelmän (UTM) kehittämistä, joka olisi integroitu ilmaliikenteen hallintapalveluun (ATM).

Ilmatieteenlaitos piti tärkeänä lainsäädäntöön pohjautuvien keinojen arvioimista tahallisten ja mahdollisten radiohäirintätapausten minimoimiseksi. ANS Finland esitti, että lainsäädännön tulisi mahdollistaa muun muassa lentoaseman läheisyydessä toimivien lennättäjien ja dronien välisen radioviestinnän seuraamisen. Työ- ja elinkeinoministeriö katsoi, että suojattujen alueiden haltijoilla tulisi olla oikeus vaikuttaa dronejen radio-ohjaukseen, kun tällainen laite tunkeutuu suojattavan kohteen ilmatilaan. Sisäministeriö kannatti mahdollisuutta salaamattoman ja suojaamattoman radioviestinnän muuttamista yleisesti vastaanotettavaksi tarkoitettavaksi radioviestinnäksi. Poliisihallitus puolestaan totesi, että arvioitaessa radioviestinnän luottamuksellisuutta koskevan sääntelyn purkamista, tulee huomioida sen mahdolliset haitalliset vaikutukset viranomaistoimintaan. Finnair totesi, että arvioitaessa radioviestinnän luottamuksellisuutta koskevan sääntelyn muutostarpeita, on tärkeää huomioida vaikutukset lentoturvallisuuteen.

Tasavallan presidentin kanslia katsoi, että halpoja leikkivälineitä lukuun ottamatta tulisi pyrkiä mahdollisimman kattavaan laitteiden ja operaattorin rekisteröimiseen. Suomen ilmailuliitto puolestaan katsoi, että avoimessa kategoriassa lennättäjien rekisteröintiä tulisi välttää. Suomen Moottorilentäjien Liitto katsoi, että miehittämättömille ilma-aluksille tulisi saattaa pakolliseksi painekorkeuden ilmoittava toisiotutkavastain. Tukes ja työ- ja elinkeinoministeriö katsoivat, että miehittämättömien ilma-alusten markkinavalvonta tulisi kokonaisuudessaan olla Liikenne- ja viestintävirastolla. Liikenne- ja viestintävirasto korosti sen varmistamista, että miehittämättömät ilma-alukset käyttävät taajuuksia tehokkaasti eivätkä aiheuta häiriöitä maanpäällisille viestintäverkoille. Suomen Ilmailuliitto toi esiin myös tarpeen selvittää miehittämättömän ilmailun vakuutusasiat.

Kevytilmailu

EASA-asetuksen I liitteessä luetellaan ilma-alukset, joihin asetusta ei sovelleta. Näitä ilma-aluksia säädelään kansallisesti ilmailulailla ja sen nojalla annetuilla Liikenne- ja viestintäviraston määräyksillä. Kyseeseen tulevat käytännössä lähinnä rakenteeltaan kevyet tai yksinkertaiset ilma-alukset, joita kutsutaan kansallisesti kevyiksi ilma-aluksiksi. Suomen ilmailuliitto, Suomen Moottorilentäjien Liitto ja Liikenne- ja viestintävirasto katsoivat, että kevyttä ilmailua koskeva opt-out –mahdollisuus (kevyiden ilma-alusten jättäminen nykyistä laajemmin EASA-asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle) tulisi ottaa käyttöön täysimääräisesti. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto lausui, että valmistelun yhteydessä tulisi selvittää myös alle 600 kg:n purjelentokoneiden opt-out-mahdollisuus. Poliisihallitus puolestaan totesi, että kevyen ilmailun opt-out-mahdollisuudesta tulisi säätää mahdollisimman tarkasti.

Valtion ilmailu

Valtion ilmailua koskevan opt-in –mahdollisuuden (EASA-asetuksen säännökset voidaan ulottaa koskemaan myös valtion ilmailua) osalta puolustusministeriö katsoi lausunnoissaan, että EASA-asetuksen säännöksiä ei tulisi ulottaa koskemaan Puolustusvoimien ilmailua. Sisäministeriö puolestaan toteaa lausunnossaan, että EASA-sääntelyn ulottaminen koskemaan valtion viranomaisia tulisi arvioida huolellisesti. Valtion ilmailun määritelmän osalta Liikenne- ja viestintävirasto puolestaan toteaa, että nykyinen ilmailulain määritelmä aiheuttaa epäselvyyksiä siitä, mitä säännöksiä noudatetaan ja mitkä poikkeukset valtion ilmailuun soveltuvat.

Poliisihallitus, sisäministeriön pelastustoimi, maa- ja metsätalousministeriö, Robots Expert Finland ja RPAS Finland toivat lausunnoissaan esiin, että valtion tehtäviä suorittava ilmailutoiminta tulisi luokitella valtion ilmailuksi, riippumatta siitä omistaako suorittavan ilma-aluksen valtio vai muu taho. Sisäministeriön Rajavartiotoimen näkemyksen mukaan valtion ilma-aluksiksi tulisi puolestaan katsoa miehitetyt ja miehittämättömät ilma-alukset, jotka ovat Tullin, poliisin, Rajavartiolaitoksen tai pelastustoimen operoimia ja joita käytetään valtion muun kuin sotilastehtävän suorittamiseksi.

Lisäksi sisäministeriö esitti, että ilmailulaissa säädettyä poikkeamismahdollisuutta ilmailusääntöjen noudattamisesta tulisi laajentaa nykyisestä. Esimerkiksi meripelastus-, rajavalvonta-, rajaturvallisuus- ja virka-aputehtävät sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseen liittyvät tehtävät voivat olla sellaisia, joiden suorittaminen edellyttää mahdollisuutta poiketa ilmailumääräyksistä.

Ilmailulta rajoitetut alueet

Puolustusministeriö, sisäministeriö, Tasavallan Presidentin kanslia, Poliisihallitus ja Finnair Oyj toivat lausunnoissaan esiin olevansa tyytyväisiä sääntelyn nykytilanteeseen koskien ilmailulta rajoitettuja alueita. Tasavallan presidentin kanslia kuitenkin totesi, että miehittämättömiä ilma-aluksia koskevan tekniikan kehityksen ja toiminnan lisääntymisen vuoksi olemassa tulisi olla valmius lyhyelläkin aikavälillä ryhtyä tarvittaviin lainmuutoksiin. Moottorilentäjien liitto ry sekä

Finnair Oyj toivat esiin, ettei ilmailua tulisi rajoittaa enempää kuin välttämätöntä. ANS Finland ehdotti teknisempää muutosta ilmailun kiello- ja rajoitusalueita koskevaan säännökseen koskien toiminnan alkamisen ja lopettamisen ilmoittamisen vastaanottajatahoa. Lisäksi Robots Experts Finland Oy ehdotti, että poliisille, pelastuslaitoksille ja muille vastaaville viranomaisille tulisi antaa toimivaltuudet asettaa ilmailulta rajoitettuja alueita esimerkiksi onnettomuuspaikkojen ympärille.

Maa- ja metsätalousministeriö kannatti EU-sääntelyn mahdollistamien miehittämättömien ilmailun kokeilualueiden mahdollistamista, kun taas puolustusministeriö ja ANS Finland katsoivat nykyisten alueiden mahdollistavan tarvittavat kokeilut. Liikenne- ja viestintävirasto lausui, että miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien (UAS) kokeilut ja testikäyttö tulisi toteuttaa tarkoitusta varten erikseen varatulla alueella.

EASA-asetus mahdollistaa jäsenvaltioille myös niin sanotuista no drone zoneista säätämisen. Puolustusministeriön mukaan nykyiset ilmailun rajoitusalueet ovat riittäviä, eikä uusia alueita ole tarpeen säätää. Robots Experts Finland Oy ei kannattanut jakoa miehitetyn ja miehittämättömän ilmailun välillä. Uusia käyttötarpeita erityisesti miehittämättömän ilmailun kieltämiselle nousi oikeusministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön sekä Helsingin käräjäoikeuden lausunnoissa: tuomioistuimet, vankilat, voimalaitokset ja kemikaalikohteet, satamat, terminaalit sekä ratapihat. Lisäksi Suomen Satamaliitto ry toi esiin satamien tarpeita ulkopuolisten dronetoiminnan estämiseksi, mutta oman dronetoiminnan mahdollistamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto puolestaan toi esiin sen, että alueiden julkaisutapaa ja ICAO:n määritelmien käyttöä tulisi arvioida.

Suomen Moottorilentäjien Liitto toi vielä esiin, että lentoturvallisuuteen vaikuttaa heikentävästi se, että Suomessa ei ole käytössä reaaliaikaista ilmailutiedotuspalvelua, josta olisi yhdestä lähteestä verkon kautta saatavissa kaikki voimassa olevat ilmatilaa koskevat rajoitukset ja kiellot muiden lennonvalmistelussa tarvittavien tietojen lisäksi.

Muut lausunnoissa esiin tulleet ilmailulainsäädäntöön kohdistuvat muutokset

Arviomuistiossa esiin tuotujen EASA-asetuksesta johtuvien muutostarpeiden lisäksi useat lausunnonantajat toivat esiin EASA-asetuksesta ja arviomuistiosta erillisiä ilmailulainsäädäntöön kohdistuvia muutostarpeita. Muutoksia esitettiin muun muassa ilmailulain lentomenetelmiä koskevaan 110 §:ään. ANS Finland katsoi, että lentomenetelmäsuunnittelun koordinoitivastuun tulisi myös jatkossa olla yhdellä taholla. Liikenne- ja viestintävirasto puolestaan totesi, että säännöstä tulisi muuttaa siten, ettei siinä annettaisi yksinoikeutta lentomenetelmiin ilmaliikennepalvelun tarjoajalle.

Liikenne- ja viestintävirasto, Aii Airspace Design, FinnHEMS Oy ja Robots Expert Finland katsoivat, että lentoesteitä ja lentoesterekisteriä koskevan 158 §:n muutostarpeita tulisi myös tarkastella. Aii Airspace Design esitti lisäksi, että vastuu lentoestelupien myöntämisestä tulisi siirtää kokonaan viranomaisille. Finnair Oyj esitti puolestaan, että ilmailulain toimintakyvyn heikkenemistä ja huumavan aineen käyttämisestä ilmailussa koskevien 170 ja 177 §:n yhteensopivuus ja aukottomuus tulisi arvioida suhteessa rikoslain 23 luvun 6 §:n ilmaliikennejuopumusta koskeviin säännöksiin. Lisäksi Finnair Oyj katsoi, että ilmailulaissa tulisi mahdollistaa huumaavien aineiden pistokoeluonteiset tarkastukset turvallisuuskriittiselle henkilöstölle ja että ilmailulakiin tulisi ottaa säännös, jolla veloitetaan ilmailuviranomainen perustamaan ilmailun toimijoiden yhteinen ja pysyvä kyber- ja tietoturvariskien arviointiryhmä. Robots Expert Finland ehdotti, että SORA arviointien (riskiarvio) tekemisessä ja hyväksymisessä tulisi olla mahdollista sellaisten SORA-hallintaorganisaatioiden nimeäminen, joille viranomainen voi delegoida osan vastuistaan.

ANS Finland esitti toiveen sen arvioimisesta, ovatko ilmailulain 114 §:n toinen ja kolmas momentti tarpeellisia 2.1.2020 alkaen, kun viranomaisen toimivallasta lennonvarmistusteknisen henkilöstön osalta säädetään EU-asetuksessa 2017/373. Lisäksi ANS Finland esitti arvioitavaksi, onko

lainsäädännössä tarpeen säätää lentoasemien välittömässä läheisyydessä tapahtuvasta ilotulitteiden ampumisesta.

Suomen Moottorilentäjien Liitto totesi, että laki lentoasemaverkosta ja -maksuista tulisi uudistaa siten, että siinä tunnustettaisiin yleisilmailu lentoasemien käyttäjäksi. Lisäksi Suomen Moottorilentäjien Liitto toi esiin, että Suomessa lentoturvallisuuteen vaikuttaa se, että FIS-palvelua ei ole järjestetty ilmailun lennonvarmistuksesta vastaavan ANS Finlandin puolesta eikä Suomessa ei ole käytössä reaaliaikaista ilmailutiedotuspalvelua, josta olisi yhdestä lähteestä verkon kautta saatavissa kaikki voimassa olevat ilmatilaa koskevat rajoitukset ja kiellot muiden lennonvalmistelussa tarvittavien tietojen lisäksi. FinnHEMS Oy totesi lausunnossaan, että ilmailumääräys asettaa liian rajoitetut vaatimukset sivutoimiselle työlle. Lisäksi FinnHEMS totesi, että päivystystä ennen tulisi olla vaatimuksena lepoaika, vastaavasti kuin nyt on määrätty lepojasta päivystyksen jälkeen. Lisäksi puolustusministeriö toi lausunnossaan esiin erilaisia sotilasilmailuun liittyviä ilmailulakiin kohdistuvia muutostarpeita.

Annettujen lausuntojen keskeinen sisältö lausunnonantajittain

Aii Airspace Design esittää lausunnossaan, että ilmailulain lentomenetelmiä koskeva 110 §:n sisältö tulisi päivittää suhteessa EU-asetusten ja ICAO:n yleissopimusten liitteiden kehitykseen. Mainittu pykälä tulisi päivittää siten, että se turvaisi lentomenetelmäsuunnittelun vapaan kilpailun edellytykset. Lisäksi Aii Airspace Design esittää lausunnossaan, että ilmailulaissa tulisi huomioida seuraavat seikat lentoesteiden osalta: 1) yleinen lentoestetiedon keräilypinta on riittävän alhaalla ajatellen uusia ilmailumuotoja, kuten miehittämättömiä ilma-aluksia ja että helikopterien järjestelmien kehittyminen ilmailuteollisuudessa tulee huomioon otetuksi siten, että syntyy tarkoitettuja turvallisuusvaikutuksia, 2) Suomeen perustetaan lentoesterekisteri mahdollistamaan ilmailupalveluiden sekä lentoturvallisuuden kehittäminen kaikkialla Suomessa, ei ainoastaan suojaamaan lentoasemaympäristöä, 3) Ilmailulain soveltamisalaan kuulumattomat kohdat siirretään muualle lainsäädäntöön, esimerkiksi maankäyttö- ja rakennuslakiin, jotta mahdollisesti lentoesteeksi muodostuvista rakennushankkeista vastaavat saavat lentoestelausuntokäsittelyn automaattisesti osana rakennusluvan myöntämistä, 4) Vastuu lentoestelupien myöntämisestä siirretään kokonaan viranomaisille.

ANS Finland toteaa lausunnossaan, että se ei kannata lennätystoimintaan säädettyjen ikärajojen alentamista. Miehittämättömien ilma-alusten lennättäminen on toimintaa, jonka suorittamisessa lennättäjällä tulee olla kyvykkyys ja kypsyyden oman toiminnan ja lennätystoiminnan arviointiin kolmansien osapuoliin nähden. Lisäksi ANS Finland katsoo, että ns. UTM-palvelun tarjoaminen olisi uskottavasti ja kustannustehokkaasti yhdistettävissä ANS Finlandin antamaksi palveluksi. Myös kolmansien osapuolien palveluntarjonta olisi mahdollista siten, että muilla UTM-palveluntarjoajilla olisi mahdollisuus liittyä ANS Finlandin UTM-sovellukseen tiedonkäyttäjäksi ja –jakajaksi. Lainsäädännön tulisi tukea pakollista rekisteröintiä ja tunnistautumista sovellukseen. BVLOS toiminnan mahdollistaminen ilmatilavarausten ulkopuolella edellyttää pakollista rekisteröitymistä ja tunnistautumista edellyttävän UTM-järjestelmän avulla. Edelleen ANS Finland katsoo, että jos tulevaisuudessa halutaan perustaa alueita, missä miehittämätön ilmailu voi poiketa sääntelyn antamista ehdoista, tulee alueet perustaa olemassa olevilla D-alueen perustamismenettelyillä. ANS Finland toi lisäksi lausunnossaan esiin, että lainsäädännön tulisi mahdollistaa lentoaseman läheisyydessä ja muualla luvattomilla alueilla toimivien lennättäjien ja droonien välisen radioviestinnän seuraaminen luvattomien lennätysten ja tahallisten droonihäirintöjen havaitsemiseksi ja puuttumiseksi. Ilmailulain lentoaseman määritelmän osalta ANS Finland toteaa, että nykyinen määritelmä on aiheuttanut ongelmia sen suhteen, mitä tarkoitetaan palveluiden pysyvällä järjestämisellä.

Ilmailulain 11 §:n osalta esitetään pykälän muuttamista siten, että pykälässä ei enää säädettäisi toiminnan alkamisesta ja lopettamisesta ilmoittamisesta alueenohjelmalle, vaan viitattaisiin ilmatilanhallintaa ohjaavaan käsikirjaan, jossa ilmoitusmenettelyä säädetään. Ilmailulain 110 §:n osalta ANS Finland katsoo, että lentomenetelmäsuunnittelun koordinoitavuuteen tulisi myös jatkossa olla yhdellä taholla. Lisäksi ANS Finland pyytää ministeriötä arvioimaan valmistelun yhteydessä, ovatko ilmailulain 114 §:n toinen ja kolmas momentti tarpeellisia 2.1.2020 alkaen, kun viranomaisen toimivallasta lennonvarmistusteknisen henkilöstön osalta säädetään EU-asetuksessa 2017/373. Lisäksi ANS Finland pyytää arvioimaan, onko lainsäädännössä tarpeen säätää lentoasemien välittömässä läheisyydessä tapahtuvasta ilotulitteiden ampumisesta. Lisäksi ANS Finland toteaa, että se on nimetty kansalliseksi lentoesterekisterin ylläpitäjäksi ja että on tarkoituksenmukaista keskittää kansallisesti sekä lentoesterekisterin ylläpito että lentoesteprosessi yhdelle toimijalle.

Business Finland tukee tavoitetta sopeuttaa turvallisuussäätely ilmailumarkkinoiden ja teknologian nopeaan kehitykseen. Teknologianeutraalit säännökset luovat osaltaan ennakoitavamman toimintaympäristön ja varmistavat miehittämättömälle ilmailulle EU:n tasoisen lainsäädäntökehityksen, jolloin miehittämättömän ilmailun kaupallinen potentiaali voidaan hyödyntää tehokkaasti sisämarkkinoilla. Innovaatiotoiminnan vauhdittamiseksi ja yksityisen sektorin tutkimus- ja kehitystoiminnan mahdollistamiseksi tulisi varmistaa, että miehittämättömän ilmailun tarvitsemat testi- ja kokeiluympäristöt olisivat mahdollisia myös ilman näköyhteyttä tapahtuvassa lennättämisessä. Business Finland tukee muistiossa mainitun arvion tekemistä keinoista, joilla miehittämättömien ilma-alusten lennättämistä tulisi mahdollista myös erillisten tarkoituksiin varattujen alueiden ulkopuolella.

Finnair toteaa, että ilmailulain säännöksiä tulee tarkistaa maahuolintapalvelujen turvallisuusvaatimusten sekä ilmailun turvallisuusohjelman laatimisen osalta. Lisäksi Finnair katsoo, että tietoturvariskien hallintaan liittyen ilmailulakiin tulisi lisätä säännös, jolla veloitetaan ilmailuviranomainen perustamaan ilmailun toimijoiden yhteinen ja pysyvä kyber- ja tietoturvariskien arviointiryhmä. Finnair toteaa lisäksi, että arvioitaessa miehittämättömän ilmailun ilmatilan hallintaa koskevia kansallisia säännöksiä, on huolehdittava lentoturvallisuuden korkeasta tasosta ja samalla varmistaa ilmaliikenteen sujuvuus. Finnair ei ole toistaiseksi tunnistanut merkittäviä muutostarpeita kansalliseen ilmatilan hallintaa koskevaan säätelyyn, jotka aiheutuisivat miehittämättömästä ilmailusta. Edelleen Finnair toteaa, että miehittämättömien ilma-alusten ja muiden kauko-ohjattavien lelujen ja miehittämättömien laitteiden ohjaukseen liittyvän radioviestinnän luottamuksellisuutta koskevan säätelyn muutostarpeita selvitettäessä on tärkeää tehdä kattava vaikutustenarvio erityisesti lentoturvallisuuden näkökulmasta.

Arviomuistiossa kuvattujen muutostarpeiden lisäksi Finnair esittää lausunnossaan, että ilmailulain 170 ja 177 §:n sisältöä tulisi tarkastella ottaen huomioon tuleva ns. "German Wings" EU-asetus sekä varmistaa myös ilmailulain em. kohtien ja rikoslain 23 luvun 6 §:n (ilmaliikennejuopumus) yhteensopivuus ja aukottomuus. Ilmailulaissa tulisi myös säätää ilmailun toimijoiden oikeudesta suorittaa satunnaisotantaan perustuvia, ja ilman epäilyä tehtäviä, huumaavien aineiden pistokoelonteisia tarkastuksia turvallisuuskriittiselle henkilöstölleen. Henkilöstön toimintakyvyn varmistaminen on keskeinen osa ilmailun turvallisuuden varmistamisessa ja satunnaistestausten käyttäminen on merkittävä keino tämän toteuttamisessa.

FinnHEMS Oy nosti lausunnossaan esille arviomuistiossa kuvattuihin asiakokonaisuuksiin liittyvien muutostarpeiden lisäksi näkemyksen ilma-aluksen ohjaamomiehistöjen lento- ja työrajoituksia koskevan kansallisen OPS M3-2 –määräyksen muutostarpeista. FinnHEMS Oy:n mukaan ilmailumääräys asettaa liian rajoitetut vaatimukset sivutoimiselle työlle. Määräyksen vaatimukset rajoittavat sivutoimisen lentotyön harjoittamista muussa kaupallisessa lentotoiminnassa HEMS-päivystysten lisäksi. Tällainen sivutoiminen lentotoiminta mahdollistaisi lentokokemuksen kartuttamisen päivystystyön ohella, mikä olisi HEMS-alalle eduksi. Lisäksi FinnHEMS totesi, että päivystystä ennen tulisi olla vaatimuksena lepoaika, vastaavasti kuin nyt on määrätty lepoajasta

päivystyksen jälkeen. Lisäksi FinnHEMS Oy toteaa lausunnossaan lentoestelausuntorekisterin sisällön koostuvan tällä hetkellä lähinnä esteistä, joista liikennepalvelun tarjoajalta pyydetään lausunto. Lausunnon pyytäminen on kuitenkin hankkeen omistajan harkinnan varassa. FinnHEMS Oy toteaa, että uudessa ilmailulaissa tulisi ottaa huomioon tietojen kerääminen riittävän alhaalta lentoesterekisteriin. Lisäksi lentoesterekisterin tulisi huomioida ilmailun eri muodot laajalti eikä suojaamisen tulisi näin kohdistua ainoastaan lentoasemaympäristöihin.

Helsingin käräjäoikeus toteaa lausunnossaan käsittelevänsä lukuisia salaisiksi luokiteltavia asioita ja viittaa myös voimaan astuviin ns. tiedustelulakeihin. Tähän liittyen Helsingin käräjäoikeus tuo lausunnossaan esiin viime aikoina havaitut miehittämättömien pienoislennokkien lennätykset oikeustalon ja hovioikeuden talon välittömässä läheisyydessä. Lisäksi on havaittu, että lennokkeja on pysäytetty työhuoneiden ikkunoiden eteen, jolloin on ollut mahdollista tarkkailla sisällä tapahtuvaa toimintaa. Helsingin käräjäoikeus tuo esille pitävänsä tärkeänä, että lennokkien lennättämisestä Salmisaaren talon alueella, joka on käräjäoikeuden ja hovioikeuden käytössä, pysyvästi rajoitetaan (kielletään).

Ilmatieteenlaitos totesi lausunnossaan tukevansa uusien teknologioiden ja palvelumallien kehittämistä sekä kannattavansa joustavaa sääntelyä ja ilmatilankäyttöä, turvallisuusvaikutukset huomioon ottaen. Ilmatieteenlaitos nosti lausunnossaan esiin tästä näkökulmasta, että tulevaisuudessa operointimäärän kasvaessa UTM-lennonjohtojärjestelmän olisi oltava integroitavissa miehitetyn ilmailun ATM-palveluun. Lisäksi ilmatieteenlaitos toi esille tarpeen minimoida ulkoisten signaalilähteiden vaikutuksen ilma-aluksen ohjattavuuteen. Signaalilähteitä ehdotetaan merkittäväksi droneinfo-sovellukseen ja lisäksi ehdotetaan arvioitavaksi lainsäädäntöön pohjautuvia keinoja tahallisten ja mahdollisten radiohäirintätapausten minimoimiseksi. Lainsäädännöllisten toimenpiteiden lisäksi ilmatieteenlaitos pitää tärkeänä miehittämättömään ilmailuun liittyvien toimijoiden välistä vuoropuhelua, mahdollisia koulutustilaisuuksia, ohjeistusmateriaalin laatimista ja niin eteenpäin.

Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa opt-outin käyttöönottoa kevyiden ilma-alusten osalta EASA-asetuksen mahdollistamalla tavalla. Liikenne- ja viestintävirasto esittää lisäksi, että ilmailulain uudistamisen yhteydessä olisi syytä selvittää myös alle 600 kg:n purjelentokoneiden opt-out-mahdollisuus, koska viraston näkemyksen mukaan yhteisösääntelyn soveltaminen kevyisiin purjelentokoneisiin ei tuo havaittavia turvallisuushyötyjä, mutta lisää toimijoiden kustannuksia ja hallinnollista taakkaa.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lisäksi, että nykyisen ilmailulain valtion ilmailun määritelmää tulisi tarkastella uudelleen. Määritelmän loppuosaa ”Valtion ilma-aluksella tarkoitetaan myös ilma-alusta, jota käytetään muun kuin tässä ja 11 kohdassa tarkoitettun valtion tehtävän suorittamiseen” aiheuttaa epäselvyyksiä siitä, mitä säännöksiä noudatetaan ja mitkä poikkeukset soveltuvat. Liikenne- ja viestintävirasto tuo lisäksi lausunnossaan esiin, että Suomessa EASA-asetuksen sääntely on jo monin paikoin tosiasiallisesti ulotettu koskemaan myös valtion ilmailua. Tämä on tehty liikenne- ja viestintäviraston ilmailumääräyksillä GEN M1-1 ”Rajavartiolaitoksen ilmailu” ja OPS M1-34 ”Tullin ja poliisin lentotoiminta, metsäpalovalvonta-, sammutus- sekä etsintä- ja pelastuslennot”, joissa EASA-asetuksen soveltamisen ulkopuolelle jäävien toimintojen osalta on pääsääntöisesti määrätty noudatettavaksi suoraan unionivaatimuksia niin lentokelpoisuuden, lupakirjojen kuin lentotoiminnan osalta. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa kuitenkin, että on tärkeää, että lentotoimintaa harjoittavat valtion viranomaiset ottavat itse kantaa siihen, olisiko niiden toimintaan tarkoituksenmukaista soveltaa kansallisia vai EASA:n vaatimuksia.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että esimerkiksi näköyhteyden ulkopuolella tapahtuvaan miehittämättömien ilma-alusten lennätykseen liittyen olisi lähtökohtaisesti kannatettavaa säilyttää nykyinen toimintamalli, jossa lennätys tapahtuu tarkoitusta varten erikseen varatulla alueella, kunnes miehittämättömien ilma-alusten ilmatilan hallinnan järjestelmät,

liikenteenohjauspalvelut ja törmäyksenestojärjestelmät ovat kehittyneet riittävän turvallisuustason varmistamiseksi. UAS-järjestelmien kokeilut ja testikäyttö tulisi toteuttaa tarkoitusta varten erikseen varatulla alueella. Edelleen Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että miehittämättömiltä ilma-aluksilta kiellettyjä tai rajoitettuja alueita määritettäessä tulee tarkastella alueiden julkaisutapaa ja sitä, onko tarkoituksenmukaista noudattaa ICAO:n määritelmiä.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto tuo esiin, että on tarpeen varmistaa, että miehittämättömät ilma-alukset käyttävät taajuuksia tehokkaasti eivätkä aiheuta häiriöitä maanpäällisille viestintäverkoille. Uusi EASA-asetus kattaa kaikki miehittämättömät ilmailulaitteet. Nämä kuuluvat pääosin jatkossakin radiolaitedirektiivin ja sähkömagneettista yhteensopivuutta koskevan direktiivin soveltamisalaan, mutta osa on rajattu soveltamisalan ulkopuolelle. Soveltamisalan rajauksista on siksi tarpeen säätää aiempaa yksityiskohtaisemmalla tasolla, jotta lakia soveltaville olisi kulloinkin selvää, minkä puitesääntelyn piiriin laitteet kuuluvat. Liikenne- ja viestintävirasto esittää lisäksi, että ilmailulain uudistuksen yhteydessä arvioitaisiin tarve muuttaa lain 110 §:ää (lentomenetelmät) ja 158 §:ää (lentoesteet). Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lentomenetelmien osalta, että koska lentomenetelmämarkkinat ovat avautumassa kilpailulle, säännöstä olisi syytä tarkistaa siten, että siinä ei annettaisi yksinoikeutta lentomenetelmiin ilmaliikennepalvelun tarjoajalle. Vastaavasti 158 §:ää olisi arvioitava ottaen huomioon mahdollisen kehityksen mittarilentomenetelmien luomiseen valvomattomille lentopaikoille ja helikopterilentopaikoille.

Maa- ja metsätalousministeriö tuo lausunnossaan esiin, että metsä- ja erätalouden puolella ja Maanmittauslaitoksen toiminnassa hyödynnetään jo miehittämättömiä ilma-aluksia ja maatilojen tukivalvonnassa voi olla tarkoituksenmukaista ottaa niitä käyttöön jatkossa. Joustavuus miehittämättömien ilma-alusten käyttöönotossa tulisi mahdollistaa tulevassa lainsäädännössä. Myöskään laitteiden rekisteröintivaatimukset eivät saisi estää uuden teknologian joustavaa käyttöön ottamista. Tästä näkökulmasta ei tulisi olla merkitystä sillä, kuka miehittämättömän ilma-aluksen omistaa tai kuka sitä hallinnoi, vaan valtion ilmailua koskevien säännösten soveltumista määrittävänä tekijänä tulisi olla sen, että sitä käytetään viranomaistehtävän hoitamiseen.

Maa- ja metsätalousministeriö katsoo lisäksi, että lainsäädännön tulisi mahdollistaa myös näköyhteyden ulkopuolella tapahtuva lennättäminen. Lisäksi maa- ja metsätalousministeriö tuo lausunnossaan esiin, että miehittämättömän ilma-aluksen käytölle tukivalvonnassa tai muussa viranomaisvalvonnassa ei tulisi edellyttää tiukkaa lupakäytäntöä, koska maasto-olosuhteet ja miehittämättömän ilma-aluksen käytön hyödyt tulevat esiin käytännön tilanteissa. Maa- ja metsätalousministeriö toteaa, että liikenne- ja viestintäministeriö voisi toimia valvovana yleisviranomaisena lentotehtävän osalta. Liikenne- ja viestintäministeriö olisi siten myös luonteva koulutuksen organisoija, jos sellainen on lainsäädännön mukaan tarpeen. Lisäksi maa- ja metsätalousministeriö toteaa, että mahdollisuus poiketa vaatimuksista kokeilujen mahdollistamiseksi kannattaa hyödyntää. Maa- ja metsätalousministeriö kannattaa mahdollisimman yhdenmukaista miehittämättömiä ilma-aluksia koskevaa sääntelyä EU:n alueella.

Oikeusministeriö tuo lausunnossaan esiin tarpeen selvittää pysyvän kieltoalueen (esim. no drone zone-alueen) mahdollisuuden liittyen oikeushallinnon käyttämiin toimitiloihin Helsingin Salmisaaressa. Mahdollisuus ilmailun rajoittamiseen myös muiden oikeushallinnon näkökulmasta merkittävien kohteiden yläpuolella tulisi lausunnon mukaan selvittää.

Poliisihallitus toteaa olevan kaikkien etu, että EASA-asetuksen mukaisesta kevyen ilmailun opt-out-mahdollisuudesta säädetään mahdollisimman tarkasti. Ilmailuasiantuntijoiden tehtäväksi kuitenkin jää, miten lopulta olisi järkevää menetellä sääntelyn suhteen tältä osin. Poliisihallitus pitää tärkeänä valtion ilmailuin säilyttämistä kansallisen sääntelyn piirissä. Valtion ilmailun osalta Poliisihallitus katsoo, että nykytilanne on selvä ja kyse on valtiota edustavan tahon ilmailuista, kun poliisijohtoosella tehtävällä poliisin pyynnöstä harjoitetaan lentotoimintaa.

Komission ehdottamien ikärajojen osalta Poliisihallitus toteaa lausunnossaan, että harrastustoiminta vanhempien valvonnassa tulisi mahdollistaa myös ikärajoja nuoremmille. Muilta osin Poliisihallitus pitää ikärajoja asiallisina. Poliisihallitus katsoi lisäksi, että poliisin turvallisuusviranomaisena tulisi olla aktiivisena osapuolena mukana kansallisessa päätöksenteossa, kun päätetään ilmatilan hallintaan sekä ilmaliikennepalvelujen tarjontaan liittyvistä asioista. Toiseksi Poliisihallitus toi esille, että olisi tarpeen määritellä tutkinto koskien miehittämättömän ilma-aluksen lennättämistä näköyhteyden ulkopuolella (ei viranomaiselle). Lisäksi Poliisihallitus toteaa lausunnossaan, että ilman näköyhteyttä tapahtuvien mahdollistamista tulisi viranomaisille tulevaisuudessakin harkita.

Edelleen Poliisihallitus tuo lausunnossaan esille tarpeen toimivalle tekniselle ratkaisulle ilmatilan varaamisen ja valvomisen osalta, mikä liittyy ilmatilan rajoitustarpeiden ja ilmailun yhteensovittamiseen. Valtion ilmailun ja sotilasilmailun yhteensovittamisen kannalta erityisen tärkeänä seikkana Poliisihallitus tuo esille reaaliaikaisen ja luotettavan ilmatilannekuvan luomisen. Edelleen Poliisihallitus nostaa lausunnossaan esille miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien taajuudet ja näitä järjestelmiä koskevan radioviestinnän luottamuksellisuutta koskevan sääntelyn purkamisen. Poliisihallituksen mukaan sääntelyn purkamisella voisi olla merkittäviä vaaraa aiheuttavia vaikutuksia viranomaistoiminnalle ja mahdollinen sääntelyn purkaminen tulisivat toteuttaa siten, ettei se vaikuta viranomaisten toimintaan.

Puolustusministeriö toteaa, ettei valtion ilmailun opt-in -mahdollisuutta tulisi laajentaa koskemaan sotilasilmailua. Mikäli valtion ilma-alusten (tulli, poliisi, rajavartiolaitos, pelastustoimen tehtäviä suorittava ilma-alus) osalta koetaan tarpeelliseksi muuttaa ilmailulakia tai soveltaa EASA-asetuksen opt-in -mahdollisuutta, tulee sotilasilmailua koskeva sääntely osuus huomioida ilmailulakiin tehtävien muutosten kokonaisuudessa. Sääntelyä uudistettaessa on tarkasteltava myös aluevalvontalain valtionilmailua ja sotilasilmailua koskevia määritelmiä, sekä niiden yhteensopivuutta. Lisäksi puolustusministeriö katsoo, että nykyinen ilmailulain sotilas- ja siviili-ilmailun erottava perusperiaate on toimiva.

Lisäksi puolustusministeriö tuo esiin lausunnossaan, että nykyinen ilmailun kielto-, rajoitus- ja vaara-aluejärjestelmä on toimiva. Uusien ilmatilamallien luominen monimutkaistaisi ilmatilan rakennetta, minkä ei voida arvioida edistävän lentoturvallisuutta. Puolustusministeriö katsoo, että kokeilut ja teknologian testaaminen ovat hyvinkin mahdollisia jo nykyisin käytössä olevilla ilmatilajärjestelyillä. Niin sanotut *no-drone-zonet* voidaan jatkossakin toteuttaa pysyvinä tai väliaikaisina rajoitusalueina (R-alue) nykyisen järjestelmän puitteissa.

Puolustusministeriön näkemyksen mukaan kaikessa ilmailussa lähtökohtana pitää olla yhteiset, kaikkien ilmailijoiden noudattamat lentosäännöt. Kaikkien toimijoiden tulee toimia joko näkö- tai mittarilentosääntöjen mukaisesti, siitä riippumatta, onko toiminta miehitettyä vai miehittämätöntä. Jos miehittämätön ilma-alus ei voi jostakin syystä noudattaa lentosääntöjä, tulee tilanteessa toimia ilmailulain 9 §:n edellyttämällä tavalla. Lisäksi puolustusministeriö toteaa, että sotilasilmailulla on oltava tieto miehittämättömästä ilmailusta, niin valvotussa kuin valvomattomassa ilmatilassa, lennätettäessä sotilasilmailun minimilentokorkeudella tai sen yläpuolella.

EASA-asetuksesta erillisinä muutostarpeina puolustusministeriö esittää, että ilmailulain sotilasilmailua koskevia tarkennuksia ja poikkeuksia koskevaa säännöstä tulisi täsmentää ilmavoimien komentajan kansallista ja kansainvälistä sotilasilmailua koskevan vastuun osalta.

Lisäksi puolustusministeriö tuo lausunnossaan esiin, että ilmailulain lentokenttäalueelle ja lentoaseman turvalvotulle alueelle pääsyä koskevaa 102 §:ää tulisi muuttaa siten, että myös Puolustusvoimilla olisi muihin turvallisuusviranomaisiin rinnastettava oikeus päästä alueelle. Ilmailulain ilmatilan jäsentämistä ja hallintaa koskevan 109 §:n osalta puolustusministeriö katsoo, että säännöstä olisi tarve päivittää niin, että kansallista kykyä vastata nopeasti muuttuviin turvallisuustilanteisiin parannettaisiin. Ilmatilan hallinta tulisi voida siirtää Puolustusvoimille

normaaliolojen häiriötilanteissa ja kohotetun valmiuden tilanteissa. Lisäksi puolustusministeriö esittää huomion koskien ilmailulain 160 §:ää, jossa säädetään mahdollisuudesta antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä pykälän 1 momentissa tarkoitettua ilmailutoimintaan oikeuttavan luvan tai hyväksyjän haltijan (mm. lentoaseman pitäjä, ilmailiikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoaja) varautumisvelvollisuudesta poikkeusoloihin. Puolustusministeriö katsoo, että asetusvalmistelu olisi tärkeää käynnistää, jotta eri toimijoilla olisi yhdenmukaiset vaatimukset varautumisvelvollisuudelle.

Puolustusministeriö katsoo myös, että lentoasemilla ja kenttien lähestymisalueilla epäselvien, nopeasti esille tulevien vaaratilanteiden välttämiseksi ja estämiseksi, vaaraa aiheuttaviin miehittämättömiin ilma-aluksiin on kyettävä vaikuttamaan nopeasti. Sääntelyä on täsmennetty Puolustusvoimien ja muiden turvallisuusviranomaisten toimivaltuuksien osalta viime vuosina, mutta lentokenttien turvallisuuteen liittyvä sääntely on puolustusministeriön näkemyksen mukaan virkaavun varassa. Säännöstä tulisi täsmentää muutenkin niin, että olisi selvää, ettei miehittämättömiin ilma-aluksiin ja sellaisiin ilma-aluksiin joissa on matkustajia, sovelleta samoja periaatteita. Säännöksen soveltamisala ei myöskään kata harrastetoimintaan käytettäviä ilma-aluksia (lennokit).

Robots Expert Finland toteaa lausunnossaan, että ilmailusääntelyä tulisi kehittää niin, että miehittetyllä ja miehittämättömällä ilmailulla on suorituskyypohjaisesti mahdollisimman tasavertaiset toimintaedellytykset jaetussa ilmatilassa. Näköyhteyden ulkopuolinen toiminta (BVLOS) tulisi riskiperusteisesti sallia ilman ilmatilavarausta, jos toiminta on riittävän turvallista. Roberts Expert Finland katsoo, että valtion tehtäviä suorittava ilmailutoiminta tulisi luokitella valtion ilmailuksi, riippumatta siitä omistaako suorittava ilma-alus valtio vai muu taho. Roberts Expert Finland toteaa lisäksi, että SORA arviointien tekemisessä ja hyväksymisessä tulisi olla mahdollista sellaisten SORA-hallintaorganisaatioiden nimeäminen, joille viranomainen voi delegoida osa vastuistaan. Lisäksi Roberts Expert Finland esittää, että NoFlyZone -toimivaltuuksia tulisi pystyä antamaan poliisille, pelastuslaitokselle, ja muille vastaaville viranomaisille, jotta ne voisivat dynaamisesti rajata ilmailua esimerkiksi onnettomuuspaikkojen ympärillä.

Lisäksi Roberts Expert Finland tuo esiin, että nykyinen lentoestepykälä rajoittaa olennaisesti BVLOS operointia matalassa ilmatilassa alle 60m lentokorkeudessa ja siksi lentoestelupamenettely tulisi laajentaa koskemaan kaikkia yli 30m rakennelmia. Edelleen Roberts Expert Finland tuo lausunnossaan esiin huolen resurssien riittävydestä viestiä ja palvella sekä yrityksiä että yksityishenkilöitä EASA määräysmuutosvaiheen yhteydessä ja esittää toiveen, että Traficomille varmistetaan riittävä resursointi tältä osin.

RPAS Finland tuo lausunnossaan esiin, että RPAS Finlandin vapaaehtoiset osallistuvat hälytysryhmien kautta etsintä- ja pelastustehtäviin, jotka suoritetaan miehittämättömällä ilma-aluksilla. RPAS Finland katsoo, että SAR-lentotoiminnan pitkäjänteisen kehittämisen vuoksi on ensiarvoisen tärkeää, että valtion tehtävissä kaikki ilma-alukset (miehitetyt ja miehittämättömät) ovat tasa-arvoisessa asemassa ja ovat osa valtion ilmailua. Lisäksi myös muut viranomaisten toimintaa tukevat ja avustavat hälytystehtävät (öljyntorjunta, tulvatiedustelu, SRVA) katsotaan yksiselitteisesti valtion ilmailuksi.

Sisäministeriö tuo lausunnossaan esiin, että harkittaessa EASA-asetuksen soveltamisalan laajentamista koskemaan myös valtion ilmailua, sen vaikutukset valtion ilmailuun tulisi arvioida erikseen. Valtion ilmailun määritelmää voi olla tarpeen uudistaa ainakin miehittämättömän ilmailun osalta. Sisäministeriö tuo lausunnossaan esiin, että sisäministeriön hallinnonalan toimijoiden toimintaa voidaan toteuttaa valtion lukuun myös muiden kuin valtion omistamilla ilma-aluksilla. Rajavartiotoimen näkemyksen mukaan valtion ilma-aluksiksi tulisi katsoa miehittetyt ja miehittämättömät ilma-alukset, jotka ovat Tullin, poliisin, Rajavartiolaitoksen tai pelastustoimen operoimia ja joita käytetään valtion muun kuin sotilastehtävän suorittamiseksi. Myös yksityisten toimijoiden omistamat ilma-alukset tulisi katsoa valtion ilma-aluksiksi silloin, kun niitä operoi

viranomainen. Sen sijaan yksityisten toimijoiden operoimia ilma-aluksia ei tule katsoa valtion ilma-aluksiksi, vaikka niillä suoritettaisiin valtion tehtäviä esimerkiksi viranomaisen pyynnöstä. Pelastustoimen näkökulmasta olisi tärkeää, että valtion ilma-aluksiksi luettaisiin kaikki sellaiset ilma-alukset, joita käytetään pelastustoimintaan ja siihen liittyviin tehtäviin, vaikka niitä operoiva henkilö ei olisi viranomainen. Sisäministeriö esittää, että valtion ilmailun määritelmää tarkastellaan tältä osin vielä tarkemmin jatkotyössä. Lisäksi sisäministeriö katsoo, että ilmailulain mukaista valtion ilma-aluksen määritelmää olisi perusteltua täsmentää erityisesti miehittämättömien alusten osalta.

Lisäksi sisäministeriö katsoo, että ilmailulain 8 §:n 2 momentissa säädettyä poikkeamismahdollisuutta ilmailusääntöjen noudattamisesta tulisi laajentaa nykyisestä. Esimerkiksi meripelastus-, rajavalvonta-, rajaturvallisuus- ja virka-aputehtävät sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseen liittyvät tehtävät voivat olla sellaisia, joiden suorittaminen edellyttää mahdollisuutta poiketa ilmailumääräyksistä. Sisäministeriön näkemyksen mukaan uuden teknologian hyödyntämisen mahdollistamiseksi lainsäädäntöä on kehitettävä siten, että Rajavartiolaitokselle ja tarvittaessa muille viranomaisille säädettäisiin mahdollisuus harjoittaa valtion ilmailua miehittämättömillä ilma-aluksilla valvotussa ilmatilassa ilman ilmatilan rajaamista silloinkin, kun näköyhteyttä ilma-alukseen ei ole. Lisäksi sisäministeriön näkemyksen mukaan miehittämättömän ilmailun operaattoreille tulisi asettaa koulutus- ja osaamisvaatimuksia. Tämä helpottaisi myös työturvallisuuden toteutumista työnantajan näkökulmasta.

Sisäministeriön arvion mukaan nykyiset määräaikaiset ilmatilan rajoitusten perusteet ja pysyvät rajoitukset ovat edelleen erittäin perusteltuja. Lopuksi sisäministeriö toteaa, että se pitää arviomuistiossa esitettyä mahdollisuutta salaamattoman ja suojaamattoman radioviestinnän muuttamista yleisesti vastaanotettavaksi tarkoitettavaksi radioviestinnäksi kannatettavana.

Suomen Ilmailuliitto

Suomen Ilmailuliitto toteaa lausunnossaan miehittämättömän ilmailun osalta, että Suomen tulisi ottaa käyttöön kansallinen ikärajan alennus maksimaalisesti sekä avoimessa että erityinen – kategoriassa. Lisäksi Suomen Ilmailuliitto katsoo, että lennokkimääritelmän poistumisen vaikutus vastuu- ja vakuutuskysymyksiin tulisi selvittää. Suomen ilmailuliitto tuo esiin, että henkilöiden rekisteröimispakko ei todennäköisesti edistä turvallisuutta. EASA-asetuksen mahdollistaman kevyen ilmailun opt out –mahdollisuuden osalta Suomen Ilmailuliitto tuo esiin puoltavansa EASA:n uuden perusasetuksen opt-out-mahdollisuuden hyödyntämistä täysimääräisenä EASA-asetuksessa annettuun enimmäispainorajaan saakka.

Suomen Lennonjohtajien Yhdistys tuo lausunnossaan esiin huomion viranomaisen vastuusta valvoa ilmailutoimijoita, jotta esim. toimijan itsensä tekemiin riskianalyyseihin kiinnitetään riittävästi asiantuntevaa huomiota. Lisäksi Suomen Lennonjohtajien Yhdistys esittää toiveen ilmailualalla vaikuttavan Just Culturen huomioimisesta, jos ilmailulain viestintäverkkojen ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallintaa koskevaa velvollisuutta käsittelevää 128 §:ää aiotaan muuttaa. Suomen Lennonjohtajien Yhdistys tuo lisäksi lausunnossaan esiin valtion ilmailun erityisluonteeseen liittyen, että tilanne, jossa lennonvarmistuspalveluille asetetaan erityisvaatimuksia, etenkin nykytilanteessa, jossa lennonvarmistuspalvelut on yhtiötetty ja toiminta perustuu markkinatalouteen, on ongelmallinen. Etenkin tulevaisuudessa lennonvarmistuspalvelun tarjoaja saattaa olla ulkomaalainen toimija, sekä lennonvarmistuspalvelua ei välttämättä ole tarjolla 24h.

Lisäksi Suomen Lennonjohtajien Yhdistys katsoo, että on tärkeää luoda miehittämättömän ilmailun osalta selkeät säännöt ja toimintaohjeet (kuka saa lennättää ja millaista ilma-alusta saa lennättää ja missä saa lennättää). Nykytilanteessa Suomessa on hyvin liberaali ohjeistus miehittämättömien ilma-alusten lennättämisen suhteen. Tämä on jo aiheuttanut vaaratilanteita miehittämättömien ja

tavallisten ilma-alusten kesken, etenkin lennettäessä matalammilla lentokorkeuksilla (ilma-aluksen suorittaessa nousua tai laskua) valvotussa ilmatilassa.

Suomen Moottorilentäjien Liitto ry katsoo, että ilmailulakia on syytä tarkistaa maahuolintapalveluja koskevan uuden EU-sääntelyn johdosta. Suomen Moottorilentäjien Liitto ry ehdottaa tarkistettavaksi myös Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintatavan, jonka mukaan maahuolintadirektiivin mukainen omahuolinta ei ole mahdollista yleisilmailijoille. Lisäksi Suomen Moottorilentäjien Liitto ry tuo esiin, että laki lentoasemaverkosta ja -maksuista tulisi uudistaa vastaamaan lentoasemadirektiivin henkeä ja kirjainta. Lentoasemaverkkolaki ei tunnusta yleisilmailua lentoasemien käyttäjäksi. Yleisilmailulentokoneiden, olipa lento yksityinen tai kaupallinen, lentäjät ovat luonnollisia henkilöitä lentäessään omaa tai yleishyödyllisen, voittoa tavoittelemattoman yhteisön omistamaa lentokonetta, olipa matkustajia lennolla tai ei.

Suomen Moottorilentäjien Liitto ry tuo edelleen lausunnossaan esiin, että Suomessa FIS-palvelua ei ole järjestetty ilmailun lennonvarmistuksesta vastaavan ANS Finlandin puolesta. Toisena lentoturvallisuuteen vaikuttavana tekijänä Suomen Moottorilentäjien Liitto ry tuo esiin ilmailutiedotuspalvelun hajanaisuuden. Suomessa ei ole käytössä reaaliaikaista ilmailutiedotuspalvelua, josta olisi yhdestä lähteestä verkon kautta saatavissa kaikki voimassa olevat ilmatilaa koskevat rajoitukset ja kiellot muiden lennonvalmistelussa tarvittavien tietojen lisäksi.

Suomen Moottorilentäjien Liitto ry esittää, että kevyttä ilmailua koskeva opt-out -mahdollisuus otetaan käyttöön täysimääräisesti ja kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvien painonkorotukseen soveltuvien ilma-alusten painorajoja korotetaan järjestelmällisesti. Edelleen Suomen Moottorilentäjien Liitto ry toteaa lausunnossaan, että valtion ja Puolustusvoimien harjoittama miehittämätön ilmailu rajoittaa yleisilmailun toimintamahdollisuuksia ja tältä osin on olemassa muutostarpeita kansalliseen ilmatilan hallintaa koskevaa sääntelyyn. Lisäksi kaikille miehittämättömille ilma-aluksille tulisi sääntelyn keinoin saattaa pakolliseksi varustukseksi painekorkeuden ilmoittava toisiotutkavastain (transponderi/ADS-B Out) ja määrätä sen käyttö on pakolliseksi lentotoiminnan aikana lentoturvallisuuden parantamiseksi ja varausalueiden koon pienentämiseksi.

Suomen Satamaliitto

Suomen Satamaliitto puoltaa mahdollisuutta käyttää kansallista liikkumavaraa, jotta voidaan täsmentää ilmailun säädöksistä johdettavat välineet miehittämättömään ilmailuun liittyvien turvallisuus- ja turvariskien hallitsemiseksi satamien toimintaympäristössä. Nykyinen sääntely ja teknologia eivät anna riittäviä välineitä ehkäistä luvattoman lennättämisen tuottamia turvallisuus- ja turvariskejä henkilöille ja sataman toiminnan jatkuvuuden turvaamiselle. Samanaikaisesti sääntelyä kehitettäessä tarvitaan sen varmistamista, että satama-alueen toiminnanharjoittajien tarvitsema, esimerkiksi valvontaan, tarkastuksiin ja tilannekuvan muodostamiseen tarvittava luvallisesta lennättämisestä päättäminen säilyy alueella.

Tasavallan presidentin kanslia

Tasavallan presidentin kanslia toteaa lausunnossaan, että miehittämätöntä ilmailua koskevassa sääntelyssä tulee avoimessakin kategoriassa lennättäjän kelpoisuudelle asettaa riittävät vaatimukset. Lisäksi tulisi pyrkiä halpoja leikkivälineitä lukuun ottamatta mahdollisimman kattavaan laitteiden ja operaattorin rekisteröimiseen. Erytyiskategoriassa ilman näköyhteyttä tapahtuvaa lennättämistä tulisi säännellä tarkasti. Ilmatilan rajoitusten osalta Tasavallan presidentin kanslia toteaa, että voimassa oleva asetus ilmailulta rajoitetuista alueista on tällä hetkellä ja nykyolosuhteissa toimiva. Ilmailun toimintaympäristön muuttuessa ja uusien teknologioiden kehittyessä on kuitenkin syytä arvioida, millaisia uusia säädöstarpeita on syntynyt miehittämättömän ilmailun myötä esimerkiksi erilaisten kohteiden ja alueiden suojelemiseksi.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes

Tukes toteaa lausunnossaan, että on tärkeää, että markkinavalvontatoimivalta on keskitetty yhdelle viranomaiselle tai ainakin yhdelle hallinnonalalle. Viranomaisten toimivallasta valvoa turvallisuutta tulisi säätää yksiselitteisesti. Tukes katsoo, että kaikkien ilma-alusten valvontatoimivallan tulisi olla liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla, sillä viranomaisella, jolla on paras osaaminen ja asiantuntemus ilmailun ja ilma-alusten turvallisuudesta. Useammalle hallinnonalalle jaetun toimivallan mallissa EU-valmisteluun osallistumisen koordinointi ja päätöksenteko voivat osoittautua hankalaksi. On tärkeää, että toimivaltainen viranomainen pääsee osallistumaan suoraan EU:n tuotelainsäädännön kehittämiseen ja keskusteluun soveltamiskysymyksistä sekä EU:n yhteisistä linjauksista. Tukes katsoo, että paras osaaminen ja mahdollisuudet EASA-asetuksen valvontaan kaikkien kategorioiden ilma-alusten sekä radiotaajuusominaisuuksien osalta olisi keskitetysti Traficomilla.

Työ- ja elinkeinoministeriö

Työ- ja elinkeinoministeriön katsoo, että miehittämättömien ilma-alusten vaatimustenmukaisuus ja siitä seuraava tekninen turvallisuus, alusten radio-ohjaus ja ilmailun yleinen turvallisuusvalvonta kuuluvat tiiviisti yhteen. Näin ollen olisi perusteltua, että tämän kokonaisuuden valvonnasta vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto. Lisäksi työ- ja elinkeinoministeriö toteaa lausunnossaan, että ilmailulain 11 §:n mukaisten teollisuuden suoja-alueiden tarve on nykyistä laajempi. Turvallisuuden kannalta suojattavia teollisuuden ja energiatuotannon kohteita olisivat voimalaitokset ja kemikaalikohteet kuten valmistava teollisuus ja varastointi. Suojattavia kohteita voisivat olla myös satamat, termimaalit ja ratapihat liikenteen häiriöttömyyden varmistamiseksi, mutta myös niiden kautta kulkevien kemikaalien aiheuttamien vaarojen vähentämiseksi. Lisäksi tarvittaisiin oikeus aktiiviseen suojautumiseen, kuten mahdollisuus vaikuttaa dronejen radio-ohjaukseen, kun tällainen laite tunkeutuu suojattavan kohteen ilmatilaan.