

Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle EU:n EASA-asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi

Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle EU:n EASA-asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi. Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi muilta ministeriöiltä, Ahvenanmaan maakuntahallitukselta, esitysluonnoksen kannalta keskeisiltä valtion viranomaisilta, lennökkikerhoilta, finanssialan toimijoilta sekä keskeisiltä elinkeinoelämän toimijoilta. Luonnos hallituksen esitykseksi lähetettiin lausuntokierrokselle lausuntopalvelu.fi –järjestelmän kautta 10.10.2019. Lausuntoaika oli seitsemän viikkoa. Lausuntoaika Ahvenanmaan osalta oli 23.10.- 4.12.2019. Luonnos hallituksen esitykseksi on ollut lausuntopalvelun lisäksi nähtävillä valtioneuvoston hankeikkunassa.

Lausunnot ovat saatavilla osoitteessa:

<https://hankeikkuna.vnv.fi/app#/lainsaadanto/31415/kuvaukset>

Yleistä lausunnoista

Lausuntoja annettiin yhteensä 20 kappaletta. **Ympäristöministeriö** ilmoitti, että se ei anna asiassa lausuntoa. **Keskuskauppakamari, Kuluttajaliitto, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto sekä Maanmittauslaitos** ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa luonnoksesta hallituksen esitykseksi.

Lausunnon antoivat:

1. ANS Finland Oy
2. Finanssiala ry
3. Finavia Oyj
4. Ilmatieteen laitos
5. Korkein hallinto-oikeus
6. Liikenne- ja viestintävirasto
7. Maa- ja metsätalousministeriö
8. Mallilennokit ry
9. Markku Hokkanen
10. Oikeusministeriö
11. Puolustusministeriö
12. Pääesikunta
13. Robots Expert Finland Oy
14. RPAS Finland ry
15. Sisäministeriö
16. Suomen avaruustutkimusseura ry
17. Suomen ilmailuliitto
18. Suomen Lentopelastusseura
19. Wing Aviation Finland Oy
20. 18 Lennökkikerhon yhteinen lausunto
 - Suomen Lennökkikerho ry
 - Turun Lennokkiseura ry
 - Pietarsaaren seudun RC-lentäjät ry
 - Tampereen RC-Lentäjät ry
 - Nastolan Ilmailukerho ry

- Vallilan Lennokkikerho ry
- Rasion Seurakunnan lennokkikerho
- Jämsän seudun lennokkaijat ry
- Forssan seudun ilmailuyhdistys ry
- Porvoon ilmailukerho ry
- Lennokkikerho RAKU ry
- Ylivieskan lennokkiharrastajat
- Seinäjoen Lennokkikerho RC-AirClub ry
- Loviisan ilmailijat ry
- Vantaan Lennokkiharrastajat ry
- Kuopion Lennokkikerho Kihu ry
- Räyskälän Ilmailukerho ry
- Turun Lentokerho ry

Lausuntojen keskeiset huomiot

Yleistä

Suurimmassa osassa lausuntoja valtion ilmailua, miehittämättömän ilmailun ikärajoja, kevyen ilmailun opt out- mahdollisuuden käyttämistä koskevia esityksiä pidettiin kannatettavina ja tarpeellisina. Eniten muutosehdotuksia kohdistui miehittämättömän ilmailun vakuuttamista koskevaan säännökseen sekä UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevien säännösten sisältöön. Lausuntopalautteessa kuvattiin Liikenne- ja viestintäministeriön valmistelutapaa aktiivisena, koko prosessin ajan jatkuneena yhteistyönä kohderyhmien kanssa, mikä edustaa hyvin edistyskäsittelyä hallintokulttuuria. Sen aikana asiantuntijaryhmät ovat löytäneet ja ratkoneet sellaisia kysymyksiä, jotka eivät käy ilmi esimerkiksi luonnosmateriaalista, mutta olisivat nousseet esiin heti lakimuutoksen tullessa voimaan. Lisäksi nostettiin esille, että ehdotettu hallituksen esitys ylläpitää imagoa Suomesta tulevaisuuteen suuntautuneena, teknologiamyönteisenä edelläkävijänä drone-alalla.

Valtion ilmailu

Sisäministeriö tuo lausunnossaan esiin pitävänsä luonnoksessa omaksuttua valtion ilmailun määritelmää tarkoituksenmukaisena ja perusteltuna sääntelynä. Samoin Puolustusministeriö ja Puolustusvoimat kannattavat valtion ilmailun määritelmän selkiyttämistä. Myös Suomen Lentopelastusseura pitää luonnoksessa olevaa valtion ilmailun määritelmää selventävänä ja suhtautuu siihen positiivisesti.

Maa- ja metsätalousministeriö pitää tärkeänä, että valtion ilmailuksi katsottaisiin muun muassa Suomen metsäkeskuksen dronetoiminta. Maa- ja metsätalousministeriön näkemyksen mukaan valtion ilmailua koskevien säännösten soveltumista määrittävänä tekijänä tulisi olla sen, että miehittämättömät ilma-alusta käytetään viranomaistehtävän hoitamiseen.

RPAS Finland ry:n näkemyksen mukaan ”viranomaistehtävän johtaminen” on luonnoksessa esitetty epäselvästi ja se estäisi RPAS Finland ry:n näkemyksen mukaan todennäköisesti RPAS-laitteiden käyttöä Vapepa-toiminnassa. Lentopelastusseura tuo esiin mahdollisesti tarpeen antaa nykyistä yksityiskohtaisempaa lakia alemman asteista, valtion ilmailua koskevaa sääntelyä tulevaisuudessa.

Miehittämättömän ilmailun vakuuttaminen

Finanssiala ry pitää ehdotettua vakuuttamispakkoa parempana sääntelynä kuin lakisääteisen vakuutusjärjestelmän luomista. Samoin Robots Expert Finland Oy tukee hallituksen esityksen luonnoksessa omaksuttua riskiperusteisen vakuuttamissuojan tavoittelemista kaikille alle 20 kg ilma-

aluksille. Samoin RPAS Finland ry yhtyy lausunnossaan luonnoksessa omaksuttuun riskiperusteiseen lähestymistapaan vakuuttamistarpeiden osalta.

Suomen avaruustutkimusseura ry ei kannata luonnoksessa esitettyä vastuuvakuutuspakkoa kaikelle kategorian erityinen toiminnalle. Robots Expert Finland Oy näkee ongelmallisena perustella vakuuttamistarvetta pelkästään avoin/erityinen luokkarajan perusteella. Finanssiala ry pitää mahdollisena vastuuvakuutusvelvollisuuden asettamista toimintakategorioiden erityinen ja sertifioitu mukaiselle toiminnalle, jos se on oikeassa suhteessa toiminnan riskeihin nähden.

Finanssiala ry ja Robots Expert Finland Oy pitävät vastuuvakuutuksen tarkemman sisällöllisen määrittelyä parempana Liikenne- ja viestintäviraston antaman määräyksen tasolla, kuin lain tasolla. Samoin 18 lennökkikerhon näkemyksen mukaan olisi hyvä antaa Liikenne- ja viestintävirastolle valtuudet säädellä vakuutuksia niin, että ne ovat kaikissa olosuhteissa riittävät ja oikeudenmukaisella tasolla.

Robots Expert Finland Oy ja RPAS Finland ry tuovat esiin, että vakuutustuotetarjonta on varmistettava myös silloin, kun henkilöllä on maksuhäiriömerkintöjä. Lisäksi Suomen Ilmailuliitto ja 18 lennökkikerhoa huomauttavat lausunnossaan, ettei esityksessä ole ehdotettu muutoksia nykyisen ilmailulain 136 §:ään, jolloin lennokit kuuluvat vastaisuudessa mainitun pykälän 2 momentissa kuvatun ankaran vastuun piiriin.

UAS-ilmatilavyöhykkeet ja ilmailun rajoittaminen

Sisäministeriö pitää perusteltuna ilmatilan käytön kieltämistä ja rajoittamista koskevaa esitettyä sääntelyä. Myös ilmatieteenlaitos pitää erityisesti ehdotettuja UAS-ilmatilavyöhykkeitä hyvänä edistysaskeleena. Ilmatieteenlaitos pitää turvallisen toiminnan kannalta tärkeänä, että UAS-ilmatilavyöhykkeillä harjoitettavalle toiminnalle voidaan asettaa rajoitteita ja ehtoja. Suomen avaruustutkimusseura ry:n mukaan komission täytäntöönpanoasetuksen kategorian avoin mukaiset rajoitukset tekisivät rakettiharrastuksesta käytännössä mahdotonta, mutta luonnoksessa esitetyt toimintaa helpottavat UAS-vyöhykkeet mahdollistavat lennätystoiminnan kiinteillä lennätyspaikoilla. Suomen Ilmailuliitto toteaa, että UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustamiseen liittyvissä säädöksissä tulee olla suoja- ja valvontamekanismit, jotka varmistavat, että UAS-ilmatilavyöhykkeitä perustetaan vain todelliseen tarpeeseen ja niiden ajallinen ja paikallinen ulottuvuus rajoitetaan todellisen tarpeen mukaiseksi. Myös Wing Aviation Finland Oy tuo esiin lausunnossaan, että syyt ilmatilan käyttöä koskeville rajoituksille ja kielloille ovat lisääntyneet esityksen mukaan ja kannustaa viranomaisia varmistamaan, ettei rajoituksia ja kielloja täytäntöönpanna ilman selkeää turvallisuusperustetta eikä laajempina kuin on tarkoituksenmukaista.

Mallilennokit ry, Suomen ilmailuliitto ja 18 lennökkikerhoa nostavat lausunnoissaan esiin, että luonnos mahdollistavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä koskevaksi 11 b §:ksi on laadittu komission täytäntöönpanoasetuksen sanamuotoa tiukemmaksi, sillä sen mukaan UAS-ilmatilavyöhykkeellä on mahdollista poiketa vain 4 artiklan tarkoittamista kategorian avoin vaatimuksista.

Oikeusministeriö esittää huomioita miehittämättömän ilmailun rajoittamisen perusoikeuskytkennöistä ja kiinnittää huomiota ehdotettujen 11, 11 a ja 11 b §:ien rajoitusten laajuuteen ja tarkkarajaisuuteen. Lisäksi oikeusministeriö esittää, että perusteluja täydennettäisiin erityisesti perusoikeuksien osalta. Oikeusministeriön sekä Suomen ilmailuliiton mukaan helpottavaa UAS-ilmatilavyöhykettä koskeva määräys tai päätös tulisi voida peruuttaa, jos UAS-ilmatilavyöhykkeen käyttäjä on poikennut vyöhykkeen käyttöehdoista.

Suomen Ilmailuliitto ei kannata Liikenne- ja viestintäviraston perustamien tilapäisten ilmailulta rajoitettujen ja kiellettyjen alueiden keston pidentämistä neljään viikkoon. Puolustusministeriö ja Puolustusvoimat sen sijaan pitävät 11 §:n mukaisen tilapäisen ilmailulta rajoitettujen ja kiellettyjen alueiden aikarajojen pidentämistä tarpeellisena muutoksena sekä normaalioloissa että häiriötiloissa.

Lisäksi Puolustusministeriö ja Puolustusvoimat esittävät, että Puolustusvoimat olisivat mukana UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustamiseen liittyvässä päätöksentekoprosessissa. Lisäksi ANS Finland Oy esittää, että UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustaminen olisi mahdollista myös ilmatilan hallintayksikölle.

Muita huomioita

Ainoastaan sisäministeriö otti kantaa ehdotettuun vähimmäisikä sääntelyyn ja piti ehdotettua sääntelyä perusteltuna.

Ainoastaan Liikenne- ja viestintävirasto otti kantaa ehdotettuun kevyen ilmailun opt out -mahdollisuuden käyttöön ottamiseen. Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa EASA-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan mahdollistaman kevytilmailun kansallisen poikkeamismahdollisuuden käyttöönottoa täysimääräisenä. Liikenne- ja viestintävirasto tuo kuitenkin esiin, että opt out ei voi koskea sellaisia ilma-aluksia, joille on myönnetty jokin EASA-asetuksen mukainen todistus (esim. tyyppihyväksyntätodistus) ja toivoisi tätä tarkennettavan luonnoksen perusteluissa.

Liikenne- ja viestintävirasto totesi, että EASA-asetusta täydentävän ilmailulainsäädännön uudistamishankkeen ulkopuolelle on jäänyt tiettyjä yksinomaan kansallisiin tarpeisiin perustuvia muutoksia ja on tärkeää, että niiden toteuttamiseksi käynnistetään uusi ilmailulainsäädännön muutoshanke mahdollisimman pian.

Annettujen lausuntojen keskeinen sisältö lausunnonantajittain

ANS Finland Oy esittää lausunnossaan, että ilmatilan hallintayksikkö (AMC) voisi perustaa UAS-ilmatilavyöhykkeitä yhtenä vaihtoehtona ilmailulain 11 §:n kolmannen momentin mukaisissa tapauksissa. Lisäksi ANS Finland Oy esittää lausunnossaan, että ilmatilan hallintayksikkö (AMC) voisi myös perustaa UAS-ilmatilavyöhykkeitä enintään kahden viikon ajaksi, edellyttäen että osoittamista koskevat ohjeet sisällytetään ilmatilan hallintaa ohjaavaan käsikirjaan.

Finanssiala ry toteaa lausunnossaan, että se pitää vastuuvakuuttamispakkoa parempana vaihtoehtona kuin kokonaan uuden lakisääteisen vakuutusjärjestelmän luomista miehittämättömille ilma-aluksille. Finanssiala ry:n näkemyksen mukaan luonnokseen kirjattu vakuuttamisvelvollisuus on kuitenkin liian ankara, erityisesti ottaen huomioon se, että kategorian avoin toiminta muuttuu kategorian erityinen toiminnaksi heti, jos kaikki kategorian avoin edellytykset eivät täyty. Lisäksi Finanssiala ry toteaa luonnokseen kirjatun vakuuttamisvelvollisuuden sisältävän velvollisuuden myöntää sellainen vakuutus, jossa vakuutettuihin riskeihin sisältyisivät sotatoimet, terrorismi, kaappaus, tuhotyöt, ilma-aluksen laitton haltuunotto ja sisäiset levottomuudet. Finanssiala ry toteaa, että lähtökohtaisesti tahalliset teot ovat vastuuvakuutuskelvottomia eivätkä suomalaiset vakuutusyhtiöt tule tarjoamaan lain vaatimuksen täyttäviä vakuutuksia.

Finanssiala ry:n näkemyksen mukaan toimintakategorioiden erityinen ja sertifioitu mukaiselle toiminnalle voidaan säätää vastuuvakuutusvelvollisuus, jos se on oikeassa suhteessa toiminnan riskeihin nähden. Lisäksi Finanssiala ry:n näkemyksen mukaan miehittämättömälle ilma-alustoiminnalle asetettava vastuuvakuutusvelvollisuus tulee ensisijaisesti voida täyttää yhteisön ottamalla vakuutuksella silloin, kun miehittämättömää ilma-alustoimintaa harjoitetaan osana yhteisön toimintaa, ja miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän kauko-ohjaaja on yhteisön palveluksessa. Ottaen huomioon, että miehittämätön ilmailu on alana uusi ja kehittymätön eikä sen kaikkia riskejä tunneta, Finanssiala ry toteaa, että vakuutusvelvollisuuden tarkempi sisältö tulisi lain sijaan määrittellä viranomaisen antamassa määräyksessä, sillä viranomaisen antama määräys mahdollistaa joustamisen vakuutusvelvollisuudesta toiminnan laadun ja riskien perusteella alan kehittyessä. Finanssiala ry esittää, että Liikenne- ja viestintävirasto tulisi velvoittaa antamaan tarkemmat määräykset siitä, milloin vastuuvakuutus tulee ottaa ja minkä sisältöisenä.

Finavia Oyj toteaa lausunnossaan tutustuneensa liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntöön ja toteaa muutokset perustelluiksi ja tarpeellisiksi.

Ilmatieteenlaitos ehdottaa lausunnossaan, että selkeyden vuoksi ilmailulain 75 §:ssä olevaan lentoasema-määritelmään tuotaisiin maininta sääpalvelun järjestämisestä. Lisäksi ilmatieteenlaitos pitää hyvänä edistysaskeleena luonnoksessa hallituksen esitykseksi ehdotettuja UAS-ilmatilavyöhykkeitä. Ilmatieteenlaitoksen mukaan on tärkeää, että toiminnan turvallisuuden takaamiseksi toiminnalle voidaan asettaa mm. sääolosuhteista riippuvia rajoituksia ja muita ehtoja. Ilmatieteenlaitos pitää lisäksi tärkeänä, että näille UAS-ilmatilavyöhykkeiden samanaikaiselle käytölle asetetaan tarvittavat rajoitukset sekä edellytetään käyttäjiä sopimaan säännöistä. Ilmatieteenlaitos pitää tarpeellisena miehittämätöntä ilmailua koskevaa tietopakettia ja tuo tässä yhteydessä myös esiin kaikille avoimet työpajat ja keskustelutilaisuudet sekä tehokkaan tiedottamisen, jotka voisivat edesauttaa uusien toimintamallien ymmärtämistä.

Korkein hallinto-oikeus toteaa, että se lausuu näkemyksensä esitysluonnoksesta ainoastaan sen muutoksenhakua koskevilta osin. Korkein hallinto-oikeus toteaa lausunnossaan, että valituslupasääntely on lähtökohtana muutoksenhaussa hallinto-oikeuden päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen uudessa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa. Korkein hallinto-oikeus toteaa edelleen, että esitysluonnoksessa muutoksenhakusäännöksiin sisältyy momentti, jonka mukaan hallinto-oikeuden tietyistä päätöksistä saisi hakea muutosta valittamalla siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa säädetään ja viittauksella on ollut tarkoitus ilmaista poikkeus valituslupamenettelyn soveltamiseen. Viittaussäännös on kuitenkin muotoiltu niin, että valituslupamenettely tulisi myös edellä mainitun momentin mukaisissa tapauksissa sovellettavaksi. Korkein hallinto-oikeus toteaa edelleen, että se ei pidä perusteltuna säilyttää kattavaksi tarkoitettua valituslupajärjestelmästä poikkeavaa muutoksenhakukanavaa ilmailulaissa.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lausunnossaan, että se on osallistunut aktiivisesti lakiuudistuksen valmisteluun, ja sen näkemykset on huomioitu jo valmisteluprosessin aikana, mutta haluaa tuoda esiin vielä eräitä näkemyksiä. Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa kevytilmailun kansallisen poikkeamismahdollisuuden käyttöönottoa täysimääräisenä, mutta tuo esiin, että opt out ei voi koskea sellaisia ilma-aluksia, joille on myönnetty jokin EASA-asetuksen mukainen todistus (esim. tyyppihyväksyntätodistus) ja toivoisi tätä tarkennettavan luonnoksen perusteluissa. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto kiinnittää huomiota luonnoksen mukaisiin ilmailulain ja liikenteen palveluista annetun lain soveltamisalapykälien muotoiluun, joilla on tarkoitus ottaa käyttöön edellä mainittu poikkeamismahdollisuus. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto haluaisi varata sille ilmailulain 9 §:n mukaisen oikeuden myöntää poikkeus ilmailulain 2-7 luvun säännöksistä myös opt outin piiriin kuuluville ilma-aluksille.

Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että miehittämättömän ilmailun toimijoiden velvollisuutta poikkeamatilanteiden raportointiin olisi hyvä tarkentaa. Riittävää olisi, että raportointivelvollisuus koskisi vain kategorioiden erityinen ja sertifioitu miehittämättömiä ilma-aluksia. Ilmailulaissa olisi myös syytä tarkentaa miehittämättömien ilma-alusten rekisteröintivelvollisuutta siten, että ilmailulaissa selvyuden vuoksi joko viitattaisiin EU-lainsäädäntöön tai ainakin mainittaisiin, että miehittämättömien ilma-alusten rekisteröinnistä säädetään erikseen. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto pitää tärkeänä huolehtia, että Liikenne- ja viestintävirastolle on lainsäädännössä riittävät määräyksenantovaltuudet miehittämättömiä ilma-aluksia varten ja tuo esiin huolensa nykyisten määräystenantovaltuuksien riittävydestä.

Edelleen lausunnossaan Liikenne ja viestintävirasto pitää perusteltuna miehittämättömän ilmailun markkinavalvontatehtävän antamista Liikenne- ja viestintävirastolle ja pitää tärkeänä, että vastuuviranomaisella on kansallisessa lainsäädännössä määritelty tehtävää varten riittävät toimivaltuudet. Liikenne- ja viestintävirasto toteaa edelleen lausunnossaan, että miehittämättömien

ilma-alusten markkinavalvonnassa olisi perusteltua soveltaa jo voimassa olevaa horisontaalista lainsäädäntöä niiltä osin kuin delegoidun asetuksen täytäntöönpano edellyttää kansallisia säädöksiä, jolloin välttyttäisiin päällekkäiseltä sääntelyltä. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston näkemyksen mukaan Suomen ilmailun turvallisuusohjelmaa ja turvallisuussuunnitelmaa koskevan ilmailulain 4 §:n muotoilu on hyvä ja kannatettava, mutta sitä koskevaa perustelutekstiä tulisi kuitenkin hieman tarkentaa, jotta se ei antaisi väärää kuvaa sidosryhmien velvoitteista.

Lopuksi Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että EASA-asetusta täydentävän ilmailulainsäädännön uudistamishankkeen ulkopuolelle on jäänyt tiettyjä yksinomaan kansallisiin tarpeisiin perustuvia muutoksia. Liikenne- ja viestintävirasto pitää erittäin tärkeänä, että niiden toteuttamiseksi käynnistetään uusi ilmailulainsäädännön muutoshanke mahdollisimman pian.

Maa- ja metsätalousministeriö :n (MMM) näkemyksen mukaan on keskeistä, että valtion ilmailuksi katsottaisiin muun muassa Suomen metsäkeskuksen toiminta. MMM toteaa lausunnossaan, että joustavuus miehittämättömien ilma-alusten käyttöönotossa tulisi mahdollistaa tulevassa lainsäädännössä. Lisäksi MMM toteaa, että valtion ilmailua koskevien säännösten soveltumista määrittävänä tekijänä tulisi olla sen, että sitä käytetään viranomaistehtävän hoitamiseen. Lisäksi valtion ilmailua koskevan lainsäädännön tulisi olla selkeää ja joustavaa, jotta miehittämättömiä ilma-aluksia voitaisiin hyödyntää viranomaisvalvonnassa vähällä byrokratialla. Lisäksi MMM toteaa, että lainsäädännön tulisi joustavasti sallia viranomaistoiminnassa näköyhteyden ulkopuolella tapahtuva lennättäminen.

Mallilennokit ry tuo lausunnossaan esiin näkemyksensä EASA-asetuksen täytäntöönpanoasetuksen 2019/947 suomenkielisen sekä englanninkielisen versioiden välisestä merkittävästä eroista ja nostaa esiin tästä johtuvia ongelmia. Lisäksi Mallilennokit ry toteaa, ettei kansallisen liikkumavaran käyttämistä ole hallituksen esityksen luonnoksessa käsitelty täysimääräisesti ja nostaa lausunnossaan erityisesti esille täytäntöönpanoasetuksen 16 artiklan. Lisäksi lausunnossaan Mallilennokit ry tekee huomautuksia hallituksen esityksen luonnoksen nykytilan kuvaukseen lennokiharrastustoiminnan osalta. Edelleen Mallilennokit ry nostaa lausunnossaan esiin, että luonnos 11 b §:ksi on laadittu täytäntöönpanoasetuksen sanamuotoa tiukemmaksi. Mallilennokit ry tuo esiin, että kategorian avoin vaatimuksia esiintyy myös muualla täytäntöönpanoasetuksessa kuin sen 4 artiklassa ja viittausta tulisi tältä osin laajentaa hallituksen esityksessä. Lisäksi Mallilennokit ry nostaa lausunnossaan esiin useita vahingonkorvausvastuuseen liittyviä huomioita.

Markku Hokkanen tuo lausunnossaan esiin useita vakuutusvaatimukseen ja vahingonkorvausvastuun määräytymiseen liittyviä huomioita.

Oikeusministeriö toteaa lausunnossaan aluksi, että se on arvioinut ennen kaikkea esitykseen sisältyviä ilmailun rajoittamista ja kieltämistä koskevia säännöksiä. Oikeusministeriö toteaa, että esitysluonnoksessa ehdotettu Liikenne- ja viestintäviraston asettamien tilapäisten ilmailulta rajoitettujen ja kiellettyjen alueiden enimmäiskeston pidentäminen merkitsee merkittävää muutosta voimassa olevaan, perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella säädettyyn toimivaltaan. Oikeusministeriö katsoo, että tämän laajennuksen valtiosääntöistä merkitystä tulisi arvioida nykyistä laajemmin esityksen jatkovalmistelussa.

Oikeusministeriö katsoo ehdotettua 11 a §:ää koskien, että esitysluonnokseen sisältyvällä sääntelyllä on rajoittavia vaikutuksia elinkeinovapauden sekä sananvapauden ja siihen kiinnittyvän lehdistönvapauden kannalta. Oikeusministeriö toteaa, että perusoikeuksiin kohdistuvia rajoituksia tulee hallituksen esityksen perusteluissa käsitellä perusoikeuksien rajoitusedellytyksien valossa ja käsillä olevassa esitysluonnoksessa tällaista arviointia on tehty suppeasti ja ainoastaan suhteessa elinkeinovapauteen.

Oikeusministeriö tuo lisäksi esiin, että esitysluonnoksessa säädettäväksi ehdotettavat tavoitteet, joihin rajoituksen alaiset kohteet ja alueet liittyvät, ovat luonteeltaan monelta osin avoimia ja yleisluonteisia erityisesti yleisen järjestyksen ja turvallisuuden osalta. Oikeusministeriö katsoo, että miehittämättömiin ilma-aluksiin kohdistuvat kiellot ja rajoitukset on perusteltua rajata ilmailulain 11 §:n 3 momentin mukaisella edellytyksellä välttämättömiin rajoituksiin. Lisäksi oikeasuhtaisuus tulee ottaa huomioon myös arvioitaessa kiellon ajallista kestoja. Oikeusministeriön arvion mukaan 5 vuoden rajoituksen voidaan katsoa olevan luonteeltaan lähellä pysyvää rajoitusta.

Oikeusministeriön arvion mukaan jatkovalmistelussa olisi perusteltua pohtia mahdollisuuksia 11 b §:n täsmentämiseen siten, että siitä selvemmin ilmenisi, millä perusteella mahdollistavia UAS-ilmatilavyöhykkeitä voidaan perustaa. Lisäksi oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että ainakin siltä osin kuin ilmatilavyöhyke on perustettu käyttäjän hakemuksesta, luvan peruuttaminen olisi hallintolain 6 §:ään kiinnittyvän luottamuksensuojan valossa perusteltua kiinnittää lupaehtojen rikkomiseen. Lisäksi oikeusministeriö toteaa, että muutoksenhakuun liittyviä kysymyksiä on jatkovalmistelussa selvennettävä 11 a että 11 b §:ien perusteluissa.

Puolustusministeriö ja Puolustusvoimat toteavat lausunnoissaan, että siviili-ilmailua koskevan sääntelyn soveltaminen sotilasilmailuun tapauskohtaisesti ja sotilasviranomaisen asiasta erikseen päättäessä tulisi mahdollistaa. Puolustusministeriö ja Puolustusvoimat lisäksi kannattavat valtion ilmailun määritelmän selkiyttämistä sekä miehittämättömiä ilma-aluksia koskevan kansallisen jaottelun lennokkeihin ja miehittämättömiin ilma-aluksiin poistamista. Lisäksi puolustusministeriö ja Puolustusvoimat pitää 11 §:n mukaisen tilapäisen ilmailulta rajoitettujen ja kiellettyjen alueiden aikarajojen pidentämistä tarpeellisena muutoksena sekä normaalioloissa että häiriötiloissa.

Puolustusministeriö ja Puolustusvoimat esittävät lausunnoissaan, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi Puolustusvoimien esityksestä perustettava 11 a §:n mukainen miehittämättömältä ilmailulta rajoitettu tai kielletty ilmatilavyöhyke silloin, kun se koskee Puolustusvoimien käytössä olevan alueen yläpuolista tilaa. Lisäksi puolustusministeriö ja Puolustusvoimat tuovat esiin, että ennen 11 b §:n mukaisen alueen perustamista tulisi ottaa huomioon Puolustusvoimien kanta asiaan. Puolustusministeriö ja Puolustusvoimat ehdottavat lausunnoissaan, että 11 b § muutettaisiin niin, että Liikenne- ja viestintävirasto voi perustaa UAS-ilmatilavyöhykkeen ainoastaan yhteistoiminnassa Puolustusvoimien kanssa.

Robots Expert Finland Oy tuo launnonssaan esiin, että se tukee ilmailulain 9 § 4 momentin kumoamista. Perusteluja tulisi kuitenkin kirjoittaa selkeämmin siltä osin, että näköyhteyden ulkopuolinen (BVLOS) lentäminen voidaan Liikenne- ja viestintäviraston harkinnan mukaan sallia, kun riski on hyväksyttävällä tasolla. Tällä hetkellä perustelut antavat ymmärtää, että BVLOS lentäminen tulee jatkossakin rajoittaa erikseen varattuun ilmatilaan. Lisäksi Robots Expert Finland Oy tukee esitysluonnoksessa omaksuttua riskiperusteisen vakuuttamissuojan tavoittelemista kaikille alle 20 kg ilma-aluksille. Kuitenkin Robots Expert Finland Oy näkee ongelmallisena perustella vakuuttamistarvetta pelkästään avoin/erityinen luokkarajan perusteella, sillä kategorialla erityinen edustaa hyvin erilaiset riskiprofiilit. Lisäksi vakuutustarpeen yksityiskohdista toivotaan päätettävän tarkemmin määräys- eikä lakitasolla. Edelleen Robots Expert Finland Oy tuo esiin launnonssaan, että vakuutustuotetarjonta on varmistettava myös silloin kun henkilöllä on maksuhäiriömerkintöjä.

RPAS Finland ry:n näkemyksen mukaan ”viranomaistehtävän johtaminen” on luonnoksessa esitetty epäselvästi ja se estäisi RPAS Finland ry:n näkemyksen mukaan todennäköisesti RPAS-laitteiden käyttöä Vapepa-toiminnassa. RPAS Finland ry:n mukaan epäselväksi jää, kuka toimii ilma-aluksen päällikkönä tilanteessa, jossa viranomaisen tulisi johtaa tehtävää. RPAS Finland ry esittää, että esityksen perusteluihin ei kirjata yksityiskohtaisia valvontavaatimuksia, vaan valvonnan tason määrittelyn hoitaa esimerkiksi poliisi omassa sisäisessä ohjeistuksessaan. Lisäksi RPAS Finland ry tuo esille, että luonnoksen kohtaan ”miehitetyt yksityiset ilma-alukset valtionilmailun tehtävissä” tulisi vielä erikseen mainita Vapepan etsintätoiminta. Edelleen RPAS Finland ry tuo launnonssaan esiin,

että Vapepan ilmailutoiminnalle on kehitetty miehittämättömän ilmailun koulutusjärjestelmä. Lisäksi RPAS Finland ry nostaa esille tarpeen varautua tulevaan U-space sääntelyyn ja muun muassa poliisien tarpeen rajoittaa lähinnä alle 500 jalassa tapahtuvaa ilmailua hyvin lyhyeksi ajaksi.

RPAS Finland ry yhtyy lausunnossaan luonnoksessa omaksuttuun riskiperusteiseen lähestymistapaan vakuuttamistarpeiden osalta ja tukee sitä. Vakuuttamisen osalta RPAS Finland ry tuo esiin, että mikäli luonnoksen mukaiseen vakuutusjärjestelyyn päädytään, tulisi vakuutusyhtiöt velvoittaa tarjoamaan edellytetyn mukaisia vakuutustuotteita myös yksityishenkilöille. Samoin RPAS Finland ry edellyttäisi, että vakuutuksia tarjottaisiin aina myös esimerkiksi maksuhäiriöisille henkilöille.

Sisäministeriö pitää luonnoksessa omaksuttua valtion ilmailun määritelmää tarkoituksenmukaisena ja perusteltuna sääntelynä. Terminologisena huomiona sisäministeriö esittää lausunnossaan, että termi palontorjunta korvattaisiin termillä pelastustoiminta ja, että valtion ilmailun määritelmästä poistettaisiin sana rannikkovartiointi. Lisäksi sisäministeriö pitää perusteltuna ilmatilan käytön kieltämistä ja rajoittamista koskevaa esitettyä sääntelyä. Edelleen sisäministeriö pitää perusteltuna esitettyä kauko-ohjaajan vähimmäisikää koskevaa sääntelyä.

Suomen avaruustutkimusseura ry:n näkemyksen mukaan komission täytäntöönpanoasetuksen mukaiset kategorian avoin rajoitukset tekevät rakettiharrastuksesta käytännössä mahdotonta, mutta UAS-vyöhykkeet mahdollistavat lennätystoiminnan kiinteillä lennätyspaikoilla. Suomen avaruustutkimusseura ry:n näkemyksen mukaan UAS-ilmatilavyöhykkeiden hakeminen ja perustaminen ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista satunnaisia, muualla tapahtuvia lennätyskiitä varten. Suomen avaruustutkimusseura ry toivoo, että myös täytäntöönpanoasetuksen 16 artiklan mukaiset henkilökohtaiset poikkeukset rajoituksiin tuotaisiin kansalliseen ilmailulakiin. Suomen avaruustutkimusseura ry ei pidä yhdistymisvapautta kestäväenä perusteena sille, että 16 artiklan mukaisia sääntelyä ei otettaisi kansalliseen lakiin.

Suomen avaruustutkimusseura ry ei kannata luonnoksessa esitettyä vastuuvakuutuspakkoa kaikelle kategorian erityinen toiminnalle. Tähän liittyen se tuo esiin, että vakuutustarpeen pitäisi perustua toiminnan todellisiin riskeihin eikä tulla automaattisesti kaikelle kategorian avoin ulkopuoliselle toiminnalle.

Suomen Ilmailuliitto toteaa lausunnossaan, että liikenne- ja viestintäministeriön valmistelutapa aktiivisena, koko prosessin ajan jatkuneena yhteistyönä kohderyhmien kanssa edustaa hyvin edistyksellistä hallintokulttuuria. Sen aikana asiantuntijaryhmät ovat löytäneet ja ratkoneet sellaisia kysymyksiä, jotka eivät käy ilmi esimerkiksi luonnosmateriaalista, mutta olisivat nousseet esiin heti lakimuutoksen tullessa voimaan sellaisenaan.

Suomen Ilmailuliitto ei kannata ehdotettua Liikenne- ja viestintäviraston tilapäisen ilmailulta rajoitetun tai kielletyn alueen keston pidentämistä neljään viikkoon. Pitkäaikaiset harjoitukset voidaan ja tulee keskittää päivittäisen toiminnan alueille, joille Puolustusvoimilla on pysyvä päivittäinen etuoikeus. Lisäksi Suomen ilmailuliitto tuo esiin, että 11 b §:n mukaisia UAS-ilmatilavyöhykkeitä ei ole rajattu millään tavoin ja toteaakin, että UAS-ilmatilavyöhykkeiden perustamiseen liittyvissä säädöksissä tulee olla suoja- ja valvontamekanismit, jotka varmistavat että UAS-toimintavyöhykkeitä perustetaan vain todelliseen tarpeeseen ja niiden ajallinen ja paikallinen ulottuvuus rajoitetaan todellisen tarpeen mukaiseksi. 11 b § :n perustelujen osalta todetaan, ettei ilmailulaissa voida asettaa ehtoja tai rajoituksia miehitetulle lentotoiminnalle, sillä täytäntöönpanoasetuksen 15 artikla sisältää ainoastaan UAS-ilmatilavyöhykkeellä tapahtuvaan toimintaan liittyviä vaatimuksia. Lisäksi esitetään huomioita 11 b §:n perusteluihin liittyen U-space sääntelyyn. Lisäksi 11 b §:n osalta lausunnossa esitetään, että määräys tai päätös voitaisiin peruuttaa tai ehtoja muuttaa myös, jos UAS-ilmatilavyöhykkeen käyttäjä on poikennut vyöhykkeen käyttöehdoista. Lisäksi lausunnossa esitetään tarkentavia huomautuksia 11 b §:n tekstiin.

Suomen Ilmailuliitto tuo edelleen lausunnossaan esiin, että luonnos 11 b §:ksi on laadittu täytäntöönpanoasetuksen sanamuotoa tiukemmaksi. Kategorian avoin vaatimuksia esiintyy myös muualla täytäntöönpanoasetuksessa kuin sen 4 artiklassa ja viittausta tulisi tältä osin laajentaa hallituksen esityksessä. Lisäksi Suomen Ilmailuliitto huomauttaa lausunnossaan, ettei esityksessä ole ehdotettu muutoksia nykyisen ilmailulain 136 §:ään, jolloin lennokit kuuluvat vastaisuudessa mainitun pykälän 2 momentissa kuvatun ankaran vastuun piiriin. Lausunnossa oletetaan, että tämä ei ole ollut tarkoituksena ja että kategorian avoin mukaisen toiminnan vastuukysymyksiin sovellettaisiin myös jatkossa vahingonkorvauslakia. Lisäksi Suomen ilmailuliitto huomauttaa mahdollisen ristiriidan syntymisestä yli 20 kg painavilla lennokeilla tapahtuvalle toiminnalle avoimessa kategoriassa. Suomen ilmailuliiton käsityksen mukaan on ristiriitaista, että vahingonkorvausvastuu perustuu vahingonkorvauslakiin, mutta niiltä vaaditaan ilmailun vakuutusasetuksen mukainen ankaran vastuun mukainen vakuutus. Edelleen Suomen Ilmailuliitto nostaa lausunnossaan esiin 16 artiklan 4 kohdan, jossa ilmaistaan mahdollisuus lennökkikerhoille ja yhdistyksille rekisteröidä jäsenensä keskitetysti ja Suomen Ilmailuliitto ilmaisee kiinnostuksensa tämän tehtävän hoitamiseen.

Suomen Lentopelastusseura pitää luonnoksessa olevaa valtion ilmailun määritelmää selventävänä ja suhtautuu siihen positiivisesti. Lisäksi Lentopelastusseura tuo lausunnossaan esiin tarpeen tarkentaa, mitä luonnoksessa hallituksen esitykseksi tarkoitetaan lauseella ”Lähtökohtana johtamisessa on, että viranomaisen valvoisi yksityisen palveluntarjoajan toimintaa ilma-alueen päällikkönä niin lähellä, että viranomaisen pystyy vaikuttamaan ilma-alueen lennättämiseen”. Suomen Lentopelastusseura toteaa lausunnossaan, että lentotoimintaa toteutetaan viranomaisen valvonnassa ja yhteistyössä ja tarkoitus on avustaa viranomaista niin, että tehtävän hoito ei sitoisi viranomaisen henkilöstöä tarpeettoman paljon. Lisäksi Suomen Lentopelastusseura tuo esiin mahdollisesti tarpeen antaa nykyistä yksityiskohtaisempaa lakia alemman asteista, valtion ilmailua koskevaa sääntelyä tulevaisuudessa.

Wing Aviation Finland Oy (Wing) tuo esiin lausunnossaan, että syyt ilmatilan käyttöä koskeville rajoituksille ja kielloille ovat lisääntyneet esityksen mukaan ja kannustaa viranomaisia varmistamaan, ettei rajoituksia ja kieltoja täytäntöönpanna ilman selkeää turvallisuusperustetta eikä laajempina kuin on tarkoituksenmukaista. Lisäksi Wing toivoo, että prosessit vaara-alueen, UAS-ilmatilavyöhykkeen tai muun toiminta-alueen perustamiseksi pysyvät tulevaisuudessakin nopeina jo hyväksytyille operaattoreille. Edelleen Wing tuo esiin lausunnossaan, ettei näköyhteyden ulkopuolella (BVLOS) toteutettavia ja muita vastaavia kategorian erityinen drone-lentoja tulisi rajoittaa pelkästään nimettyihin ilmatilavyöhykkeisiin. Wing tuo esiin näkemyksensä siitä, että kaupallisten drone-palveluiden kysyntä kasvaa edelleen ja kansallisen lainsäädäntökehyksen tulisi mahdollistaa kasvu turvallisella ja järkevällä tavalla ja toteaa, että ehdotettu hallituksen esitys täyttää nämä Wingin odotukset ja ylläpitää imagoa Suomesta tulevaisuuteen suuntautuneena, teknologiamyönteisenä edelläkävijänä drone-alalla.

Lennökkikerhojen yhteisessä lausunnossa todetaan, että Suomen ilmailua koskevien lakien muutosehdotus on lähtökohtaisesti hyvä ja oikean suuntainen, kun lennökkikerhot peilaavat sitä omiin tavoitteisiinsa. Lausunnossaan lennökkikerhot nostavat esiin, että luonnos 11 b §:ksi on laadittu täytäntöönpanoasetuksen sanamuotoa tiukemmaksi. Kategorian avoin vaatimuksia esiintyy myös muualla täytäntöönpanoasetuksessa kuin sen 4 artiklassa ja viittausta tulisi tältä osin laajentaa hallituksen esityksessä.

Lisäksi lennökkikerhot huomauttavat lausunnossaan, ettei esityksessä ole ehdotettu muutoksia nykyisen ilmailulain 136 §:ään, jolloin lennokit kuuluvat vastaisuudessa mainitun pykälän 2 momentissa kuvatun ankaran vastuun piiriin. Lennökkikerhot näkevät kannatettavana asiana, että vahingonkorvausvastuu olisi sama sekä kategoriassa avoin ja erityinen ja, että vastuu molemmissa tapauksissa perustuisi vahingonkorvauslakiin. Lennökkikerhojen näkemyksen mukaan kategoriassa

avoin vakuutusten tulisi olla vapaaehtoisia. Kategoriassa erityinen viranomaisen tulisi voida määrittää vakuutuksen riittävä taso samalla, kun myöntää toimintalupia erityisen luokan toimijoille. Lennokkikerhojen näkemyksen mukaan olisi hyvä antaa Liikenne- ja viestintävirastolle valtuudet säädellä vakuutuksia niin, että ne ovat kaikissa olosuhteissa riittävät ja oikeudenmukaisella tasolla.

Lisäksi lennokkikerhot huomauttavat mahdollisen ristiriidan syntymisestä yli 20 kg painavilla lennokeilla tapahtuvalle toiminnalle avoimessa kategoriassa. Lennokkikerhojen käsityksen mukaan on ristiriitaista, että vahingonkorvausvastuu perustuu vahingonkorvauslakiin, mutta niiltä vaaditaan ilmailun vakuutusasetuksen mukainen ankaran vastuun mukainen vakuutus. Edelleen lennokkikerhot nostavat lausunnossaan esiin 16 artiklan 4 kohdan, jossa ilmaistaan mahdollisuus lennokkikerhoille- ja yhdistyksille rekisteröidä jäsenensä keskitetysti ja lennokkikerhot ilmaisevat kiinnostuksensa tästä mahdollisuudesta.