

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ilmailulain, liikenteen palveluista annetun lain ja yhteistoimintalain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi ilmailulakia, liikenteen palveluista annettua lakia ja yhteistoimintalakia.

Esityksessä ehdotetaan, että ilmailun turvallisuutta edistettäisiin lisäämällä ilmailulakiin ja lakiin liikenteen palveluista säännökset Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta ilmoittaa työnantajalle tai toimeksiantajalle, kun esimerkiksi lentomiestien tai lennonvarmistushenkilöstön luvan, lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen tai terveydentilatodistuksen peruutustoimenpiteisiin on ryhdytty tai niiden voimassaolo on keskeytetty. Näin voitaisiin välittömästi estää tilanne, jossa tehtävään soveltumattomaksi katsottava henkilö pääsisi normaaliin työvuoroonsa ilma-aluksen ohjaamossa tai matkustamossa.

Ilmailulakiin lisättäisiin lisäksi säännökset työnantajan oikeudesta velvoittaa sen palveluksessa oleva ilma-aluksen miehistöön kuuluva työntekijä tai lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa suorittava työntekijä puhalluskokeeseen sen selvittämiseksi, onko työntekijä alkoholin vaikutuksen alaisena työajalla tai välittömästi ennen työajan alkua. Lisäksi laissa ehdotetaan säädettäväksi henkilötietojen käsittelystä puhalluskokeiden yhteydessä. Yhteistoimintalakiin lisättäisiin viittaus ilmailulakiin puhalluskoetta koskien.

Ilmailulakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin myös säännökset, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi puuttua lentoturvallisuuteen vaikuttavaan toimintaan, joka ei edellytä lupaa tai ilmoitusta, joko antamalla huomautuksen tai varoituksen taikka viime kädessä rajoittamalla toimintaa tai kieltämällä sen toistaiseksi tai määräajaksi.

Ilmailulain lentoestelupaa koskevaa sääntelyä muutettaisiin siten, että lentoestelupahakemukseen olisi liitettävä selvitykset lentoesteen vaikutuksista käytössä oleviin lentomenetelmiin sekä lentopaikkojen lentoesterajoituspintoihin. Näistä selvityksistä voitaisiin periä kohtuullinen korvaus. Lisäksi tehtäisiin eräitä muita täsmennyksiä lentoestelupaa koskevaan sääntelyyn.

Muut ehdotetut muutokset ovat pääosin teknisiä.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.9.2025.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	4
2 Nykytila ja sen arviointi	5
2.1 Työnantajalle ilmoittaminen lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta	5
2.2 Viranomaisen mahdollisuus puuttua ilmailutoimintaan, johon ei vaadita lupaa tai ilmoitusta	9
2.3 Puhalluskokeet	11
2.4 Lentoestelupia koskeva sääntely	12
2.5 Tavoitteet	13
3 Tavoitteet	14
3.1 Keskeiset ehdotukset	14
3.2 Pääasialliset vaikutukset	18
3.2.1 Vaikutukset yrityksille	20
3.2.2 Vaikutukset ammatinharjoittajille ja henkilöstölle	22
3.2.3 Vaikutukset viranomaisille	24
3.2.4 Vaikutukset liikenneturvallisuuuteen	25
4 Muut toteuttamisvaihtoehdot	25
4.1 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	25
4.2 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	25
5 Lausuntopalaute	28
6 Säännöskohtaiset perustelut	40
6.1 Ilmailulaki	40
6.2 Laki liikenteen palveluista	51
6.3 Yhteistoimintalaki	53
7 Voimaantulo	53
8 Toimeenpano ja seuranta	54
9 Suhde muihin esityksiin	54
9.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä	54
10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	54
10.1 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle	55
10.1.1 Työnantajalle ilmoittaminen lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta	58
10.1.2 Yhdenvertaisuus	58
10.1.3 Oikeus elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen	59
10.1.4 Yksityiselämän suoja	59
10.1.5 Oikeus työhön ja elinkeinovapaus	60
10.2 Viranomaisen mahdollisuus puuttua ilmailutoimintaan, johon ei vaadita lupaa tai ilmoitusta	61
10.2.1 Oikeus työhön ja elinkeinovapaus	61
10.3 Puhalluskoe	62
10.3.1 Yksityiselämän suoja, henkilökohtainen koskemattomuus ja itsemääräämisoikeus	62

10.3.2 Henkilötietojen käsittelyperuste	66
10.3.3 Henkilötietojen suoja	69
10.3.4 Puhalluskokeeseen veloitettavan työntekijän oikeusturva.....	70
LAKIEHDOTUKSET	72
1. Laki ilmailulain muuttamisesta.....	72
2. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	79
3. Laki yhteistoimintalain 12 §:n muuttamisesta	82
LIITE	83
RINNAKKAISTEKSTIT	83
1. Laki ilmailulain muuttamisesta.....	83
2. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	95
3. Laki yhteistoimintalain 12 §:n muuttamisesta	99

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Ilmailun turvallisuudelle keskeisistä pätevyys- ja kelpoisuusvaatimuksista säädetään ilmailulaissa (864/2014) ja liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017). Ilmailulailla säännellään ilmailua Suomessa ja ilmailua suomalaisella ilma-aluksella Suomen ulkopuolella. Laeissa säädetään muun muassa ilma-aluksia ja niiden henkilöstöä samoin kuin ilmailua palvelevaa maahenkilöstöä koskevista turvallisuus- ja kelpoisuusvaatimuksista, ilmailun luvista ja rekistereistä, lentoasemien maahuolinnasta, siviili-ilmailun turvaamisesta ja lennonvarmistuksesta, siltä osin kuin näistä tehtävistä ei säädetä suoraan sovellettavissa Euroopan unionin asetuksissa. Laeissa säädetään myös Liikenne- ja viestintäviraston tehtävistä kansallisena ilmailuviranomaisena, kuten valtuudesta hoitaa ilmailun lupia ja hyväksyntöjä sekä valvontaa koskevia tehtäviä.

Ilmailua koskevan Euroopan unionilainsäädännön sekä kansainvälisen sääntelyn asettamat vaatimukset on kansallisesti pantu täytäntöön ilmailulain ja liikenteen palveluista annetun lain säännöksin.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat todenneet ilmailulaissa ja liikenteen palveluista annetussa laissa ilmailuun liittyviä muutostarpeita. Voimassa olevaa sääntelyä sovellettaessa Liikenne- ja viestintävirasto on havainnut, että tietyissä tilanteissa viranomainen tarvitsisi nykyistä laajemmat oikeudet toimiakseen tehokkaasti ilmailun turvallisuuden varmistamiseksi. Muutoksilla voitaisiin ennalta ehkäistä vaaratilanteiden ja onnettomuuksienkin riskiä ilmailussa. Samansuuntaista sääntelyä on voimassa rautatieliikenteessä ja merenkulussa, jotka ilmailun tavoin ovat turvallisuuskriittisiä aloja, ja on perusteltua johdonmukaistaa turvallisuutta ylläpitävää sääntelyä eri liikennemuodoissa. Esityksessä esitettävien säännöstarkistusten tavoitteena on edistää ilmailun turvallisuutta ja sujuvoittaa viranomaistehtävien hoitamista.

Ilmailulain lentoestelupaa koskeva sääntely muuttui 1.10.2023. Uutta sääntelyä sovellettaessa on ilmennyt ongelmia etenkin lentoesteen vaikutusten selvittämisestä asianosaisille aiheutuviin kustannuksiin liittyen. Edellisen lakimuutoksen voimaantulon jälkeen 1.10.2023 lentoestelupahakemuksia on syyskuun 2024 alkuun mennessä saapunut yli 1200 kappaletta. Lupahakemuksiin liittyvät selvityspyynnot Liikenne- ja viestintävirastolta työllistävät merkittävässä määrin lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajia ja lentopaikan pitäjiä.

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Lentoestelupaa koskevan sääntelyn osalta valmistelun aikana on keskusteltu lentomenetelmäsuunnitteluorganisaatioiden ja suurimman lentopaikan pitäjän Finavia Oyj:n kanssa.

Hanketta koskevat keskeiset valmistelutiedot ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunassa, osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> ja löytyvät tunnuksella LVM026:00/2024.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Työnantajalle ilmoittaminen lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta

Ilmailun henkilöluvista on kansallista sääntelyä toisaalta ilmailulaissa ja toisaalta liikenteen palveluista annetussa laissa. Keskeisiä ilmailulaissa säänneltyjä lupia ovat ilma-alusten huoltohenkilöstön ja lennonvarmistushenkilöstön (lennonjohtajien ja lennontiedottajien) lupakirjat ja lääketieteelliset kelpoisuustodistukset. Liikenteen palveluista annetun lain soveltamisalaan puolestaan kuuluvat ohjaamomiehien lupakirjat ja lääketieteelliset kelpoisuustodistukset sekä matkustamomiehien kelpoisuustodistukset ja terveydentilatodistukset. Nykyisin valtaosa ilmailun ammattilaisia koskevasta sääntelystä kuitenkin sisältyy EU-asetuksiin, kuten huoltotoiminta-asetukseen (komission asetusta (EU) 1321/2014¹), lentomiehien asetukseen (komission asetusta (EU) 1178/2011²) ja lennonjohtajien lupakirja-asetukseen (komission asetusta (EU) 2015/340³). Kansallisen lainsäädännön varaan jää lähinnä hallinnollisten menettelyjen ja seuraamusten määrittely sekä suurelta osin myös tiedonluovutusta ja tiedonsaantioikeuksia koskeva sääntely.

Lennontiedottajia koskeva sääntely on toistaiseksi kokonaan kansallista. Lennontiedottajat antavat lentopaikan lentotiedotuspalvelua (AFIS) sellaisilla lentopaikoilla, joilla liikennemäärien vähäisyyden vuoksi ei tarvita varsinaista lennonjohtopalvelua. Lennontiedottaja antaa ilma-aluksille tietoa esimerkiksi säästä, kiitotieolosuhteista ja lentopaikan laitteiden toimintakunnosta, mutta ei anna selvityksiä lento-oloihin tai laskuun kuten lennonjohtaja. Päätöksen lentopaikalle laskeutumisesta tekee tällöin ilma-aluksen päällikkö.

Ilmailulain 49 §:n ja liikenteen palveluista annetun lain 198 §:n mukaan luvan haltija on velvollinen ilmoittamaan Liikenne- ja viestintävirastolle sellaisista tietoonsa tulleista seikoista, jotka vaikuttavat hänen kelpoisuuteensa. Jos luvan haltijan kelpoisuuteen vaikuttavilla seikoilla on vaikutusta luvan haltijan edellytyksiin hoitaa tehtäviään, hänen on ilmoitettava kelpoisuudessa tapahtuneista muutoksista työnantajalleen. Nämä säännökset vaativat siis ilmoittamaan viranomaiselle, ja tietyissä tapauksissa myös velvoittavat henkilöä itseään ilmoittamaan kelpoisuutensa muutoksista työnantajalleen. Ne eivät kuitenkaan mahdollista viranomaisen ilmoitusta työnantajalle, jos henkilö itse ei tee ilmoitusta kelpoisuutensa muuttumisesta tai ei esimerkiksi itse katso edellytystensä hoitaa tehtäviään heikentyneen. Ilmailulain 49 §:n ilmoitusvelvollisuutta koskevien säännösten rikkominen on säädetty rangaistavaksi ilmailurikkomuksena ilmailulain 178 §:n nojalla.

Lääketieteessä on runsaasti tiloja, joiden seurauksena henkilön kyky arvioida omaa suorituskykyään heikkenee, ja oiretiedostamattomuutta esiintyy kaikissa ikäluokissa. Nykyinen lainsäädäntö ei kata tätä potilasryhmää, joka ei tiedosta vammastaan tai sairaudestaan johtuvaa

¹ KOMISSION ASETUS (EU) N:o 1321/2014 ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä (annettu 26.11.2014)

² KOMISSION ASETUS (EU) N:o 1178/2011 siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (annettu 3.11.2011)

³ KOMISSION ASETUS (EU) 2015/340 lennonjohtajien lupakirjoja ja todistuksia koskevista teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti, komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EU) N:o 805/2011 kumoamisesta (annettu 20.2.2015)

heikentymistä toimintakyvyssään ja joka tästä johtuen jättää ilmoittamatta kelpoisuutensa heikentymisen Liikenne - ja viestintävirastolle tai työnantajalleen.

Luvanmyöntäjän menettelyistä, tiedonsaantioikeudesta ja puuttumiskeinoista

Ilmailulain 50 §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolla on luvan myöntämisen, uusimisen ja peruuttamisen edellytysten arvioimiseksi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada rikosrekisteristä, sakkorekisteristä ja oikeushallinnon tietojärjestelmistä syyteharkinnassa olevista rikosasioista sekä esitutkintaviranomaisilta tieto luvan hakijan tai haltijan tietyistä rikoksista sekä niitä koskevasta käynnissä olevasta esitutkinnasta, syyteharkinnasta tai oikeudenkäynnistä, samoin kuin mainituista teoista tuomituista rangaistuksista ja muista seuraamuksista. Lisäksi luvan hakijalle tai haltijalle lääkärintarkastuksen tehneen lääkärin tai häntä hoitavan terveydenhuollon ammattihenkilön on pyynnöstä annettava Liikenne- ja viestintävirastolle tietoja luvan saamiseen tai voimassaoloon mahdollisesti vaikuttavista seikoista. Näillä on lisäksi oikeus ilman pyyntöäkin ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle epäilevänsä, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä. Nämä säännökset eivät kuitenkaan anna Liikenne- ja viestintävirastolle oikeutta ilmoittaa saamistaan tiedoista eteenpäin henkilön työnantajalle, vaikka se olisi tarpeen lentoturvallisuuden varmistamiseksi.

Lupakirjojen ja kelpuutusten rajoittamiseen, keskeyttämiseen tai peruuttamiseen sovelletaan hallintolain (434/2003) perussäännöksiä hallintoasian käsittelystä. Lähtökohtana on, että ennen kuin henkilön lupaan puututaan, viranomaisen on kuultava asianosaista ennen päätöksen tekemistä. Tästä voidaan poiketa ns. vaarantumistilanteissa, joissa kuuleminen voisi aiheuttaa haittaa esimerkiksi yleiselle turvallisuudelle. Edelleen päätös on kuitenkin saatettava asianosaisen tiedoksi hallintolain edellyttämällä tavalla.

Erityisesti näissä vaarantumistilanteissa yleinen toimintatapa on, että lupakirjan tai kelpuutuksen voimassaolo keskeytetään asian selvittämisen ajaksi asianosaista kuulematta. Tällä pyritään turvaamaan se, että mahdollisesti ilmailulle vaaraa aiheuttavat henkilöt saadaan mahdollisimman varhaisessa vaiheessa pois ilmailun turvallisuudelle kriittisistä tehtävistä. Tällainen tehtävä on esimerkiksi matkustajalentokoneen kapteenin tai perämiehen taikka lennonjohtajan tehtävä.

Koska kuitenkin myös nämä vaarantumistilanteissa tehtävät lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen keskeytykset edellyttävät, että päätös saatetaan asianosaiselle tiedoksi, jotta päätöksen oikeusvaikutukset saadaan voimaan, voi asianosainen ollessaan tietoinen mahdollisesta keskeytystoimenpiteestä pyrkiä välttelemään tiedoksiantoja. Hän voi esimerkiksi olla vastaamatta puhelimeen tai jättää kirjatun kirjeen noutamatta. Lisäksi silloinkin, kun päätös lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen keskeyttämisestä tai peruuttamisesta saadaan annettua tiedoksi asianosaiselle, on hyvä huomioida, ettei se tässä yhteydessä mene automaattisesti työnantajan tietoon. Lähtökohtana on, että jokainen huolehtii itse omien lupiensä ja todistustensa voimassaolosta. Tämän takia voi tulla eteen tilanteita, joissa henkilö ei itse kerro työnantajalle lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen voimassaolon keskeyttämisestä, vaan jatkaa työtänsä lentoturvallisuustehtävässä vaarantaen ilmailun turvallisuutta joko tahallisesti tai tietämättään.

Tästä johtuen lupakirjaan tai kelpoisuuteen liittyvistä viranomaisen toimenpiteistä tulisi tarvittaessa pystyä ilmoittamaan työnantajalle jo siinä vaiheessa, kun rajoittamis-, keskeyttämis- tai peruuttamistoimenpiteiden valmistelu viranomaisessa aloitetaan. Juuri lääkärin, ilmailuviranomaisen ja työnantajan välisen tiedonkulun puutteet olivat taustalla Germanwings-

lentoyhtiölle vuonna 2015 tapahtuneessa onnettomuudessa, jossa mielenterveysongelmista kärsinyt lentoperämies aiheutti koneessa olleiden 150 henkilön kuoleman.

EU-lainsäädännön velvoitteet ja lentoturvallisuusviranomaisen toimenpiteet

EU:n lentotoiminta-asetuksen (komission asetus (EU) 965/2012)⁴ liitteen IV kohdan CAT.GEN.MPA.175 mukaan, sellaisena kuin se on muutettuna erityisesti asetuksella (EU) 2018/1042, lentotoiminnan harjoittajan on toteutettava kaikki kohtuullisiksi katsottavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, ettei yksikään henkilö toimi välinpitämättömästi, tahallisesti tai huolimattomasti taikka laiminlyö toimenpiteitä siten, että 1) ilma-aluksen tai siinä olevan henkilön turvallisuus vaarantuu; tai 2) ilma-alus voi vaarantaa henkilön tai omaisuuden turvallisuuden. Tästä tehtävästä huolehtiakseen lentotoiminnan harjoittaja tarvitsee tiedon ohjaamomiehистön tai matkustamomiehистön jäsenen toiminnasta, jolla saattaisi olla vaikutusta lennon turvalliseen suorittamiseen.

Lisäksi lentomiehistöasetuksen liitteen VI kohdan ARA.GEN.355 mukaisesti jos toimivaltainen viranomainen löytää valvonnan aikana tai muulla tavalla todisteita, joiden mukaan lupakirjan, hyväksymistodistuksen, kelpuutuksen tai kelpoisuustodistuksen haltija ei täytä sovellettavia vaatimuksia, toimivaltainen viranomainen on tehtävä poikkeamahavainto, kirjattava se ja ilmoitettava siitä kirjallisesti lupakirjan, hyväksymistodistuksen, kelpuutuksen tai kelpoisuustodistuksen haltijalle. Viranomaisen on myös toteutettava tarpeelliset toimenpiteet estääkseen vaatimusten täyttymättä jäämisen jatkumisen. Tarvittaessa asiasta on ilmoitettava myös lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen tai muun todistuksen myöntäneelle henkilölle tai organisaatiolle. Tämä kohta kattaa siten esimerkiksi lupakirjan peruutusaikeista ilmoittamisen toimenpiteen kohteena olevalle todistuksen haltijalle sekä lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntäjälle, mutta ei henkilön työnantajalle.

Lentomiehistöasetuksen liitteen V kohdan CC.CCA.110 mukaan jos toimivaltainen viranomainen keskeyttää matkustamomiehистön kelpoisuustodistuksen voimassaolon tai peruuttaa todistuksen, haltijan on pidäyttyvä käyttämästä matkustamomiehистön kelpoisuustodistuksella myönnettyjä oikeuksiaan. Hänen on myös ilmoitettava asiasta hänen palvelujaan käyttävälle yhdelle tai useammalle lentotoiminnan harjoittajalle ilman aiheetonta viivytystä. Jos henkilö itse kuitenkin jättäisi noudattamatta näitä vaatimuksia, säännös ei oikeuta tai velvoita viranomaista ilmoittamaan asiasta hänen työnantajalleen.

Huoltotoiminta-asetuksen liitteen I kohdan M.B.103 mukaan jos toimivaltainen viranomainen saa valvonnan aikana tai muulla tavoin näyttöä siitä, että lupakirjan, hyväksyntätodistuksen, kelpuutuksen tai kelpoisuustodistuksen haltija ei noudata EASA-asetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139)⁵ sovellettavia säännöksiä, sen on ryhdyttävä kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin täytäntöönpanon varmistamiseksi estääkseen laiminlyönnin jatkumisen. Näiden toimenpiteiden voitaneen katsoa sisältävän myös asiasta ilmoittamisen

⁴ KOMISSION ASETUS (EU) N:o 965/2012 lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (annettu 5.10.2012)

⁵ EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) 2018/1139 yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (annettu 4.7.2018)

henkilön työnantajalle. Säännös kuitenkin koskee vain mainitun EASA-asetuksen säännösten noudattamatta jättämistä eikä sellaisia tilanteita, joissa huoltohenkilöstön jäsen olisi esimerkiksi rikkomusten vuoksi tai lääketieteellisistä syistä soveltumaton tehtäväänsä.

Lennonjohtajien osalta lupakirjan peruuttamista ja siitä työnantajalle ilmoittamista koskeva sääntely on EU-asetuksessa. Lennonjohtajien lupakirja-asetuksen liitteen II kohdan ATCO.AR.D.005 alakohdan d mukaan jos lupakirjan, kelpuutuksen tai merkinnän voimassaolo keskeytetään tai perutaan, toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava tästä päätöksestä kirjallisesti lupakirjan haltijalle ja asianomaiselle lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalle, eli lennonjohtajan työnantajalle. Säännös ei kuitenkaan ota kantaa lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruutuksesta tai keskeytyksestä ilmoittamiseen, joskaan henkilö itse ei saa käyttää lupakirjansa mukaisia oikeuksia, jos hän tietää lääketieteellisen kelpoisuutensa heikentyneen. Esimerkiksi päihde- ja mielenterveysongelmista johtuvissa tapauksissa on mahdollista, että lupakirjanhaltija ei noudattaisi tätä kieltoa.

Lisäksi tämän säännöksen piiriin eivät kuulu lentopaikan lentotiedotuspalvelua (AFIS) tarjoavilla lentopaikoilla työskentelevät lennontiedottajat, vaan heitä koskevat vaatimukset ovat kokonaan kansallisen sääntelyn varassa.

Kuten edellä selostetusta ilmenee, kansallisessa ja EU-lainsäädännössä on useita säännöksiä, jotka mahdollistavat kelpoisuuden muutoksista ja turvallisuusongelmista ilmoittamisen viranomaiselle ja joissain tilanteissa myös organisaatioille. Lennonjohtajan lupakirjaa koskevaa sääntelyä lukuun ottamatta säännöksistä kuitenkin puuttuu viranomaisen oikeus välittää tiedot edelleen henkilön työnantajalle, jotta henkilöä voidaan käytännössä estää toimimasta turvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä, tai ne koskevat tiettyjen rajattujen tietojen ilmoittamista. Liikenteen palveluista annetun lain 227 §:n 1 momentin 3 kohdan nojalla jokaisella on oikeus yksittäisluovutuksena saada etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta, mutta Liikenne- ja viestintävirasto ei voi oma-aloitteisesti luovuttaa näitä tietoja, jos henkilön työnantaja ei huomaa niitä pyytää.

Voimassa oleva kansallinen ilmoittamista koskeva sääntely liikenteen alalla

Muussa lainsäädännössä on joitakin esimerkkejä säännöksistä, joiden perusteella viranomaisen on mahdollista ilmoittaa terveydentilaa koskevasta, liikenneturvallisuutta mahdollisesti uhkaavasta seikasta tai lupakirjan peruuttamisesta.

Lainsäädäntö mahdollistaa ilmoitusten tekemisen liikenneturvallisuusperustein tietyissä tilanteissa. Terveystietojen ammattihenkilöt voivat ilmoittaa luvanhaltijan terveydentilasta aiheutuvasta uhasta sekä henkeen tai terveyteen kohdistuvasta uhasta Liikenne- ja viestintävirastolle. Rautatieliikenteessä ja merenkulussa Liikenne- ja viestintävirasto on velvollinen informoimaan työnantajaa tietyistä työntekijän pätevyyskirjaa tai lääketieteellistä kelpoisuustodistusta koskevista muutoksista.

Liikenteen palveluista annetun lain 208 §:n 2 - 4 momentin nojalla terveydenhuollon ammattihenkilöllä on salassapitosäännösten estämättä oikeus ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle, jos hän epäilee, että henkilöluvan hakija tai haltija ei täytä terveydelle asetettuja vaatimuksia. Hänen on ilmoitettava ilman aiheetonta viivytystä Liikenne- ja viestintävirastolle, jos hän epäilee, että henkilöluvan hakijan tai haltijan terveydentilasta aiheutuu välitön uhka liikenneturvallisuudelle. Ennen ilmoituksen tekemistä luvan hakijalle tai haltijalle on kerrottava oikeudesta ilmoituksen tekemiseen ja miten hänen terveydentilansa vaikuttaa hänen toimintakykynsä. Suostumusta ilmoituksen tekemiseen ei tarvita.

Ilmoituksessa voidaan antaa tieto ainoastaan siitä, että ilmoituksen kohteena oleva henkilö ei mahdollisesti täytä luvalla asetettuja terveysvaatimuksia, ja mitä lisätoimenpiteitä ehdotetaan terveydentilan tai siitä toimintakykyyn aiheutuvien vaikutusten tarkemmaksi selvittämiseksi.

Lisäksi sosiaali- ja terveydenhuollon asiakastietojen käsittelystä annetun lain (703/2023) 62 §:n nojalla terveydenhuollon ammattihenkilöllä tai muulla terveydenhuollon toimintayksikössä työskentelevällä tai sen tehtäviä suorittavalla henkilöllä on oikeus salassapitovelvollisuuden estämättä ilmoittaa poliisille tiedot, jotka ovat välttämättömiä henkeen tai terveyteen kohdistuvan uhan arvioinnissa tai estämisessä. Tietojen luovuttaminen edellyttää, että henkilö on hoitotehtävässään saanut tietoja olosuhteista, joiden perusteella hänellä on syytä epäillä jonkun olevan vaarassa joutua väkivallan kohteeksi.

Rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi laissa liikenteen palveluista on säädetty viranomaisen velvoitteesta ilmoittaa työnantajalle lupakirjan peruuttamisesta. Liikenne- ja viestintävirasto on lain 87 §:n 3 momentin nojalla velvollinen ilmoittamaan rautatieliikenteen harjoittajalle, jos se on ryhtynyt toimenpiteisiin kuljettajan lupakirjan peruuttamiseksi, muuttamiseksi tai rajoittamiseksi. Säädöksen taustalla on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/59/EY vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä, jonka 29 artiklan 4 a kohta koskee toimivaltaisen viranomaisen ilmoitusta, joka tulee tehdä viipymättä asianosaiselle kuljettajalle sekä hänen työnantajalleen.

Myös merenkulun pätevyyskiin liittyen Liikenne- ja viestintävirasto on velvollinen laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain (1171/2010) 14 §:n 2 momentin nojalla ilmoittamaan asianosaiselle ja sille toiminnanharjoittajalle, jonka palveluksessa henkilö on, viranomaisen päätöksestä määrätä lupakirjan haltija uuteen lääkärintarkastukseen. Viranomaisen ilmoittaa työnantajalle, mikäli pätevyyskirja tai lisäpätevyystodistus perutaan uuteen lääkärintarkastukseen määräämisen johdosta. Merimiesrekisteriin (liikenneasioiden rekisteriin) on laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain (1687/2009) 2 a luvun mukaisesti ilmoitettava meripalvelu suomalaisilla aluksilla, joten viranomaisella on käytössään työnantajatieto.

Ilmailun sääntelyn muuttamisen tarve

Säännös, joka oikeuttaisi Liikenne- ja viestintäviraston ilmoittamaan työnantajalle lupaa koskevien toimenpiteiden aloittamisesta olisi asianmukainen myös ilmailussa, tilanteissa, joissa se lentoturvallisuusviranomaisen roolissa arvioi lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen haltijan mahdollisesti voivan vaarantaa lentoturvallisuutta. Nykytilaa, jossa lähtökohtana on luvanhaltijan velvollisuus ilmoittaa itseään koskevat tiedot, voidaan pitää riittämättömänä. Esitetty lakimuutos korjaisi myös merkittävän turvallisuuspuutteen, joka liittyy tilanteisiin, joissa luvanhaltija ei itse tiedosta toimintakykynsä heikenneen ja ei tästä syystä tee itse ilmoitusta. Yllä kuvattu muutos yhtenäistäisi Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuuksia toimia nopeasti ja tehokkaasti liikenneturvallisuuden varmistamiseksi.

2.2 Viranomaisen mahdollisuus puuttua ilmailutoimintaan, johon ei vaadita lupaa tai ilmoitusta

Nykytilassa Liikenne- ja viestintävirastolta puuttuu mahdollisuus kieltää turvallisuusperustein sellainen toiminta, joka ei vaadi lupaa tai ole ilmoituksenvaraista.

Ilmailulain 148 § mahdollistaa organisaatiolle myönnetyn luvan muuttamisen, rajoittamisen tai peruuttamisen sekä luvassa tai ilmoituksessa tarkoitetun toiminnan kieltämisen tai rajoittamisen, jos on perusteltua syytä epäillä, ettei luvan tai ilmoituksen mukaisen toiminnan

harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti; jos luvan myöntämisen tai ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa; jos luvanhaltija tai toiminnan harjoittaja jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa; tai jos luvanhaltija jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta luvan ehtojen vastaista toimintaa tai jatkaa muiden toimintaa koskevien määräysten rikkomista. Kuitenkin esimerkiksi lentopaikkatoimintojen alihankintaketjuihin voi edelleen liittyä toimijoita, joilta itseltään ei vaadita viranomaisen lupaa tai sille tehtävää ilmoitusta, mutta toimintaan voisi olla tarpeen puuttua, jos se on vaarassa heikentää lentoturvallisuutta. Maahuolinnassa eli muun muassa lentokoneiden jäänpoistossa ja tankkauksessa ilmoituksenvaraisuus otettiin käyttöön EU-säätelyn perusteella määräyksellä vasta vuonna 2024. Vastaavasti liikenteen palveluista annetun lain 242 ja 249 § mahdollistavat toiminnan kieltämisen tai rajoittamisen toistuvien sääntörikkomusten tai turvallisuuspuutteiden vuoksi vain silloin, kun siihen vaaditaan viranomaisen lupa tai ilmoitus viranomaiselle.

Ilmailulain 143 § mahdollistaa henkilölle myönnetyn luvan peruuttamisen tai tehtävässä toimimisen kieltämisen, kun kyseessä ovat 141 §:ssä erikseen luetellut henkilöryhmät. Säännöksen ulkopuolelle kuitenkin jäävät esimerkiksi liidilentäjät ja laskuvarjohyppääjät, joiden turvallisuutta vaarantavaan toimintaan ei tämän pykälän perusteella siten voitaisi puuttua. Ilmailulain 159 §:ssä kielletään lentoturvallisuudelle vaaraa aiheuttava tai lentoliikenteen sujuvuutta häiritsevä toiminta. Siinä on kuitenkin lähtökohtana tällaisesta toiminnasta etukäteen ilmoittaminen ilmaliikennepalvelun tarjoajalle. Esimerkiksi liitimellä lentäminen ei lähtökohtaisesti ole lentoturvallisuutta vaarantavaa tai lentoliikenteen sujuvuutta häiritsevää toimintaa, mutta voi muuttua sellaiseksi, jos liitimen ohjaaja ei noudata säännöksiä ja määräyksiä tai ole tiedoiltaan ja taidoiltaan tehtävänsä tasalla. Lisäksi ilmailulain 159 § soveltuu vain toimintaan valvotussa ilmatilassa, ei sen ulkopuolella, missä suuri osa harrastelentämisestä tosiasiallisesti tapahtuu.

Myös mahdollisuus huomautuksen tai varoituksen antamiseen lievemmästä sääntöjen vastaisesta toiminnasta koskee nykyisellään sekä ilmailulaissa että liikenteen palveluista annetussa laissa ainoastaan luvan- tai ilmoituksenvaraista toimintaa.

Muussa lainsäädännössä on joitakin esimerkkejä säännöksistä, joiden perusteella viranomaisen on mahdollista puuttua myös sellaiseen toimintaan, johon ei vaadita lupaa eikä ilmoitusta. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (541/2023) 139 §:n 1 momentin mukaan valvontaviranomainen voi määrätä virheellisesti toimivan ja velvollisuuden laiminlyöjän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä, asettaa velvoitteita taikka kieltää toimenpiteen, jos asianomainen toimii tämän lain tai sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten vastaisesti. Saman pykälän 3 momentissa mahdollistetaan myös kirjallisen huomautuksen antaminen, jos pakkokeinon käyttäminen olisi kohtuutonta. Vaarallisten aineiden kuljetus ei kaikissa tilanteissa edellytä viranomaislupaa tai viranomaiselle tehtävää ilmoitusta. Myös liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 101 §:n mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, jatkamasta tai toistamasta lainvastaista menettelyä. Nämä säännökset on sijoitettu hallinnollisia pakkokeinoja koskeviin pykäliin. Huomautuksen tai varoituksen antaminen muun kuin luvan- tai ilmoituksenvaraisen toiminnan osalta on lisäksi mahdollistettu mm. laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta annetun lain 32 a §:ssä sekä ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain (957/2013) 5 §:ssä.

2.3 Puhalluskokeet

Ilmailulain (864/2014) 177 §:ssä säädetään niin sanotusta täysraittiuuden periaatteesta ilmailussa. Täysraittiuuden periaatteeseen ilmailussa viitataan myös Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen standardeissa ja suosituksissa, liitteissä 1 ja 2 ^{6,7}. Lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa tai ilma-aluksen miehistössä toimivien henkilöiden veren alkoholipitoisuus ei saa olla koholla eikä heidän elimistössään saa olla alkoholia tai muita huumaavia aineita havaittavia määriä. Samoin EASA-asetuksen 2018/1139 liitteen V kohdan 7.6 sekä lentotoiminta-asetuksen 965/2012 liitteen IV kohdan CAT.GEN.MPA.100 mukaan miehistön jäsen ei saa suorittaa tehtäviä ilma-aluksessa, jos hän on alkoholin tai muiden psykoaktiivisten aineiden vaikutuksen alaisena tai kykenemätön tehtäväänsä loukkaantumisen, väsymyksen, lääkityksen, sairauden tai muun vastaavan syyn vuoksi. Ilmailun täysraittiuuden periaate on merkityksellinen lentoturvallisuuden ja ilma-aluksessa olevien hengen ja terveyden suojaamiseksi.

Ilmaliikennejuopumuksesta tuomitaan rikoslain 23 luvun 6 §:n nojalla se, joka ohjaa ilma-alusta tai toimii sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut. Ilmaliikennejuopumukseen voi syyllistyä myös maassa hoidettavan työtehtävän, kuten lennon suunnittelun tai valmistelun aikana. Ilmailulain 170 § 2 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitetun tehtävän suorittaminen alkaa työvuoron alkaessa ja päättyy työvuoron päättyessä.

Ilmailulain 177 §:n nojalla, jos ilma-aluksessa tehtävää suorittava tai maaorganisaatiossa lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä oleva suorittaa tehtäväänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai on käyttänyt alkoholia tai muuta huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, taikka jos tässä tarkoitettu henkilö rikkoo sotilasilmailuviranomaisen 170 §:n 4 momentin nojalla antamia alkoholin tai muun huumaavan aineen käyttöön liittyviä vaatimuksia, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, huumaavan aineen käyttämisestä ilmailussa sakkoon.

Käytännön ongelmat edellä mainituissa säännöksissä liittyvät päihtymyksen toteamiseen ja sen näyttämiseen silloin, kun työntekijä ei vapaaehtoisesti suostu puhalluskokeeseen. Ilmailulakiin nykyisellään ei sisälly säännöstä puhalluskokeesta, vaikka ilmailulain 177 §:n nojalla lentoturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä toimivilta edellytetään täyttä päihteettömyyttä. Pakkokeinolain 9 luvun 2 §:n nojalla poliisimies voi määrätä henkilön kokeeseen nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi taikka – henkilön kieltäytyessä kokeesta – henkilönkatsastukseen. Edellytyksenä kuitenkin on, että yksittäistapauksessa epäillään henkilön syylistymistä rikoslain 23 luvun 6 §:ssä tarkoitettuun ilmaliikennejuopumukseen. Pakkokeinolain 9 luvun 2 §:n 2 momentin nojalla sama toimivalta on myös tull- ja rajavartiolaitoksella sekä Liikenteen turvallisuusviraston liikennettä valvomaan määräämällä virkamiehellä.

Nykytilassa työnantajalla ei ole lakiin perustuvaa oikeutta velvoittaa puhalluskokeeseen henkilöstöä, jolta laissa edellytetään täyttä päihteettömyyttä lentoturvallisuuden vuoksi. Lisäksi henkilöä ei voida yksittäistapauksessa velvoittaa puhalluskokeeseen ilman epäilyä rikoslain 23

⁶ Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation - Personnel Licencing (7/2018).

⁷ Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation – Rules of the Air (7/2005)

luvun 6 §:n mukaiseen ilmaliikennejuopumukseen syyllistymisestä. Nykytila on ongelmallinen siviili-ilmailun päihitteettömyyden valvomisen kannalta. Nykytilassa puhalluskokeita on voitu toteuttaa vain henkilöstön vapaaehtoisuuteen perustuen. Laissa ei säädetä työnantajan oikeudesta velvoittaa lentoturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä työskentelevää henkilöstöä puhalluskokeeseen, mikä on tunnistettu merkittäväksi puutteeksi siviili-ilmailun turvallisuuteen liittyvässä sääntelyssä sekä työnantajan aiheeseen liittyvien lainsäädäntöön perustuvien velvoitteiden noudattamiseksi.

Nykytilassa lentoyhtiöt suorittavat satunnaisia alkoholipuhalluskokeita niin omalle henkilöstölleen kuin alihankkijan työntekijöille vastaavin menettelyin. Alihankkijan työntekijöistä puhallutetaan esimerkiksi lennoilla työskentelevää miehistöä. Puhalluskokeista tallennetaan yleisluontoisia tietoja: tarkka ajankohta, puhallutettujen määrä ja yksikkö, jossa puhallutus suoritettiin. Positiivisista tuloksista tallennetaan niiden määrä, tieto ensimmäisen puhalluskokeen sekä varmennuspuhalluskokeen tuloksista ilman henkilöä yksilöiviä tietoja. Varmennetun puhalluskokeen johtaessa päihtymysepäilyyn työnantaja arvioi, onko puhalluskoetulos tallennettava sen terveystietorekistereihin. Alihankkijan työntekijän kohdalla positiivinen puhalluskoe johtaa välittömään ilmoitukseen hänen työnantajalleen. Positiivisella tuloksella tarkoitetaan tulosta, joka osoittaa henkilön olevan alkoholin vaikutuksen alaisena. Niin päihtymysepäilyt kuin puhalluskokeesta kieltäytymiset ovat olleet harvinaisia, epäilyjä on ollut keskimäärin yksi vuodessa ja kieltäytymisiä tätäkin harvemmin.

EU-lainsäädännössä (lentotoiminta-asetus 965/2012, liitteen IV kohta CAT.GEN.MPA.170) erikseen veloitetaan lentotoiminnan harjoittaja laatimaan ja panemaan täytäntöön puolueeton, avoin ja syrjimätön menettely, jolla ehkäistään ja havaitaan psykoaktiivisten aineiden (alkoholin ja muiden päihteiden) väärinkäyttö ohjaamo- ja matkustamomiehistön ja muun turvallisuuteen välittömästi vaikuttavan henkilöstön keskuudessa, sanotun kuitenkin rajoittamatta yksittäisten henkilöiden testausta koskevan kansallisen tietosuojalainsäädännön soveltamista. Tämän veloitteen täyttämiseksi työnantajan olisi voitava velvoittaa miehistön jäsen puhalluskokeeseen myös satunnaistarkastuksia varten, ilman perusteltua epäilyä. Lentotoiminta-asetukseen liittyvässä täydentävässä ja ohjeluonteisessa materiaalissa (AMC/GM) todetaan nimenomaisesti, ettei tulisi olla estettä sille, että lentotoiminnan harjoittaja voisi ottaa käyttöön henkilöstön satunnaistestausta koskevan ohjelman, jotta psykoaktiivisten aineiden mahdollinen väärinkäyttö ei jäisi havaitsematta, siten vaarantaen ilma-aluksen ja siinä kuljetettavien henkilöiden turvallisuuden (GM2 CAT.GEN.MPA.170(b)). Psykoaktiivisten aineiden ennalta ilmoittamatonta satunnaistestausta tulisi voida tehdä myös seurantavaiheessa, kun työntekijällä on aiemmin todettu päihteiden väärinkäyttöä ja hän palaa työhön kuntoutuksen jälkeen (GM4 CAT.GEN.MPA.170(b)).

2.4 Lentoestelupia koskeva sääntely

Ilmailulain lentoestelupaa koskeva sääntely muuttui 1.10.2023. Ennen muutosta Liikenne- ja viestintävirastolle toimitettavaan lentoestelupahakemukseen oli liitettävä ilmaliikennepalvelun tarjoajan lausunto. Ilmaliikennepalvelun tarjoajana toimiva Fintraffic Lennonvarmistus Oy (jäljempänä Fintraffic) peri lausunnosta maksun, jonka perusteista ei säädetty laissa. Fintrafficilla ei myöskään ollut tietoa muiden lentomenetelmäsuunnittelupalvelun tarjoajien suunnittelemista lentomenetelmistä. Tilanteissa, joissa haetulla esteellä olisi ollut vaikutuksia tällaiseen lentomenetelmään, Fintraffic totesi, että se ei voi antaa lentoesteen vaikutuksista lausuntoa siltä osin kuin ne kohdistuvat muun tahon laatimaan lentomenetelmään. Fintraffic ei lausunnoissaan ottanut myöskään kantaa haetun esteen vaikutuksiin valvomattomien lentopaikkojen toimintaan.

Näistä syistä sääntelyä muutettiin 1.10.2023 lukien siten, että Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettavaan lentoestelupahakemukseen ei tarvitse enää liittää asianomaisen ilmailiikennepalvelun tarjoajan antamaa lausuntoa. Liikenne- ja viestintäviraston on haetun esteen vaikutusten selvittämisen tueksi pyydyttävä lausunto ilmailiikennepalvelun tarjoajilta, lentopaikan pitäjiltä, lentomenetelmien suunnittelijoilta, niiltä viranomaisilta, joiden toimintaan haetulla esteellä voisi olla vaikutusta ja muilta asianosaisilta.

Uuden sääntelyn soveltamisen aikana on ilmennyt sääntelyn täsmennystarpeita. Lupahakemuksia tulee Liikenne- ja viestintävirastolle vuosittain noin 1200 kappaletta.

Haetun lentoesteen vaikutusten selvittäminen edellyttää työtä asianosaisilta, kun ne arvioivat vaikutuksia omalta osaltaan ja antavat Liikenne- ja viestintävirastolle lausuntonsa. Fintraffic sekä valtion lentoasemayhtiö Finavia Oy esittivät jo voimassa olevan sääntelyn valmisteluvaiheessa huolensa siitä, miten ne saisivat lentoestelupiin liittyvästä selvitystyöstään korvauksen.

Lisäksi lakia sovellettaessa on ilmennyt epäselvyyksiä sen suhteen, mitä tarkoitetaan sillä, että Liikenne- ja viestintävirastolla on velvollisuus hakea lentoesteluvan arviointiin liittyvän *selvityksen tueksi* lausuntoa erikseen nimetyiltä asianosaisilta. Pykälän soveltamista koskevissa keskusteluissa on käynyt ilmi, että osa on ymmärtänyt tässä lauseessa "selvityksellä" tarkoitettavan asiakirjaa, toiset taas selvitystyötä eli toimintaa. Osa on siis katsonut, että viranomaisen lausuntopyynnön pitäisi sisältää vähintäänkin alustava arvio vaikutuksista lentoliikenteen sujuvuuteen ja lentopaikan pitäjälle, vaikka viranomaisella ei ole hallussaan kaikkia tietoja tällaisen arvion tekemiseksi ennen lausuntopyynnön lähettämistä. Viranomainen on taas katsonut, että lausuntopyyntö on osa tiedonkeruuta asian selvittämistä ja vaikutusten arvioinnin tekemistä varten. Sääntely on siten tältä osin epäselvää.

2.5 Tavoitteet

Hankkeessa tehtäisiin lentoturvallisuutta edistäviä säädösmuutoksia ilmailulakiin sekä lakiin liikenteen palveluista. Lisäksi yhteistoimintalakiin lisättäisiin tarvittava viittaus ilmailulakiin. Liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat arvioineet, että esitettävät muutokset tulisi saattaa voimaan viipymättä, koska ilmailu on turvallisuuskriittinen ala.

Lentoturvallisuutta parannettaisiin säätämällä lentoturvallisuuden valvontaviranomaisen, Liikenne- ja viestintäviraston, oikeudesta ilmoittaa henkilön työnantajalle tai toimeksiantajalle, mikäli virasto käynnistää ohjaamo- tai matkustamohenkilöstön luvan tai kelpoisuustodistuksen peruutusprosessin taikka tällaiseen lupaan tai todistukseen tehdään muutoksia, esimerkiksi rajoittamalla sitä. Vastaava ilmoittamisen mahdollistava säädösmuutos tehtäisiin myös maaorganisaatiossa turvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää hoitavien osalta, koska esimerkiksi lennonjohdolla ja ilma-alusten huoltohenkilöstöllä on keskeinen rooli ilmailun turvallisuuden ylläpitämisessä. Tavoitteena on, että valvontaviranomaisella olisi oikeus ilmoittaa työnantajalle tai toimeksiantajalle toimenpiteisiin ryhtymisestä, samansuuntaisesti kuin rautatieliikenteessä ja merenkulussa, jos ilmoittamiselle on turvallisuusperusteita. Ilmoitusoikeus kuitenkin koskisi vain sellaista henkilöstöä, jolla on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä henkilölupa, eikä kaikkia ilmailulain 170 §:n 4 momentissa tarkoitettuja lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavia henkilöitä.

Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin mahdollisuus puuttua lentoturvallisuussyistä myös sellaiseen toimintaan, johon ei vaadita lupaa tai ilmoitusta. Turvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä hoitaville henkilöille ja organisaatioille voitaisiin antaa huomautus tai varoitus taikka viime kädessä kieltää toimiminen kyseisessä tehtävässä tai kyseisen toiminnan harjoittaminen, jos

virastolla on aihetta epäillä, ettei toimintaa pystytä harjoittamaan tai tehtävää hoitamaan turvallisesti tai säännöksiä ja määräyksiä ei noudateta.

Puhalluskoetta koskevan ehdotuksen tavoitteena on mahdollistaa lentoturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä alkoholinkäytöstä johtuvien siviili-ilmailua, lentoturvallisuutta, ilma-aluksen matkustajia ja ympäristön turvallisuutta vaarantavien tilanteiden ennaltaehkäisemiseksi välttämättömät puhalluskokeet ilma-aluksen miehistölle ja maaorganisaatioissa toimiville, joilta nykyisen sääntelyn nojalla edellytetään täyttä päihteettömyyttä lentoturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä työskennellessään. Esityksen tavoitteena on myös selkeyttää työsuhteen osapuolten asemaa ja varmistaa asianmukaisten menettelytapojen käyttäminen puhalluskokeita toteuttaessa.

Lentoestelupaa koskevaa sääntelyä korjattaisiin siltä osin kuin 1.10.2023 voimaan tulleet säännökset ovat osoittautuneet lakia sovellettaessa ongelmallisiksi. Tavoitteena on luvan hakijan, asianosaisten ja viranomaisen kannalta sujuva ja tasapuolinen lentoestelupamenettely.

3 Tavoitteet

3.1 Keskeiset ehdotukset

Ilmoittaminen työnantajalle lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta tai toiminnan kieltämisestä

Ilmailulain 143 §:ään lisättäisiin uusi 4 momentti ja lakiin liikenteen palveluista uusi 243 a §, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta ilmoittaa henkilön työnantajalle tai toimeksiantajalle, jos se on ryhtynyt toimenpiteisiin lupakirjan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruuttamiseksi, muuttamiseksi, rajoittamiseksi tai voimassaolon keskeyttämiseksi taikka lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimimisen kieltämiseksi. Virasto olisi oikeutettu tekemään ilmoituksen myös, jos se muutoin katsoo ilmoittamisen olevan tarpeen lentoturvallisuuden varmistamiseksi. Ehdotettu säännös kuitenkin koskisi vain sellaista henkilöstöä, jolla on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä henkilölupa, eikä kaikkia ilmailulain 170 §:n 4 momentissa tarkoitettuja lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavia henkilöitä.

Mikäli virasto saa poliisilta tiedon, että esimerkiksi lentäjän, matkustamomiehistön jäsenen, lennonjohtajan, lennontiedottajan tai ilma-alusten huoltohenkilöstöön kuuluvan epäillään syyllistyneen sellaiseen rikokseen tai rikkomukseen tai muutoin toimineen sellaisella tavalla, joka antaa aihetta epäillä hänen kykyään hoitaa tehtävänsä turvallisesti, työnantajan on tärkeää tietää asiasta päättäessään henkilön määraamisestä työtehtäviin. Tästä syystä Liikenne- ja viestintävirastolla tulisi olla oikeus ilmoittaa lupakirjaan tai lääketieteelliseen kelpoisuustodistukseen puuttumisaikeesta henkilön työnantajalle tai muulle toimeksiantajalle, jolle hän työskentelee, jos tieto työnantajasta tai toimeksiantajasta on viraston hallussa tai selvitettävissä. Säännös vastaisi rautatieliikenteen kuljettajien osalta liikenteen palveluista annetun lain 87 §:n 3 momentissa säädettyä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus ilmoittaa lopullisesta päätöksestä, jolla lupakirja tai todistus on peruutettu, muutettu, rajoitettu tai sen voimassaolo on keskeytetty, sekä päätöksestä, jolla aiotuista toimenpiteistä on luovuttu ja lupakirja on jäänyt muuttamattomana voimaan.

Viranomaisen tiedonluovutus oikeuden laajentamista voidaan pitää perusteltuna matkustajien ja muiden liikenteessä liikkuvien turvallisuuden näkökulmasta. Liikenne- ja viestintävirastossa on tullut eteen konkreettisia tilanteita, joissa oikeus luovuttaa tieto lupakirjan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruutukseen johtavien toimenpiteiden käynnistämisestä olisi ollut

tarpeen saada välitettyä henkilön työnantajalle heti ja ilman tämän erillistä pyyntöä, kun viimeaikaiset tapahtumat ovat osoittaneet hänen olevan soveltumaton ilma-aluksen ohjaamoon. Mainitut tilanteet ovat epätavallisia: kelpoisuuden näkökulmasta merkityksellisiä rikosepäilyjä on ilmennyt harvemmin kuin vuosittain. Ilmoituksia terveydentilavaatimusten täyttymättömyydestä on kuitenkin vuositason tasolla joitakin kymmeniä, ja osassa niitä taustalla on luvanhaltijalla todettu päihdeongelma. Äärimmäisessä tapauksessa matkustajakoneen lentäjänä työskentelevä olisi voinut osoittaa itsetuhoisia taipumuksia, jolloin hänen pääsynsä työvuoroon olisi ehdottomasti tarpeen estää välittömästi. Myös epäily esimerkiksi matkustamomiehistön jäsenen syyllistymisestä väkivaltarikokseen voisi olla aiheellinen peruste estää hänen pääsynsä työtehtäviin matkustamossa. Toinen esimerkkitalanne on poliisin epäily siitä, että henkilöluvan haltija on syyllistynyt törkeään rattijuopumukseen ja liikenneturvallisuuden vaarantamiseen.

Työnantajalle ilmoittaessaan virasto ei luovuttaisi arkaluonteisia tietoja lupakirjan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruutuksen taustalla olevasta syystä tai syistä, vaan tieto siitä, että peruutusprosessiin on ryhdytty, riittäisi. Työnantaja osaisi tämän ilmoituksen perusteella tehdä työnjohdollisen päätöksen siitä, että henkilöä ei tule toistaiseksi osoittaa työtehtäviin. Työnantaja hyötyisi ilmoituksen saamisesta etenkin siinä tilanteessa, että luvanhaltija ei itse ole ilmoittanut toimenpiteistä tai terveydentilaansa koskevasta muutoksesta. Viraston ilmoittamisoikeuden johdosta työnantaja saisi tiedon henkilön työskentelyn estymisestä mahdollisimman aikaisin, millä voisi olla merkitystä korvaavien järjestelyiden toteuttamisen kannalta. Muutos voisi jossain määrin estää liiallisia lisäkustannuksia ja tulonmenetyksiä, joita seuraisi työnantajalle esimerkiksi siitä, jos lento jouduttaisiin perumaan.

Toisin kuin raideliikenteen ja merenkulun lainsäädännössä, ilmailun osalta ei ole yleistä säännöstä, jonka perusteella työnantajien olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle palveluksessaan olevien henkilöiden nimet. Liikenteen palveluista annetun lain 133 a §:ssä säädetään miehistökortista, jonka Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta ilma-aluksen miehistölle. Hakemukseen on liitettävä liikenneluvan haltijan vakuutus siitä, että hakija on sen palveluksessa. Ensinnäkin säännös kuitenkin koskee vain ilma-alusten ohjaamo- ja matkustamomiehistöä, eikä ilmailun maaorganisaatioissa työskenteleviä. Toiseksi Liikenne- ja viestintäviraston mukaan lentoyhtiöt eivät systemaattisesti hae henkilöstölleen miehistökortteja, koska ulkomailla liikkumiseen myös lentohenkilöstö voi vaihtoehtoisesti käyttää matkustusasiakirjana passia. Näin ollen miehistökorteista ei lentohenkilöstönkään osalta saada kattavaa ja luotettavaa tietoa siitä, minkä lentoyhtiön palveluksessa kukin henkilö toimii.

Liikenne- ja viestintäviraston olisi kuitenkin tärkeää voida ilmoittaa työnantajalle lupakirjan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruutustoimiin ryhtymisestä edes silloin, kun työnantaja on viraston tiedossa tai selvitettävissä. Tietoa olisi mahdollista kysyä henkilöltä itseltään tai lentoyhtiöltä, koska Suomessa on hyvin rajallinen määrä kansainvälistä matkustajaliikennettä harjoittavia yhtiöitä. Lennonjohtajien työnantaja on Suomessa tällä hetkellä aina Fintraffic Lennonvarmistus Oy. Nämä ovat säännöksen kannalta keskeisimmät henkilöryhmät, koska näiden vaikutus lentoturvallisuuteen on suurin. Esimerkiksi ilmakehän tai muuta lentotyötä harjoittavan yrityksen palveluksessa oleva lentäjä ei voisi vaarantaa yhtä suuren henkilömäärän turvallisuutta.

Rikosepäilytilanteessa poliisin on mahdollista kuulustelussa selvittää työnantaja ja ilmoittaa se Liikenne- ja viestintävirastolle ilmailulain 50 §:n tai liikenteen palveluista annetun lain 197 §:n nojalla. Myös lääkäri voi ilmailulain 50 §:n nojalla ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle epäilevänsä, ettei luvan hakija tai haltija täytä luvan saamisen terveydellisiä edellytyksiä, ja lääkäriä voi olla tiedossaan henkilön työnantaja. Lomakkeella, jota terveydenhuollon ammattihenkilö käyttää ilmoittaessaan terveydentilavaatimusten täyttymättömyydestä

Liikenne- ja viestintävirastolle kysytään myös potilaan työnantajatietoa (lomake Y401 Terveystieteiden ammattihenkilön ilmoitus terveydentilavaatimusten täyttymättömyydestä).

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla itsellään on käytössään luettelo lentotoimintaluvan ja liikenneluvan haltijoista Suomessa. Vuonna 2023 liikenneluokan lentokoneilla eli ns. suurilla matkustajakoneilla lentoliikennettä harjoitti kaksi yritystä, Finnair Oyj ja Nordic Regional Airlines (Norra), joten ehdotetun ilmoitusoikeuden kannalta keskeisimpien työnantajien määrä ei ole suuri.

Puuttuminen ilmailutoimintaan, johon ei vaadita lupaa tai ilmoitusta

Ilmailulain 141, 143 ja 146 - 148 §:ään ja liikenteen palveluista annetun lain 245 ja 249 §:ään lisättäisiin säännökset, joiden perusteella Liikenne- ja viestintäviraston olisi mahdollista antaa huomautus tai varoitus taikka viimesijaisena keinona kieltää henkilöltä kyseisessä lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimiminen tai organisaatiolta kyseisen ilmailun liittyvän toiminnan harjoittaminen toistaiseksi tai määräajaksi myös silloin, kun kyseiseen tehtävään tai toimintaan ei kansallisen tai EU-lainsäädännön mukaan vaadita lupaa tai ilmoitusta. Voimassa oleva sääntely mahdollistaa puuttumisen vain luvan- tai ilmoituksenvaraiseen toimintaan.

Lentoturvallisuuteen vaikuttavaa toimintaa, johon ei vaadita viranomaisen lupaa tai viranomaiselle tehtävää ilmoitusta, voi olla esimerkiksi lentopaikan toimintoihin liittyvissä alihankintaketjuissa. Myös osaomistukseen perustuva lentotoiminta, jossa henkilö tai yritys hankkii osuuden ilma-aluksesta tai sitä hallinnoivasta organisaatiosta ja saa sitä kautta käyttöoikeuden yrityksen muuhunkin lentokalustoon, ei ole nykyisellään luvan- eikä ilmoituksenvaraista. Samoin lentotoiminta- ja huolto-organisaatioiden sekä ilmailun koulutusorganisaatioiden vastuuhenkilöiltä ei aina vaadita lupaa tai ilmoitusta, mutta toistuvan sääntöjenvastaisen toiminnan tai laiminlyöntien vuoksi voisi olla tarpeen turvallisuussyistä kieltää henkilön toimiminen kyseisessä tehtävässä. Huomautuksen tai varoituksen antaminen vastuuhenkilöille on jo mahdollista ilmailulain 141 §:n ja liikenteen palveluista annetun lain 245 §:n nojalla, mutta liikenteen palveluista annettu laki ei nykyisellään mahdollista tehtävässä toimimisen kieltämistä. Myös sellainen toiminta, johon ei vaadita lupaa, hyväksyntää tai ilmoitusta, tulisi viime kädessä voida turvallisuussyistä kieltää toistaiseksi tai määräajaksi, jos Liikenne- ja viestintävirasto saa tiedon vakavasti sääntöjenvastaisesta toiminnasta. Organisaatioiden vastuuhenkilöille asetetuista vaatimuksista säädetään EU:n lentotoiminta-, lentomiehistö- ja huoltotoiminta-asetuksessa sekä kansallisen sääntelyn alaisten lentokoulutusorganisaatioiden osalta ilmailumääräyksessä TRG M1-7.

Miehittämättömien ilma-alusten kauko-ohjaajilta vaaditaan EU:n droneasetuksen (komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947)⁸ mukaan verkossa suoritettavan teoriakokeen läpäisy, mutta ei aina lupaa tai ilmoitusta. Kuitenkin tiettyihin asetuksessa säänneltyihin vaativamman tason toimintalajeihin vaaditaan kauko-ohjaajan kelpoisuustodistus, ja myös teoriakokeen suorittamisesta Liikenne- ja viestintävirasto antaa kauko-ohjaajille todistuksen. Näiden kauko-ohjaajien todistusten voidaan katsoa sisältyvän liikenteen palveluista annetun lain 2 §:n 7 kohdassa olevaan, varsin laajaan 'henkilöluvan' määritelmään, mikä jo nykyisellään mahdollistaa laissa säädettyjen hallinnollisten seuraamusten soveltamisen.

⁸ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/947 säännöistä ja menetelmistä miehittämättömien ilma-alusten käytössä (annettu 24.5.2019)

Vastaavasti miehittämättömän ilma-aluksen käyttäjältä eli operaattorilta vaaditaan aina rekisteröityminen, jos toimintaa harjoitetaan kategoriassa ”avoin” yli 250 grammaa painavalla laitteella tai sitä kevyemmälläkin, jos laitteessa on henkilötietojen tallentamiseen kykenevä anturi eli käytännössä kamera. Toimintalupa tai ilmoitus operaattorilta vaaditaan vasta ns. erityisen tai sertifioitun kategorian toiminnasta, eikä rekisteröintiin liity viranomaisen lupaharkintaa. Kuitenkin miehittämättömän ilma-aluksen käyttäjien rekisteröitymiset tallennetaan liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, jossa ne rinnastetaan ilmoituksenvaraiseen toimintaan. Näin ollen voidaan katsoa, että Liikenne- ja viestintävirasto voi puuttua miehittämättömän ilma-aluksen käyttäjän mahdollisiin sääntörikkomuksiin ja turvallisuuspuutteisiin liikenteen palveluista annetun lain 249 §:n 5 momentin nojalla vastaavasti kuin ilmoituksenvaraiseen toimintaan.

Muita esimerkkejä ilmailijoista, joilta ei vaadita lupakirjaa tai viranomaiselle tehtävää ilmoitusta, ovat liidinentäjät ja laskuvarjohyppääjät. Näiden toiminta on kokonaan kansallisen sääntelyn alaista. Liidinentäjien on saatava ilmailumääräyksessä OPS M2-9 vaadittu koulutus ja heidän on täytettävä määräyksen mukaiset ikää, tietoa, taitoa ja kokemusta koskevat vaatimukset. Vastaavasti laskuvarjohyppääjien sekä laskuvarjokouluttajien ja laskuvarjon huoltajien kelpoisuusvaatimuksista määrätään ilmailumääräyksessä OPS M6-1. Suomen Ilmailuliitto ry ylläpitää omille jäsenilleen laskuvarjohyppääjien ja liidinentäjien lisenssijärjestelmää, mutta nämä eivät ole ilmailulaissa tarkoitettuja viranomaislupia tai ilmoituksia.

Lentotyöhön (esimerkiksi ilmakehu, kartoituslennot tai malminetsintä) ja EU-lainsäädännön alaiseen kaupalliseen erityislentotoimintaan vaaditaan yleensä lupa. Kuitenkin liikenteen palveluista annetun lain 127 §:n mukaan lentotyölupaa ei tarvita Liikenne- ja viestintäviraston määräysten mukaisesti tapahtuviin: 1) purjelentokoneiden hinauslentoihin; 2) laskuvarjohyppylentoihin; 3) metsäpalovalvontalentoihin; 4) valtion- ja sotilasilmailuun; sekä 5) satunnaisesti viranomaisen pyynnöstä suoritettaviin etsintä- ja pelastuslentoihin. Etenkin hinauslentoja ja laskuvarjohyppylentoja suorittavat yleensä yksittäiset harrastelentäjät, jolloin mahdolliset seuraamukset voidaan kohdistaa kyseisen lentäjän lupakirjaan. Sen sijaan metsäpalovalvontalentoja voivat suorittaa myös yritykset. Näiden toimintaan tulisi viranomaisella olla mahdollisuus puuttua huomautuksella, varoituksella tai viime kädessä toiminnan kieltämisellä tai rajoittamisella, jos yritys ei noudattaisi sääntöjä tai ei pystyisi harjoittamaan toimintaa turvallisesti. Metsäpalovalvontalentoilla sekä etsintä- ja pelastuslentoilla noudatettavista vaatimuksista säädetään ilmailumääräyksessä OPS M1-34, minkä lisäksi myös tällaisilla lennoilla on noudatettava ilmailulain säännöksiä sekä mm. yhteiseurooppalaisia lentosääntöjä (komission täytäntöönpanoasetus (EU) 923/2012).

Puhalluskoe

Ilmailulakiin lisättäisiin säännökset työnantajan oikeudesta velvoittaa sen palveluksessa tai alihankkijan palveluksessa oleva ilma-aluksen miehistöön kuuluva työntekijä tai lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa suorittava työntekijä puhalluskokeeseen sen selvittämiseksi, onko työntekijä alkoholin vaikutuksen alaisena työajalla. Ehdotettavalla sääntelyllä mahdollistettaisiin puhalluskokeeseen määrääminen niiden tehtävien osalta, joissa se arvioidaan välttämättömäksi. Ehdotus ei muuttaisi nykyistä ilmailulain 170 ja 177 §:stä ilmenevää vaatimusta täydelle päihteettömyydelle tehtävissä, joita ehdotettu puhallutusoikeus koskisi.

Ilmailulain 177 §:n nojalla, jos ilma-aluksessa tehtävää suorittava tai maaorganisaatiossa lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä oleva suorittaa tehtävänsä, vaikka hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai hän on käyttänyt alkoholia tai muuta

huumaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä, taikka jos tässä tarkoitettu henkilö rikkoo sotilasilmailuviranomaisen 170 §:n 4 momentin nojalla antamia alkoholin tai muun huumaavan aineen käyttöön liittyviä vaatimuksia, hänet on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, huumaavan aineen käyttämisestä ilmailussa sakkoon.

Lentoesteet

Ilmailulain lentoestelupaa koskeva sääntely muuttui 1.10.2023. Uuden sääntelyn soveltamisen aikana on ilmennyt sääntelyn täsmennystarpeita. Lentoestelupaa koskevaa sääntelyä ehdotetaan muutettavan uudelleen siten, että lentoestelupahakemukseen tulisi liittää Suomessa toimivien lentomenetelmäsuunnittelijoiden ja asianosaisen lentopaikan pitäjän selvitykset haetun esteen vaikutuksista. Lisäksi säädettäisiin, että selvityksistä voitaisiin periä kohtuullinen korvaus. Voimassa olevan lain mukaan luvanhakijan ei tarvitse liittää lupahakemukseen selvityksiä, vaan Liikenne- ja viestintävirasto hankkii tarvittavat selvitykset lupakäsittelyn aikana. Selvitysten laatijat eivät nykyisellään voi periä selvityksistä korvausta.

3.2 Pääasialliset vaikutukset

Ilmailulain 143 §:ään esitettävällä lisäyksellä viranomaisen oikeudesta ilmoittaa toimenpiteiden aloittamisesta työnantajalle on potentiaalisesti hyvin merkittävä liikenneturvallisuutta edistävä vaikutus. Muutos ei lisäisi valvontaviranomaisen hallinnollista taakkaa merkittävästi, sillä työnantaja on pääsääntöisesti valvontaviranomaisen tiedossa tai selvitettävissä ja vuosittaisten tapausten määrä olisi oletettavasti vähäinen. Yritysten kannalta muutos vaikuttaisi tiedonkulun nopeuteen ja työnantajan tiedonsaannin varmistamiseen lupien voimassaolosta ja edelleen työvuorojärjestelyihin sekä mahdolliseen onnettomuusriskin pienenemiseen.

Oikeus ilmoittaa henkilön työnantajalle tai toimeksiantajalle lupakirjan tai todistuksen peruuttamisesta koskisi oleellisesti matkustajalentokoneiden ohjaamossa toimivia liikenne- ja ansiolentäjiä sekä matkustamomiehistöä. Vuoden 2023 tilastojen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän, voimassa olevan liikennelentäjän lupakirjan haltijoita oli Suomessa 1517 ja ansiolentäjän lupakirjan haltijoita 1149. Liikennekoneissa kapteenilla on liikennelentäjän lupakirja ja perämiehellä yleensä ansiolentäjän lupakirja. Edellä mainituissa luvuissa ei ole eroteltu lentokoneen ja helikopterin lupakirjoja, mutta valtaosa on lentokoneiden lupakirjoja. Matkustamomiehistön kelpoisuustodistus oli noin 3400 henkilöllä.

Ammattilentäjien ja lennonjohtajien lääketieteellisten kelpoisuustodistusten voimassaolon keskeytyksiä tehdään keskimäärin viisi kertaa kuukaudessa, yleensä melko lyhyeksi ajaksi, ja peruutuksia noin 1–2 vuosittain. Kaikissa tapauksissa ilmoitustarvetta työnantajalle ei ole, koska keskeytyksen tai peruutuksen terveydellinen syy ei ole sen luonteinen, että ilmoittamiselle olisi turvallisuusperusteita. Kuitenkin jos Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus ilmoittaa kelpoisuustodistuksen keskeytyksestä tai peruutuksesta työnantajalle, tällainen ilmoitus olisi tehty vuosittain arviolta 10–20 kertaa. Vastuu tiedonkulusta näissä tilanteissa on nykyisin luvanhaltijalla itsellään.

Vuonna 2023 liikenneluokan lentokoneilla eli niin sanotuilla suurilla matkustajakoneilla lentoliikennettä harjoitti Suomessa kaksi yritystä, Finnair Oyj ja Nordic Regional Airlines (Norra). Nämä olisivat ilmoitusoikeuden kannalta kaikkein keskeisimpiä, sillä esimerkiksi päihde- tai mielenterveysongelmista kärsivän lentäjän aiheuttaman onnettomuuden seuraukset voisivat tällaisilla lentokoneilla olla erittäin vakavat. Suurimmissa liikenneluokan lentokoneissa voi olla satoja matkustajia. Esimerkiksi Germanwings-lentoyhtiölle vuonna 2015 sattuneessa

onnettomuudessa mielenterveysongelmista kärsinyt lentoperämies aiheutti 150 henkilön kuoleman lentämällä koneen tahallisesti vuorensinäämään. Lentokoneiden törmätessä toisiinsa tuhot olisivat pahimmillaan moninkertaiset.

Liike- ja taksilennoilla matkustajia kuljetti yhteensä seitsemän yritystä, joiden lentokoneisiin matkustajia mahtuu kerrallaan muutamasta pariin kymmeneen henkilöön. Helikoptereilla yleisölennätyistä ja tilauslentoja harjoitti kymmenkunta yritystä. Kuumailmapalloyrityksiä oli neljä vuonna 2023. Lisäksi Suomessa toimii parikymmentä lentotyötä harjoittavaa lentoyritystä, jotka suorittavat esimerkiksi ilmakuvauk- ja kartoituslentoja sekä erilaisia tutkimuslentoja, mutta eivät kuljeta matkustajia.

Toinen lentoturvallisuuteen keskeisesti vaikuttavissa tehtävissä toimiva kohderyhmä ovat lennonjohtajat, joita on Suomessa noin 300. Lennonjohtajien osalta EU-sääntely kuitenkin jo mahdollistaa työnantajalle ilmoittamisen lupakirjan peruutuksesta, mutta ei lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruutuksesta tai voimassaolon keskeyttämisestä. Nämä ovat kuitenkin erilliset prosessit, eikä lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruutus tai keskeytys johda automaattisesti lupakirjan perumiseen. Lentopaikan lentotiedotuspalvelua vähäliikenteisemmällä kentällä antavia lennontiedottajia on parikymmentä. Viimeksi mainittujen tehtävän merkitys lentoturvallisuuden kannalta on vähäisempi, sillä lennontiedottaja antaa ilma-aluksille tietoa esimerkiksi säästä, kiitotieolosuhteista ja lentopaikan laitteiden toimintakunnosta, mutta ei anna selvityksiä lento-oloihin tai laskuun kuten lennonjohtaja. Ilma-aluksen päällikkö tekee ratkaisun tällaiselle lentopaikalle laskeutumisesta oman arvionsa perusteella.

Ilma-alusten huoltohenkilöstön työllä on välillisesti merkittävä vaikutus lentoturvallisuuteen ja myös reitti- ja lomalennoilla käytettävien suurten matkustajakoneiden turvallisuuteen. Huoltomekaanikon lupakirja on Suomessa noin 850 henkilöllä.

Riippu- ja varjoliidon harrastajia on Suomen Ilmailuliitto ry:n jäsentilastojen mukaan yhteensä hieman yli tuhat ja laskuvarjohyppäjiä jopa 3000, kun mukaan lasketaan vuoden aikana yhdenkin hypyn hypänneet laskuvarjoharrastajat. Lisäksi on liiton ulkopuolisia harrastajia, joiden määrää ei tunneta, koska heillä ei ole velvollisuutta rekisteröityä.

Ehdotuksella lisäykseksi ilmailulain 148 §:ään, joka mahdollistaisi sellaisen ilmailuun liittyvän toiminnan kieltämisen tai rajoittamisen, joka ei ole luvanvaraista tai ilmoitusvelvollisuuden piirissä, olisi potentiaalisesti merkittävä turvallisuusvaikutus. Tällaista toimintaa voi liittyä esimerkiksi lentopaikkatoimintojen alihankintaketjuihin. Samoin liidinlentäjiltä ja laskuvarjohyppäjiltä ei nykyisellään vaadita lupakirjaa tai muuta viranomaisen hyväksyntää, mutta näiden varomaton ja säännöistä piittaamaton toiminta voisi vaarantaa muun ilmailukenteen turvallisuutta. On myös tiettyjä lentotoiminnan lajeja, joiden harjoittaminen ei edellytä lupaa tai ilmoitusta viranomaiselle.

Voimassa olevassa laissa viranomaisella ei ole riittäviä puuttumiskeinoja näihin tilanteisiin hallinnollisin seuraamuksin silloin, kun kyseessä ei vielä ole rikkomukseksi tai rikokseksi katsottava toiminta. Viranomaisen antama huomautus tai varoitus olisi tällaisissa tilanteissa tarpeen, jotta toimintaa voitaisiin ohjata turvallisempaan suuntaan, ja jos säännöistä piittaamaton toiminta edelleen jatkuu, henkilön tai organisaation ilmailuun liittyvä toiminta olisi voitava viime kädessä kieltää tai rajoittaa kokonaan tai määrääjäksi.

Säädösmuutos, joka mahdollistaisi työntekijän alkoholipuhalluskokeen, edistäisi ilmailun turvallisuutta. Puhalluskokeeseen voitaisiin velvoittaa henkilöt, jotka hoitavat ilmailulain 170 §:n 1 momentissa tarkoitettua lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää. Tällaisia henkilöitä

ovat ainakin lentoaseman turvavalvotulla alueella työskentelevät, lennonvarmistuksen operatiivisissa ja teknillisissä tehtävissä toimivat, lentoturvallisuuteen liittyvissä esimiestehtävissä toimivat, ilma-aluksen lentävä henkilöstö ja lennonvalmisteluun liittyvässä tehtävässä toimiva henkilöstö, lentoaseman turvavalvotulla alueella liikkumisluvan omaava henkilöstö, lentoaseman turvatarkastajat sekä lentoaseman vartijat. Säädosmuutoksen arvioidaan tukevan päihteettömyysvaatimusta ilmailussa.

3.2.1 Vaikutukset yrityksille

Säädosmuutos, joka mahdollistaisi Liikenne- ja viestintävirastolle ilmoituksen tekemisen lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen peruutukseen ryhtymisestä nopeuttaisi ja turvaisi yrityksen tiedonsaantia sen palveluksessa olevan henkilön kelpoisuutta koskevasta muutoksesta. Virasto voisi ilmoittaa asiasta varmistetulle työnantajalle tai toimeksiantajalle lähes välittömästi, kun tiedon merkitys henkilölöluvan haltijan edellytyksiin hoitaa tehtäväänsä on arvioitu ja ilmoittamistarve tunnistettu. Työnantaja tekee ratkaisun työvuoroon määrittämisestä silloin, kun lopullista lupakirjan peruuttamispäätöstä ei ole vielä tehty. Muutos vaikuttaisi yrityksiin myönteisesti lisäämällä niiden varmuutta siitä, että viranomainen voi tehdä ilmoituksen viipymättä, kun se on tarpeen, ja tämä vaikutus olisi pysyvä. Yritykselle tiedon saanti ilman viivästystä voisi tuoda vähäisiä kustannussäästöjä, kun esimerkiksi korvaavan työntekijän järjestämiseen olisi enemmän aikaa. Merkittävämpiä kustannussäästöjä voisi syntyä esimerkiksi tilanteissa, jossa tiedon saaminen mahdollistaisi yritykselle sellaisen palvelun toteuttamisen korvaavin järjestelyin, joka muutoin olisi jouduttu perumaan henkilöstövajeen vuoksi. Muutos turvaisi yritysten toiminnan jatkuvuutta ja siitä voisi syntyä säästöjä, jotka kuitenkin on arvioitu kokonaisuutena vähäisiksi, koska ilmoitustilanteet olisivat verrattain harvinaisia.

Lisäksi ilmailulakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan muutoksia, jotka mahdollistaisivat Liikenne- ja viestintävirastolle sellaisen toiminnan väliaikaisen kieltämisen tai rajoittamisen turvallisuusperustein, johon ei vaadita lupaa tai joka ei ole ilmoitusvelvollisuuden piirissä. Toiminnan kieltäminen tai sen rajoittaminen toistaiseksi tai määräajaksi on turvaamistoimi, joka voi vaikuttaa yrityksen toimintaan merkittävästi. Toiminnan kieltäminen olisi viimesijainen keino, johon turvauduttaisiin vain, jos ensivaiheen toimenpiteet eli huomautus tai varoitus eivät ole johtaneet turvallisuutta heikentävien toimintatapojen korjaamiseen, eikä toiminnan rajoittamisella katsottaisi saavutettavan riittävää vaikuttavuutta.

Muutoksilla olisi taloudellisia vaikutuksia yrityksille, kuten mahdollisia tulonmenetyksiä taholle, jonka toimintaa viranomainen rajoittaisi tai kieltäisi. Yrityksille, jotka esimerkiksi alihankintana ostavat palveluja, joiden tarjoamiseen viranomainen voisi muutoksen myötä puuttua, voisi koitua lisäkustannuksia uuden palveluntarjoajan hankkimisesta. Yrityksille ei aiheutuisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, jos toiminnan jatkaminen olisi mahdollista turvallisuuspuutteiden asianmukaisen korjaamisen jälkeen. Puutteet ripeästi korjaaville yrityksille kielteiset vaikutukset olisivat lyhytkestoisia. Asiakassopimusten purkautumisen tilanteissa vaikutukset olisivat toisaalta merkittävämpiä.

Säädosmuutoksesta, joka mahdollistaisi työntekijöiden alkoholipuhalluskokeet, voisi syntyä lentoyhtiöille ja niitä palveleville yhtiöille pysyviä säästöjä, sillä puhalluttaminen työnantajan toimesta todennäköisesti säästäisi työaikaa viranomaismenettelyyn verrattuna, mikä myötävaikuttaisi korvaavien henkilöjärjestelyiden sujuvuuteen ja liiketoiminnan aikatauluissa pysymiseen. Tarpeen tullen korvaavan työntekijän järjestäminen helpottuisi, jos aikaa olisi enemmän.

Säännökseen sisältyvä työnantajan velvoite huolehtia siitä, että työntekijöiden työterveyspalveluihin sisältyy päihdeohjelma, ei merkittävästi muuttaisi nykytilaa. Työterveyspalveluihin tulee myös työterveyshuoltolain mukaisesti sisältyä päihdeohjelma, jos työpaikalla tehdään huumausainetestejä. On mahdollista, että olemassa olevat päihdeohjelmat vaatisivat päivittämistä, koska työnantajan toimintamenettelyihin päihitteettömyyden varmistamiseksi tulisi muutoksena mahdollisuus puhalluttaa työntekijöitään. Puhalluskokeiden aiempaa laajempi käyttö voisi parantaa työnantajan mahdollisuuksia ryhtyä oikea-aikaisiin toimenpiteisiin työkyvyn varhaiseksi tukemiseksi.

Säädösmuutos voisi aiheuttaa yrityksille vähäisiä, mutta toistuvia, kuluja alkometrien hankintaan ja käyttöön liittyen. Puhalluskokeen voisi suorittaa seulonta-alkometrillä, mikä edellyttäisi positiivisen tuloksen varmistamista toisella seulonta-alkometrillä. Ammattikäyttöön soveltuviin seulonta-alkometrien hinnat vaihtelevat noin kolmesta sadasta tuhanteen euroon. Tarkkuusalkometrin yksikköhinta on arviolta 10 000 euroa, ja sen antamaa tulosta ei tarvitse vahvistaa toisella laitteella tai verikokeella. Hankintakustannusten lisäksi alkometrien käytöstä ja kalibroinnista määrääjain syntyisi kustannuksia. Testaamiseen vaadittavan välineistön hankinnan kokonaiskustannukset riippuisivat siitä, kuinka monta ja minkälaisia alkometrejä yritys tarvitsee ja miten se laitteet hankkisi. Esityksen kirjoitushetkellä osalla ilmailualan työnantajista on jo käytössään tarkkuusalkometrejä.

Mahdollisena ei-tavoiteltuna vaikutuksena on valmistelussa tunnistettu riski muiden päihitteiden kuin alkoholin käytön yleistymiselle. Tällainen kehitys arvioidaan kuitenkin yleisesti epätodennäköiseksi ilmailussa, koska testauksen piiriin kuuluvissa tehtävissä toimittaessa on yleinen psykoaktiivisten aineiden käyttöä koskeva päihitteettömyysvaatimus. Puhalluskokeilla voidaan välillisesti vaikuttaa psykoaktiivisten aineiden käyttöön, sillä puhalluskokeen myötä työnantajalla voi herätä epäily muun kuin alkoholipäihtymyksen mahdollisuudesta, ja asiaa voidaan selvittää erikseen ja tapauskohtaisesti työterveyshuollossa.

Lentoesteluvan hakemista koskevalla muutoksella, jonka mukaan lentoestelupahakemukseen tulisi liittää lentomenetelmäsuunnittelijoiden ja asianosaisten lentopaikan pitäjän selvitykset, olisi vaikutusta yrityksiin.

Lentoesteluvan hakijoiden joukko on hyvin heterogeeninen ja hankkeissa, joihin lentoestelupia haetaan, voi olla merkittäviä ominaisuuseroja. Lupaa voi hakea monikansallinen suuryritys tai pieni rakennusyrittäjä. Luvan hakijoiden valmiudet hankkia erilaisia selvityksiä hakemustensa tueksi voivat vaihdella merkittävästi. Selvityksistä aiheutuvat kustannukset voivat muodostua lupaa tarvitsevan hankkeen kokonaiskustannuksiin verrattuna melko suuriksi. Riskinä voi olla myös se, että selvitysten kustannukset muodostuvat niin korkeaksi, että se muodostuu esteeksi hankkeen toteuttamiselle.

Lentoesteluvan hakijalle aiheutuisi myös lisää työtä, jos ainoastaan viranomaisen kanssa asioimisesta siirryttäisiin malliin, jossa hakijan olisi itse hankittava muiden asianosaisten selvitykset asiaansa ennen hakemuksen jättämistä. Voidakseen hankkia vaadittavat selvitykset, hakija tarvitsisi lähtökohtaisesti tiedot käytössä olevista lentomenetelmistä, lentoasemien lentoesterajoituspinnoista sekä liikenteen volyymeistä. Lentomenetelmäsuunnitteluorganisaatioita toimii tällä hetkellä Suomessa kaksi. EU-lainsäädännössä mahdollistetaan myös muiden maiden toimijoiden markkinoille tulo Suomessa, mutta toistaiseksi tällaista tarjontaa ei ole. Lentopaikkojen lentoesterajoituspinnoista saa tiedot lentopaikan pitäjältä. Merkittävin lentoaseman pitäjä Suomessa on Finavia Oyj, joka pitää yllä 20 lentoasemaa. Sen lisäksi Suomessa on neljä muuta lentoaseman pitäjää, ja noin 70 pienempää lentopaikkaa. Liikenteen volyymeistä on tietoa ilmaliikennepalvelun tarjoajalla ja lentopaikkojen pitäjillä.

Jos lentoesteluvan hakijan olisi hankittava etukäteisselvitys lentomenetelmäsuunnitteluorganisaatiolta ja sen lentopaikan tai niiden lentopaikkojen pitäjiltä, joiden vaikutuspiirissä haettu lentoeste on, luvan hakuprosessi muuttuisi hakijan kannalta merkittävästi monimutkaisemmaksi. Selvityksen tuottajat voisivat periä palvelustaan korvauksen, mikä oletettavasti lisäisi lentoesteluvan hakijan kokonaiskustannuksia suhteessa nykytilaan, jossa hakija maksaa vain lupamaksun Liikenne- ja viestintävirastolle. Hakemukseen liitettävien selvitysten hinnoittelun tulee olla kohtuullista. Selvityksille ei lainsäädännössä ehdoteta kiinteää hintaa tai hintahaarukkaa, koska haetun lentoesteen vaikutusten selvittämisen edellyttämä työmäärä voi vaihdella merkittävästi tapauksittain. Jonkinlaisena vertailukohtana voidaan pitää hintatasoa, jota Fintraffic Lennonvarmistus Oy peri hakemuksen liitteeksi tarvittavista selvityksistä ennen lokakuussa 2023 voimaantullutta lakimuutosta. Tuolloin selvityksen hinta määräytyi haetun esteen korkeuden mukaan ja oli 240–750 euroa selvitystä kohden. Tuolloin käytössä olleen hinnaston vastaavuudesta selvittämisestä aiheutuneisiin kustannuksiin ei ole käytettävissä tietoa.

Haetun lentoesteen vaikutuksista selvityksiä laativat yritykset eli lentomenetelmäsuunnitteluorganisaatiot ja lentopaikan pitäjät voisivat periä laatimistaan selvityksistä maksun lentoesteluvan hakijalta, joten selvitysten laatijoille taloudelliset vaikutukset olisivat myönteiset. Vastaavasti kuin edellä kuvataan lentoesteluvan hakijalle koituvien kustannusten suuruutta, selvitysten laatijoiden saaman tulon arviointi ei ole mahdollista, koska selvitysten hinnoittelusta ei ole tarkoitus säätää.

Alueellisesti voidaan arvioida, että lentoestelupia haetaan valtaosin suurten kaupunkien läheisyyteen, johon erityisesti korkea rakentaminen keskittyy. Toisaalta esimerkiksi tuulivoimahankkeita ja antennimastojen rakentamista toteutetaan laajasti Suomen maa- ja vesialueilla.

3.2.2 Vaikutukset ammatinharjoittajille ja henkilöstölle

Ilmailulakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan lisättäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle oikeus ilmoittaa henkilön työnantajalle tai toimeksiantajalle, jos lentäjän lupakirja, matkustamomiehistön kelpoisuustodistus tai ilmailun maaorganisaatiossa työskentelevän henkilölupa perutaan, sitä muutetaan tai rajoitetaan, tai siitä, että tehtävässä toimimisen edellytyksenä oleva lääketieteellinen kelpoisuustodistus tai terveydentilatodistus perutaan. Myös edellä mainittujen lupien voimassaolon keskeyttämisestä olisi oikeus ilmoittaa työnantajalle tai toimeksiantajalle. Lisäksi ilmoittamisoikeus koskisi näihin toimenpiteisiin ryhtymistä, millä turvataan työnantajan tai toimeksiantajan oikea-aikaista tiedonsaantia. Liikenne- ja viestintävirasto arvioi aiempien vuosien perusteella, että ilmoittaminen olisi tarpeen keskimäärin 10–20 tapauksessa vuosittain.

Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan useimmissa tapauksissa viranomaisella saisi selvitettyä työnantajaa koskevan tiedon. Terveydentilavaatimusta koskevassa ilmoituksessa, jonka virasto vastaanottaa määrämuotoisena terveydenhuollon ammattihenkilöltä, tieto työnantajasta sisältyy lähtökohtaisesti potilasta eli luvanhaltijaa koskeviin tietoihin. Toimenpiteisiin ryhtymisestä ei ilmoitettaisi, mikäli työnantajasta ei olisi varmuutta. Myöskään freelancerina useiden eri yritysten palveluksessa toimivien lentäjien osalta Liikenne- ja viestintävirastolla ei välttämättä ole tietoa kaikista toimeksiantajista. Tilanteessa, jossa tiedossa oleva työnantaja olisi ulkomainen yritys, tietoa lupaa koskeviin toimenpiteisiin ryhtymisestä ei välitettäisi, koska ilmailun lupia koskevassa viranomaisyhteistyössä ja tiedonvälityksessä viranomaisten välillä on kansallisia eroja.

Ammatinharjoittajana toimivalle freelance-lentäjälle itse lupakirjan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen keskeyttämisellä, rajoittamisella tai peruuttamisella sinänsä olisi luonnollisesti ratkaiseva vaikutus ammatissa toimimisen kannalta. Sen sijaan nyt ehdotettava Liikenne- ja viestintäviraston oikeus ilmoittaa asiasta toimeksiantajalle olisi pelkästään turvaamistoimenpide siltä varalta, että lentäjä itse pyrkisi lentämään lupakirjansa peruutuksesta tai keskeytyksestä huolimatta tai ei noudattaisi EU:n lentomiehistöasetuksen liitteen IV kohdassa MED.A.020 säädettyä vaatimusta, jonka mukaan lupakirjan haltija ei saa käyttää lupakirjansa ja siihen liittyvien kelpuutusten tai todistusten mukaisia oikeuksia, jos hän tietää lääketieteellisen kelpoisuutensa heikentyneen niin, että se saattaisi estää häntä käyttämästä näitä oikeuksia turvallisesti.

Säädösmuutoksesta, joka mahdollistaisi työntekijöiden alkoholipuhalluskokeet, ei arvioida aiheutuvan yleisellä tasolla merkittäviä vaikutuksia työntekijöille, jotka suorittavat työtehtävää ilma-aluksessa tai lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatioissa. Työntekijät, joita muutos koskisi, ovat nykyisinkin ilmailulaissa säädetyn päihiteettömyysvaatimuksen alaisia työtehtävissään. Nykytilassa työnantajat ovat voineet suorittaa henkilöstölle vain vapaaehtoisia puhalluskokeita. Säädösmuutoksella olisi myönteisiä vaikutuksia ilma-aluksessa tehtävää suorittavien työturvallisuudelle. Säädösmuutoksella voisi kuitenkin olla yksittäiselle työntekijälle merkittäviä kielteisiä ja pitkäkestoisia vaikutuksia silloin, jos puhalluskokeessa, johon työnantaja on työntekijän velvoittanut, kävisi ilmi, että työntekijä on suorittamassa päihtyneenä työtehtävää ilma-aluksessa tai lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa.

Esityksessä edellytetään testituloksen varmentamista ennen mahdollisten työoikeudellisten seuraamusten määräämistä. Kielteiset vaikutukset työntekijälle voisivat aiheutua työoikeudellisista seuraamuksista, esimerkiksi varoituksesta tai irtisanomisesta, sekä mahdollisista rikosoikeudellisista seuraamuksista. Jos työntekijä olisi työajalla päihtynyt, voisi irtisanomiskynnys ylittyä. Kielteisten vaikutusten kesto vaihtelisi merkittävästi. Kielteisiä vaikutuksia työntekijöille on pyritty ehkäisemään ja vähentämään täsmentämällä esitystä lausuntopalautteen perusteella siten, että satunnaistestaus tai säännönmukainen testaus tulee suorittaa työajan ulkopuolella, välittömästi ennen työvuoron alkua. Näin työvuoroon saapuva työntekijä ei aloita työtehtäviään ennen satunnaista puhalluskoea. Tämän puhalluskokeen ajoittamista koskevan muutoksen arvioidaan suoraan edistävän päihitteitä käyttävien työntekijöiden hoitoon ohjaamista. Säännönmukaisen puhalluskoeikäytännön omaksuminen voisi puolestaan myötävaikuttaa työntekijöiden oma-aloitteiseen hoitoon hakeutumiseen.

Puhalluskoe-ehdotusta on täsmennetty lausuntokierroksen jälkeen myös siten, että eri tehtävien keskenään erilainen turvallisuusvaikutus voidaan huomioida arvioitaessa mikä on satunnaisten puhalluskokeiden toistumistiheys. Puhalluskokeiden suorittaminen turvallisuudelle keskeisimmissä tehtävissä työskenteleville muita useammin, tai jopa säännönmukaisesti, parantaa turvallisuutta kohdistamalla testaamiseen tarvittavia resursseja sinne missä ne arvioidaan vaikuttavimmiksi.

Ehdotusta on turvallisuusperustein ja tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi muutettu siten, että työnantaja saisi puhalluttaa omien työntekijöidensä lisäksi myös ilma-aluksen ohjaamo- tai matkustamomiehistöissä työskentelevät alihankkijansa työntekijät. Mahdollisen positiivisen testituloksen kielteiset vaikutukset kohdistuisivat näin tasapuolisesti näissä tehtävissä toimiviin ja testaamisen työsuojelullinen tavoite toteutuisi kattavammin. Alihankkijan työntekijän kohdalla myös alihankintasopimuksen ehdot vaikuttaisivat henkilöstön asemaan, ja on mahdollista, että positiivisen puhalluskoe tuloksen jälkeen alihankkijan työntekijälle ei enää osoitettaisi uusia työvuoroja. Tällöin seuraamus voisi olla työntekijälle erityisen merkittävä, ottaen huomioon potentiaalisten työnantajien rajallisen määrän.

3.2.3 Vaikutukset viranomaisille

Säädösmuutos mahdollistaisi tiedonkulun Liikenne- ja viestintävirastolta työnantajalle tai toimeksiantajalle, kun Liikenne- ja viestintävirasto on saanut ilmoituksen epäilystä terveydentilavaatimusten täyttymättömyydestä tai rikoksesta. Käytännössä tämä tarkoittaisi esimerkiksi lääkäriltä saapuvaa ilmoitusta lentäjän, lennonjohtajan tai lennontiedottajan lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen tai matkustamomiehistön jäsenen terveydentilatodistuksen keskeytyksestä tai poliisilta saatua tietoa rikosepäilystä. Liikenne- ja viestintävirasto voisi muutoksen johdosta jakaa tiedon työnantajalle välittömästi, kun sen merkitys henkilöluvan haltijan edellytyksiin hoitaa tehtäväänsä on arvioitu ja ilmoittamistarve tunnistettu.

Ilmoitusoikeus vahvistaisi Liikenne- ja viestintäviraston toimenpiteiden vaikuttavuutta, kun työnantaja voisi saada tiedon peruutustoimenpiteiden käynnistämisestä välittömästi ja heti tiedon saatuaan tehdä päätöksen, voidaanko henkilö ottaa työvuoroon. Tiedonsaannin jouduttamisella voisi lähtökohtaisesti olla suuri merkitys turvallisuudelle. Lupakirjan tai kelpoisuuden peruutusprosessin eri vaiheisiin kuulemiseen kuluu vähintään viikkoja, ja on mahdollista, että asianosainen omalla toiminnallaan viivästyttää prosessia esimerkiksi tiedoksisaantia välttelemällä. Sama puute liittyy ilmailulain 143 §:ssä ja liikenteen palveluista annetun lain 242 §:ssä säädettyyn nopeampaan, väliaikaiseksi tarkoitettuun päätökseen toiminnan keskeyttämisestä selvityksen ajaksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi tehdä tällaisen päätöksen välittömästi, mutta tieto keskeyttämisestä ei tavoita työnantajaa, jos asianosainen ei sitä itse tuo ilmi. Lisäksi keskeytyspäätöstäkään ei saada voimaan henkilön välttellessä tiedoksisaantia.

Esitetty muutos ei lisäisi viranomaisten työmäärää tai loisi uudenlaisia resurssitarpeita, eikä muutoksesta koituisi lentoturvallisuudesta vastaavalle viranomaiselle uusia kustannuksia. Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta ilmoittaa työnantajalle voisi syntyä vähäisiä säästöjä poliisille, esimerkiksi tilanteissa, joissa asianosaista henkilöä ei enää tarvitsisi tavoittaa peruutettavan tai jo peruutetun lupakirjan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen haltuun saamiseksi. Kokonaisuutena muutoksen kustannusvaikutukset viranomaisille on esityksen valmistelussa arvioitu vähäisiksi.

Työntekijöiden alkoholitestaus ehdotetulla tavalla, työnantajan toimesta, edistäisi työturvallisuutta ja olisi työsuojelullinen toimenpide. Omavalvonta olisi tarkoituksenmukainen vaihtoehto siitäkin syystä, että valvontaan ei sidottaisi poliisin tai terveysviranomaisen resursseja. Puhallustuloksen ylittäessä rikoslain 23 luvun 6 §:n mukaisen ilmaliikennejuopumuksen raja-arvon (vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa) lentoturvallisuuteen välittömästi vaikuttavaa tehtävää hoidettaessa, ilmoitettaisiin päihtymysepäilystä poliisille. Muutoksen myönteinen turvallisuutta edistävä vaikutus saavutettaisiin todennäköisesti hyvin nopeasti lain voimaantulon myötä, koska on perusteltua olettaa, että sen myötä työnantajat ottaisivat puhalluskokeet nykyistä laajempaan käyttöön. Työturvallisuutta lisäävä vaikutus olisi välitön, pysyvä ja ilmailun luonteen vuoksi myös rajat-ylittävä. Työnantajan suorittaman puhalluskokeen tuloksen antaessa syytä ilmoittaa päihtymysepäilystä poliisille, varmennettaisiin päihtymys vielä terveydenhuollossa taikka poliisin toimesta.

Lentoestelupamenettelyä koskeva muutos vaikuttaisi selkeyttävästi lupaviranomaisena toimivan Liikenne- ja viestintäviraston ja asianosaisten rooleihin. Vaikutus olisi virastolle pysyvä ja useille asianosaisista toistuva. Pykälän 1 momenttiin ehdotetuilla muutoksilla

selvennettäisiin momentin suhdetta hallintolain (434/2003) 34 §:n mukaiseen asianosaisen kuulemisvelvollisuuteen. Säädöksellä tarkennetaan kuulemisvelvollisuutta.

3.2.4 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Henkilölupien peruutuksia ja keskeytyksiä koskeva viranomaisen oikeus ilmoittaa asiasta työnantajille voi tiedonkulkua nopeuttamalla jopa estää riskitilanteiden syntyisiä. Riskitilanteiden potentiaaliset seuraamusvaikutukset voivat puolestaan olla monenlaisia vähäisestä tapahtumasta aina huomattavan vakavaan onnettomuuteen. Vaikutusten systemaattinen arviointi ei kuitenkaan ole mahdollista, koska tapahtumien todennäköisyyksien muutosten laskentaan ei ole olemassa aineistoja. Toimenpiteen toteuttaminen olisi joka tapauksessa ilmailun erityisen vahvan turvallisuuskulttuurin ja riskien ehkäisemisen kannalta johdonmukaista.

Myös työntekijöiden alkoholitestaukseen liittyvä ehdotus sekä mahdollisuus puuttua riskejä aiheuttavaan lentotoimintaan ovat ilmailun turvallisuuskulttuurin ja riskien ehkäisemisen kannalta johdonmukaisia toimenpiteitä. Niidenkään osalta määrällinen vaikutusarviointi ei ole mahdollista aineistojen puuttumisen vuoksi.

Ilmailulain 158 a §:n 2 momenttiin esitetyn muutoksen tavoitteena on, että viranomainen saisi asian ratkaisemisessa tarvitsemansa tiedot hakemuksen yhteydessä ja lentoestelupahakemuksen keskeiset asianosaiset eli lentomenetelmäsuunnitteluorganisaatiot ja lentopaikan pitäjät saisivat laatimastaan selvityksestä korvauksen. Viranomaisen olisi laadittava hakijoille ohjeistus hakemukseen liitettyjen selvitysten hankkimisesta. Kattavampien, tarvittavat selvitykset sisältävien hakemusten vastaanottaminen ja käsittely vähentäisi viranomaisen työkuormaa nykytilaan nähden vähentäen tai poistaen tarpeen hankkia erillisselvityksiä. On kuitenkin huomioitava, että Liikenne- ja viestintävirasto kuulisi lentoestelupaa koskevassa hakemusasiassa asianosaisia hallintolain mukaisesti.

4 Muut toteuttamisvaihtoehdot

4.1 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Käytännöt muissa Pohjoismaissa vaihtelevat. Osassa maista viranomainen voi ilmoittaa työnantajalle, mikäli lupakirja tai lääketieteellinen kelpoisuustodistus on peruttu, mutta tietosuojasyistä tuolloin ei kerrota perumisen syytä eikä edes sitä, onko perumisen kohteena ollut lupakirja vai kelpoisuustodistus. Viranomainen voi myös vaatia lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen haltijaa luovuttamaan todistuksen viranomaiselle perumisprosessin alkaessa, jo ennen päätöstä. Osassa maista taas ei tehdä ilmoitusta perumisesta eikä prosessin aloittamisesta.

Lentoesteiden kansallinen käsittely ja eri toimijoiden roolit vaihtelevat suuresti eri maiden kesken myös Euroopan unionin sisällä, joten vertailua ei tältä osin voida tehdä. Kansainvälisissä standardeissa ja EU:n lainsäädännössä määritellään, mikä katsotaan lentoesteeksi ja millä tavoin tiedot lentoesteistä on julkaistava.

4.2 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Valmistelun aikana ei ole noussut esiin vaihtoehtoisia tapoja, miten lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen peruutustoimenpiteistä ilmoittamiseen liittyvää sääntelyä voitaisiin

muulla tavoin tarkentaa, kuin esittämällä Liikenne- ja viestintävirastolle oikeutta ilmoittaa työnantajalle lupakirjaa tai todistusta koskeviin toimenpiteisiin ryhtymisestä.

Vaihtoehtona ilmoitusoikeudesta säättämiseksi arvioitiin myös ilmoittamisen säätämistä Liikenne- ja viestintäviraston velvoitteeksi. Velvoittavaa vaihtoehtoa ei nähty turvallisuuden edistämisen näkökulmasta perustelluksi. Se lisäisi huomattavasti sekä viranomaisen että työnantajien työ määrää esitettävään malliin verrattuna, sillä ilmoitusten määrä olisi moninkertainen. Virastolle vaihtoehtoon liittyisi esimerkiksi luvan haltijan työnantajan selvittämistä myös tilanteissa, joihin ei arvioitaisi liittyvän esityksessä kuvattua mahdollista turvallisuushakaa. Ilmoitusvelvollisuus olisi ongelmallinen lisäksi siitä näkökulmasta, että virasto ei välttämättä saisi selvitettyä kaikkia luvan haltijan toimeksiantajia esimerkiksi freelancerina toimivien kohdalla. Velvoittavassa vaihtoehdossa lentoturvallisuusviranomainen ei arvioisi ilmoittamisen turvallisuusperusteita, ja näin tiedon merkityksen arviointi siirtyisi työnantajalle, joka ei välttämättä voisi arvioida tilannetta sen suppean tiedon perusteella, jonka virasto voisi ilmoituksessaan antaa.

Vaihtoehtona ehdotetulle sääntelylle, joka koskee Liikenne- ja viestintäviraston keinoja puuttua sellaiseen ilmailuun liittyvään toimintaan, joka ei ole luvanvaraista tai ilmoitusvelvollisuuden piirissä, voitaisiin hyödyntää hallintolain mukaista selvityspyyntöä. Selvityspyyntö voitaisiin lähettää, kun virasto olisi saanut tietoonsa epäilyn, että toiminta on sääntöjen vastaista. Osalle toimijoista selvityspyyntö voisi toimia samaan tapaan kuin huomautus tai varoitus, mutta se ei tarvittaessa mahdollista toiminnan kieltämistä tai rajoittamista, jos turvallisuuteen vaikuttavia puutteita ei korjata. Tämä vaihtoehto ei edistäisi lentoturvallisuutta esityksen tavoitteen mukaisella tavalla.

Jos sääntöjen vastaisesti toimii yksittäinen henkilö, joka työskentelee ilmailulain 170 §:ssä tarkoitetuissa lentoturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä, Liikenne- ja viestintävirasto voisi ottaa yhteyttä hänen työnantajaansa, joka sitten huolehtisi huomautuksista, varoituksista ja mahdollisista sanktioista. Sama koskee ilmailukerhoissa toimivia liidinlentoajia ja laskuvarjohyppääjiä. Jos kuitenkin sääntöjen vastainen tai turvallisuutta vaarantava toiminta olisi yrityksessä tai kerhossa yleisesti hyväksytty ja johdonmukainen käytäntö, Liikenne- ja viestintäviraston yhteydenotto ilman mahdollisuutta seuraamuksiin ei välttämättä johtaisi tilanteen korjaantumiseen.

Alihankintaketjuissa hankinnan tekevä organisaatio vastaa myös alihankkijansa toiminnan turvallisuudesta ja sääntöjenmukaisuudesta, koska alihankkija toimii tilaajan hyväksynnän alaisena (esimerkiksi lentotoiminta-asetuksen liitteen III kohta ORO.GEN.205). Jos turvallisuusongelmia kuitenkin on vain tietyllä toiminnan osa-alueella ja tietyn alihankkijayrityksen toiminnassa, ei ole tarkoituksenmukaista kieltää tai rajoittaa koko toimintaa, vaikka pääorganisaatiolla olisikin Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä lupa tai se toimisi ilmoituksenvaraisesti, jolloin sen toimintaan puuttuminen olisi nykyisen lainsäädännön mukaan mahdollista.

Vaihtoehtona esitetyille puhalluttamisen mahdollistaville muutoksille, työntekijöiden puhalluttaminen olisi voitu mahdollistaa rikoslakiin 39/1889 ja pakkokeinolakiin 806/2011 esitettävien muutoksien. Pakkokeinolain mukaisten keinojen käyttö kuitenkin edellyttää, että on olemassa rikoslain mukainen epäily. Poliisimies tai muu 9 luvun 2 §:n 1 momentissa mainittu virkamies voi pakkokeinolain nojalla määrätä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan tai muussa rikoslain 23 luvussa tarkoitettussa tehtävässä toimivan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi. Pakkokeinolain mukaiset keinot eivät koske ilmailulain 170 §:n vastaisia tilanteita, jollainen on myös epäily siitä, että lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavan henkilön veressä olisi havaittava

määrä alkoholia. Vaihtoehtoisessa toteutustavassa myös rikoslakia tulisi muuttaa siten, että ilmailiikennejuopumusta koskeva sääntely koskisi myös lennon valmisteluun kuuluvia tehtäviä.

Esityksen mukaisille säädösmuutoksille ilmailulakiin ja yhteistoimintalakiin, rikoslain ja pakkokeinolain muuttamisen asemasta on useita perusteita: puhalluttamisen kynnyksen ei tarvitsisi olla sama kuin rikosepäilyn kynnyks, työntekijöiden satunnaispuhalluttaminen mahdollistuisi, ja muutoksen vaikutukset viranomaisille olisivat vähäisiä, sillä työntekijöiden puhalluttaminen ei sitois poliisin resursseja. Esiitettyjen muutosten ilmailun turvallisuutta edistävät vaikutukset on arvioitu laaja-alaisemmiksi kuin vaihtoehtoisessa mallissa. Esiitetyn mallin etuna on, että päihteettömyysvaatimuksen toteutumista voitaisiin seurata työturvallisuustoimenpiteenä, jolloin kynnyks puhalluttamiselle olisi matalampi kuin pakkokeinolaissa. Näin voitaisiin reagoida tilanteisiin, joissa työntekijä puhallustestin perusteella on nauttinut alkoholia, eikä vain vakavampiin, rikoslain 23 luvun mukaisiin tekoihin.

Vaihtoehtona esitetylle, vain alkoholitestausta koskevalle muutokselle, valmistelussa arviointiin myös huumausainetestaamisen mahdollistamista työpaikalla, syljestä tehtävin huumausainepikatestein. Huumausainetestauksen mahdollistaminen työnantajan suorittamin satunnaiskokein, vastaavasti kuin alkoholitestauksen osalta esitetään, olisi EU:n lentotoiminta-asetuksen mukainen toimi. Vaihtoehto olisi psykoaktiivisten aineiden käytön ehkäisyn ja havaitsemisen kannalta vaikuttavampi ja systemaattisempi muutos. Lentotoiminta-asetuksen (EU) 965/2012, liitteessä IV veloitetaan lentotoiminnan harjoittaja laatimaan ja panemaan täytäntöön puolueeton, avoin ja syrjimätön menettely, jolla ehkäistään ja havaitaan psykoaktiivisten aineiden (alkoholin ja muiden päihteiden) väärinkäyttö ohjaamo- ja matkustamomiehistöön ja muun turvallisuuteen välittömästi vaikuttavan henkilöstön keskuudessa. Huumausainetestaukseen, valmistelussa arvioidulla tavalla, liittyisi ministeriön arvion mukaan laajoja selvitystarpeita huumausainetestauksen, koetulosten käsittelyn ja mahdollisten rikosoikeudellisten seuraamusten osalta. Muutos voisi edellyttää säädösmuutoksia myös muuhun sektorilainsäädäntöön.

Yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain (759/2004) 14 §:n mukaan näytteiden ottaminen on rajattu terveydenhuollon ammattihenkilöiden tehtäväksi. Näytteitä voivat siten ottaa vain terveydenhuollon ammattihenkilöistä annetun lain (559/1994) 2 §:ssä tarkoitetut henkilöt, joilla on tehtävän edellyttämä riittävä koulutus, osaaminen ja ammattitaito. Sääntelyyn, jolla mahdollistettaisiin testaaminen työpaikalla, huumausainepikatestillä ja muun kuin terveydenhuollon ammattilaisen suorittamana, liittyisi merkittäviä oikeudellisia kysymyksiä, joita ministeriön arvion mukaan tulisi selvittää perusteellisesti erillisessä hankkeessa. Tällaista hanketta olisi syytä valmistella yhdessä niiden ministeriöiden kanssa, joiden valmistelemaan lainsäädäntöön asia olennaisesti liittyy. Lisäksi valmistelussa tulisi huomioida esimerkiksi huumausaineiden käytön rangaistavuudesta johtuvat eroavaisuudet, jollaisia ei alkoholitestaukseen liity. Nykytilassa huumausaineita testataan yksityisyydensuojasta työelämässä annetun lain (759/2004) puitteissa osana työterveyspalveluita, työhöntulotarkastuksessa sekä määräajoin tehtävissä terveystarkastuksissa. Kuten alkoholin, myös huumausaineiden osalta työnantaja voi arvioida sitä onko työntekijä mahdollisesti päihtynyt myös ilman huumausainetestä.

Lentoestelupamenettelyä koskevaa sääntelyä uudistettiin lokakuussa 2023 voimaantulleella lakimuutoksella. Ennen kyseistä muutosta voimassaollutta sääntelyä ei pidetty toimivana ja toisaalta nyt voimassa olevan lain soveltamisessa on ilmennyt ongelmia.

Yhtenä ratkaisuna tarkasteltiin vaihtoehtoa, jossa viranomainen maksaisi selvityksen antajille korvauksen selvityksen tuottamisesta asiantuntijapalveluna. Tähän vaihtoehtoon todettiin

kuitenkin liittyvän merkittäviä ongelmia: olisi epäselvää, missä määrin esimerkiksi lennonvarmistuspalvelun tarjoajalta hankittava maksullinen asiantuntijalausunto eroaisi lausunnosta, jonka ilmaliikennepalvelun tarjoaja antaisi asianosaisena. Jos selvityksen laatija esittäisi selvityksessään huomioita haetun esteen vaikutuksista selvityksen laatijan itsensä tarjoamiin palveluihin, kuten ilmaliikennepalveluun tai lentomenetelmäsuunnitteluun, kyseessä olisi tosiasiallisesti asianosaisen lausunto. Tällaista lausuntoa ei voida pitää itsenäisenä ja riippumattomana, mitä ominaisuuksia tyypillisesti odotetaan asiantuntijalta hankittavalta palvelulta.

Lisäksi tämän vaihtoehdon ongelmana on, että jos viranomainen maksaisi yhdelle asianosaiselle korvauksen, vastaava korvaus olisi maksettava myös muille asianosaisille. Kunkin lentoestelupahakemuksen osalta voidaan tunnistaa useita asianosaisia.

Toisena ratkaisuvaihtoehtona tarkasteltiin mallia, jossa lentoesteen vuoksi haittaa kärsinyt voisi hakea lentoesteluvan haltijalta korvausta itselleen aiheutuneesta taloudellisesta haitasta. Esimerkiksi, jos lentopaikalla on jouduttu uudistamaan lentomenetelmät uuden lentoesteen takia tai ilmaliikennepalvelun tarjoaja on joutunut uudistamaan toimintamallejaan, toimija voisi hakea haitan korvausta lentoesteluvan haltijalta.

Tämän vaihtoehdon ongelmaksi todettiin se, että ilmatilaan kohdistuvista rajoituksista ja kielloista päätetään ilmailulain 11–11 d §:n nojalla valtioneuvoston tai Liikenne- ja viestintäviraston toimesta. Ei voida siis katsoa, että esimerkiksi lentomenetelmäsuunnittelija voisi tietyn lentomenetelmän suunnittelemalla saada jonkinlaisen muuta elinkeinotoimintaa rajoittavan etuoikeuden ilmatilaan. Myöskään aikaprioriteettiperiaatetta ei lähtökohtaisesti noudateta. Tämän vuoksi ei voida lähteä siitä, että esimerkiksi tietyn lentomenetelmän suunnittelija saisi etuoikeuden lentomenetelmässä käytettyyn ilmatilaan.

Valmistelun aikana pohdittiin myös mahdollisuutta säätää lentoestelupamenettelyyn ehdotettavien muutosten lisäksi siitä, että kevyille tai lyhytaikaisesti pystytettävälle lentoesteille, kuten torninostureille, ei tarvitsisi hakea viranomaiselta lentoestelupaa. Tämän vaihtoehdon ongelmaksi todettiin muun muassa se, että viranomaisella on vastuu ilmailun turvallisuudesta ja sillä on siksi oltava kokonaiskuva ilmailun sujuvuuteen ja turvallisuuteen vaikuttavista seikoista. Myös viranomaisen ylläpitämän lentoesterekisterin tietojen on oltava ajantasaiset.

Lentoturvallisuutta voitaisiin edistää myös ilman säädösmuutoksia, esimerkiksi kouluttamalla työterveyspalveluiden tarjoajia ilmoitusvelvollisuudesta ja -oikeudesta. Lisäkouluttamisen tavoitteena olisi, että tieto terveydentilasta aiheutuvasta uhasta ja epäily siitä, etteivät terveydentilavaatimukset täyty saataisiin järjestelmällisemmin ja viivästyksettä ilmailun turvallisuusviranomaisen käyttöön, myös silloin kun ilmoittaja ei ole ilmailulääketieteen alan asiantuntija. Koulutus voisi tehostaa ilmoitusoikeuden käyttöä, sillä sen alihyödyntäminen on jokseenkin todennäköistä. Tällä tavoin ei kuitenkaan olisi saavutettavissa yhtä merkittävää vaikutusta ilmailun turvallisuudelle kuin nyt ehdottavilla säädösmuutoksilla, sillä vain Liikenne- ja viestintävirasto saattaisi saada nykyistä kattavammin tietoja epäilyistä, etteivät terveydentilavaatimukset täyty. Virastolta puuttuisi kuitenkin edelleen oikeus ilmoittaa asiasta työnantajalle, jonka tiedonsaanti on tällaisissa tilanteissa lentoturvallisuuden kannalta ensisijaisen tärkeää.

5 Lausuntopalaute

Hallituksen esitys oli lausuttavana lausuntopalvelussa 12.11.-31.12.2024. Esityksestä lausui yhteensä 20 tahoa. Lausunnon antoivat oikeusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Tietosuojavaltuutetun toimisto, Aii Corporation Oy – Aii Airspace Design,

Fintraffic Lennonvarmistus Oy, Finnair Oyj, Jetflight Oy, Nordic Regional Airlines (Norra) Oy, Finavia Oyj, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, FAPA ry, Palvelualojen työnantajat Palta ry, Rajavartiolaitoksen esikunta, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry, Suomen Lentäjäliitto ry, Suomen lennonjohtajien yhdistys SLJY ry, Suomen Liikennelentäjäliitto (SLL) ry ja Suomen uusiutuvat ry. Lisäksi sisäministeriö ilmoitti, ettei sillä ole esityksestä lausuttavaa.

Työ- ja elinkeinoministeriö, sisäministeriö, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry, Tietosuojavaltuutettu, Jetflight Oy ja Rajavartiolaitos toimittivat lausuntonsa lausuntopalvelun sijaan sähköisesti suoraan ministeriöön. Kaikki esityksestä saadut lausunnot on tallennettu Valtioneuvoston hankeikkunaan (LVM026:00/2024).

Puhalluskokeet (170 a ja 170 b §)

Useissa esityksestä saaduissa lausunnoista otettiin kantaa ehdotettuun sääntelyyn puhalluskokeista. Lausuntopalaute oli jakautunutta: osa lausunnonantajista kannatti ehdotusta, osa kannatti tietyin muutoksin, osa puolestaan vastusti ja katsoi, että ehdotusta tulisi vähintään tarkentaa.

Lausunnoissaan Suomen Liikennelentäjäliitto ry ja FAPA ry korostivat sitä, että satunnaistestaus puhalluskokein on jo käytössä lentomiehistön osalta. Suomen lennonjohtajien yhdistys SLJY ry arvioi nykyisen järjestelmän, jossa viranomainen vastaa puhallustoimenpiteistä, olevan riittävä. FAPA ry ilmaisi omassa lausunnossaan yhtyvänsä Suomen Lentäjäliiton ja Suomen liikennelentäjäliiton (SLL) lausuntoihin. SLL, FAPA ja SAK katsovat, ettei esitetyillä työntekijöiden puhalluskokeita koskevilla säännöksillä voida merkittävästi tai jopa lainkaan parantaa ilmailun turvallisuutta. SLJY lausuu, että oikeudenmukaisuuden varmistamiseksi on otettava huomioon puhalluskokeiden kohdistuminen tasapuolisesti henkilöstöön.

SLL katsoo puhalluttamista koskevaan ehdotukseen sisältyvän yksilön perusoikeuksiin, henkilökohtaiseen koskemattomuuteen ja oikeusturvaan liittyviä ongelmia. Hallituksen esityksessä esitetyillä muutoksilla ei SLL:n mukaan voida merkittävästi ennaltaehkäistä vaaratilanteiden syntymistä. SLL perustelee näkemystään sillä, että satunnaispuhallutusmenettely on ollut käytössä jo pitkään eikä tässä menettelyssä ole tietyvästi tullut ilmi alkoholin väärinkäytöksiä. Ilmailun päihteettömyysvaatimukseen liittyen, lausunnoissaan SLL, Suomen Lentäjäliitto ja SAK korostavat päihteiden käytön ennaltaehkäisyn, hoitoonohjauksen ja päihdeongelmien oikea-aikaisen hoidon merkitystä ilmailun turvallisuudelle.

Suomen Lentäjäliitto huomauttaa lausunnossaan, että alalla on myös epätyypillisiä työsuhteita, joissa lentäjä saattaa toimia lentotoimintaa harjoittavan näkökulmasta ”yrittäjänä” ja on tällöin perinteiseen työntekijä–työnantaja -suhteeseen liittyvien tukimuotojen, velvollisuuksien sekä oikeuksien ulkopuolella. Tämä voi asettaa lentoyhtiöt ja yksilöt eriarvoiseen asemaan lainsäädännön osalta. Puhalluskokeita koskevassa osassa esitystä viitataan merityösopimuslain muutokseen ja perustuslakivaliokunnan siitä antamaan lausuntoon (PeVL 25/2022 vp), mihin liittyen SLL toteaa ilmailussa miehistön olosuhteiden eroavan olennaisesti meriliikenteestä, jossa miehistö on viranomaisvalvonnan ulottumattomissa jopa viikkoja. SLL katsookin, ettei puhalluskokeiden mahdollistaminen vastaavalla tavalla kuin meriliikenteessä, työnantajan toimesta, ole ilmailussa perusteltua. SLL:n näkemyksen mukaan esitys rajoittaa perusoikeuksia eikä säädöshanke täytä tarkkarajaisuudelle, täsmällisyydelle ja oikeusturvakeinojen varmistamisella asetettuja vaatimuksia. SAK katsoo, että jos lausuttavana ollutta esitystä

edistetään ilman olennaisia muutoksia, tulisi se viedä perustuslakivaliokunnan käsiteltäväksi ja arvioitavaksi.

Puhalluskokeiden toteuttamisesta SLL ja SLJY esittävät menettelyn asianmukaisuuden ja oikeusturvakeinojen varmistamista, vaatimuksia alkometrilaitteille ja puhalluskokeita suorittavan henkilöstön asianmukaiselle koulutukselle ja edellyttävät puhalluskokeen suorittamista yksityisyyden suojaa kunnioittaen. AKT korostaa lausunnossaan työntekijän yksityisyyden kunnioittamista puhalluskokeisiin kutsuttaessa ja kokeen suorittamista suojatussa tilassa.

Koetuloksiin liittyen, SLL korostaa, että ensimmäisen puhalluskokeen viitattaessa alkoholiin hengitysilmassa, tulisi suorittaa toinen koe 15 minuutin päästä eri alkometrillä ja positiivinen puhalluskokeen tulos tulisi aina varmistaa verikokeella. Myös SLJY lausuu tarpeesta varmistaa positiivinen tulos verikokeella. AKT puolestaan lausuu, että työntekijälle tulee tarjota mahdollisuus puhalluskoetuloksen todentamiseen verikokeella ja työnantajan on huolehdittava siitä, että verikoe on mahdollinen myös ajankohtina, jolloin laboratoriot ovat perinteisesti suljettuina.

Suomen Lentäjaliitto toteaa lausunnossaan, että lentoalalla päihteettömyysvaatimus on ehdoton. Siksi se esittää, että positiivinen seulonta-alkometrin tulos tulisi aina varmistaa tarkkuusalkometrillä tai verikokeella, ja positiivisen tuloksen tulisi johtaa hoitoon ohjaamiseen työsuhteen purkamisen sijasta. Tämä voidaan sen mukaan mahdollistaa suorittamalla puhalluskoe työajan ulkopuolella. Suomen Lentäjaliitto ehdottaa, että työnantajan toimesta suoritettava puhalluskoe tulisi suorittaa ennen työajan alkamista, ennen lentoon liittyvien tehtävien valmisteluihin ryhtymistä. AKT ehdottaa vastaavaa ja perustelee ehdotustaan työkyvyn varmistamisella jo ennen työtehtävien suorittamista. Myös SAK ehdottaa, että puhalluskoe tehtäisiin työvuoroon saavuttaessa, ennen työvuoron alkua, ja että asianomainen työntekijä ohjattaisiin tarvittaessa hoitoon.

Suomen Lentäjaliitto näkee tarpeelliseksi täsmentää puhalluskokeiden suorittamista koskevia kirjauksia ja antaa mahdollisesti viranomaisohjeita. Se huomauttaa, että viranomaisen suorittaessa puhalluskokeita taustalla on viranomaistasoinen ohjeistus ja yhdenmukaisuus, joka ei välttämättä toteudu lentoliikenteessä, esitetyllä tai muulla lainsäädännöllä, esimerkiksi taloudellisista syistä. Suomen Lentäjaliitto ehdottaa esitystä muutettavan siten, että liikenne- ja viestintäministeriön tulisi määritellä, mahdollisesti viranomaisten käyttämiin valmistajiin tukeutuen, hyväksyttävät laitteet, joilla työnantaja voi suorittaa puhallutuksen riittävällä tarkkuudella.

Ministeriö katsoo, että työntekijän oikeus vaatia positiivisen näytteen varmentamista 170 a §:ssä esitetyllä tavalla on asianmukainen. Positiivisen puhalluskoetuloksen varmentaminen toisella alkometrilaitteella tai tarkkuusalkometrilaitteella on tarkoituksenmukaista, ja tästä syystä ministeriö ei pidä muutosehdotusta tuloksen varmentamisesta juuri verikokeella perusteltuna.

Useissa lausunnoissa esitetään täsmennystä siitä, että puhalluskoe suoritettaisiin työajan ulkopuolella ennen työvuoron alkua. Tämä on ministeriön näkökulmasta perusteltu muutos satunnaispuhallutusten kohdalla. Päihteettömyysvaatimuksen valvonnan näkökulmasta välittömästi ennen työvuoron alkua suoritettu puhalluskoe on nykykäytäntönäkin toimivaksi todettu ratkaisu. Näin työntekijän työkyntöisyyttä selvitetäisiin jo ennen työtehtävien aloittamista. Ministeriö muuttaa ja täsmentää esitystään alkoholin satunnaistestauksen osalta. Ministeriö kuitenkin korostaa, että niissä tilanteissa, joissa on syytä epäillä työntekijän olevan päihtynyt, voi testaaminen myös työvuoron aikana olla tarpeen.

Lisäksi SAK ehdottaa, että puhalluskoetilanteessa tulisi olla läsnä vähintään kaksi puolueetonta, luotettavaa henkilöä, jotka hallitsevat alkometrin käytön hyvin. AKT ehdottaa kahden henkilön suorittamaa puhalluskoetta oikeusturvan takaamiseksi ja pitää suositeltavana, että toinen heistä olisi työntekijöiden edustaja, kuten luottamusmies tai työsuojeluvaltuutettu ja katsoo, että puhalluttajan tulisi olla riippumaton kolmas osapuoli, ei työntekijän työnantaja tai tämän edustaja. SAK katsoo, että esityksestä tulisi poistaa esitetyt lisäykset yhteistoimintalakiin ja sen sijaan viitata työturvallisuuslain 17 §:ään ja työterveyshuoltolain 8 §:ään, joissa säädetään yhteistoiminnasta työturvallisuuteen ja työterveyteen liittyvissä kysymyksistä. Puhalluskokeisiin liittyen, lausunnoissaan Suomen Lentäjaliitto ja SLJY esittävät, että työntekijään kohdistettavat toimet sallittaisiin vain, jos työnantajan suorittaman puhalluskokeen positiivinen tulos on varmistettu. Lausunnossaan Jetflite kehottaa täsmentämään, voiko työnantaja suorittaa varmennuskokeen toisella, mutta täysin samanlaisella laitteella vai tuleeko toisen laitteen olla toisenlainen.

Vastauksena Suomen Lentäjaliiton ja SLJY:n lausunnossa esitettyyn täsmennykseen ministeriö vahvistaa, että tarkoituksena on, että puhalluskoetuloksen varmentaminen olisi lähtökohta työoikeudellisten toimien käytölle. Esimerkiksi aikataulusyistä voi kuitenkin tulla eteen tilanteita, joissa on turvallisuusperustein evättävä henkilöltä työvuoroon pääsy ennen kuin puhalluskoetulos on saatu vahvistettua, tai sillä perusteella, että työnantajalla herää epäily, että työntekijä olisi päihtynyt muusta kuin alkoholista.

Rajavartiolaitos kannattaa puhalluskokeeseen velvoittamista koskevan säännöksen ulottamista ehdotuksen mukaisesti lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa suorittaviin työntekijöihin. Rajavartiolaitos pitää ehdotetun sääntelyn soveltamisalan rajaamista työsuhteeseen henkilöstöön omasta näkökulmastaan perusteltuna. Finavia katsoo ehdotetun sääntelyn ratkaisevan nykytilaan liittyvän haasteen tilanteissa, joissa työntekijä ei suostu päihdetestaukseen.

Myös Liikenne- ja viestintävirasto kannattaa ehdotettua sääntelyä, joka antaisi työnantajalle oikeuden määrätä lentoturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä työskentelevä henkilöstö puhalluskokeeseen myös silloin, kun kyseessä ei ole pakkokeinolaissa tarkoitettu epäily syyllistymisestä ilmaliikennejuopumukseen. Tämä olisi sen mukaan tärkeää myös EU-lainsäädännön velvoitteiden noudattamiseksi: lentotoiminta-asetuksen (EU) 965/2012 liitteen IV kohdassa CAT.GEN.MPA.170 veloitetaan lentotoiminnan harjoittaja laatimaan ja panemaan täytäntöön puolueeton, avoin ja syrjimätön menettely, jolla ehkäistään ja havaitaan psykoaktiivisten aineiden (alkoholin ja muiden päihteiden) väärinkäyttö ohjaamo- ja matkustamomiehien ja muun turvallisuuteen välittömästi vaikuttavan henkilöstön keskuudessa. Virasto pitää erityislaatuasetuksen (756/2011) 13 luvun 19 a ja 19 b §:n puhalluskokeita vastaavaa sääntelyä perusteltuna myös lentoliikenteessä.

Finnair ja Norra pitävät ehdotettua muutosta kannatettavana, mutta katsovat, että ehdotettavassa säännöksessä (170 a §) tulisi mahdollistaa psykoaktiivisten aineiden käyttöä koskeva testaus myös ilma-aluksen ohjaamo- tai matkustamomiehien tehtävissä toimivien alihankkijoiden työntekijöiden osalta. Lausunnossa muutosta perustellaan EU:n lentotoiminta-asetuksella 965/2012 (asetuksen 2018/1042 nojalla tehtyine muutoksineen) lentotoiminnan harjoittajille asettamilla velvollisuuksilla psykoaktiivisten aineiden väärinkäytön havaitsemiseen ja ehkäisemiseen liittyen.

Finnair ja Norra kiinnittävät lausunnossaan huomiota siihen, että ehdotetulla säännöksellä ei olisi tarkoitus mahdollistaa alihankkijoiden henkilöstön testausta myöskään ohjaamo- tai matkustamomiehien osalta ja pitävät tätä kirjausta ongelmallisena, koska se antaa kuvan, että ehdotetulla kansallisen lain säännöksellä oltaisiin säättämässä kapeammin niistä lentotoiminnan

harjoittajan velvollisuuksista, jotka seuraavat suoraan EU:n lentotoiminta-asetuksesta. Lisäksi ehdotettu säännös rajoittaisi työnantajan kykyä valvoa voimassa olevan ilmailulain 170 §:n 1 momentissa ilma-aluksessa tehtävää suorittavalle henkilölle asetettua ehdotonta vaatimusta siltä osin, kun kyse olisi alihankkijan työntekijästä. Samalla rajausta asettaisi samaa työtä tekevät eriarvoiseen asemaan sen mukana onko kyseessä lentoyhtiön tai alihankkijan kautta toimiva henkilö.

Finnair ja Norra perustelevat muutosehdotustaan lisäksi sillä, että kaupallisessa lentoliikennetoiminnassa on tavallista, että lentoyhtiöt solmivat ulkopuolisten yhtiöiden kanssa miehistövuokra- tai alihankintasopimuksia, joissa sovitaan siitä, että lentoyhtiön lentotoimintalupa on merkityillä lentokoneilla operoitavassa liikenteessä käytetään tietyillä reiteillä omien työntekijöiden sijasta esimerkiksi alihankintayhtiön ohjaamo- tai matkustamomiehistöä. Näin ollen, mikäli ilmailulakiin ehdotettu säännös ei kattaisi mahdollisuutta myös ilma-aluksen ohjaamo- tai matkustamomiehistötehtävissä toimivien alihankkijoiden työntekijöiden puhallutukseen, vaikeuttaisi se merkittävästi osin kyseisen säännöksen taustalla olevan tavoitteen eli lentoturvallisuuden edistämisen toteutumista. Finnairin ja Norran mukaan ehdotetun ilmailulain 170 a §:n 1 momenttia tulisi muuttaa lisäämällä siihen erillinen maininta lentotoimintaluvan haltijan mahdollisuudesta puhalluttaa myös ilma-aluksen ohjaamo- tai matkustamomiehistötehtävissä toimivien alihankkijoiden työntekijöitä silloin, kun he työskentelevät lentotoimintalupa on merkityillä lennoilla tai lennon valmisteluun välittömästi liittyvissä tehtävissä.

Ministeriö pitää Finnairin ja Norran lausunnossa 170 a § 1 momenttiin ehdotettua muutosta myös alihankkijoiden työntekijöiden päihdetestauksen mahdollistamiseksi tasapuolisuuden ja turvallisuuden systemaattisen parantamisen näkökulmasta perusteltuna ja muuttaa esitystä tältä osin.

Myös Jetflite lausuu satunnaisen huumausainetestauksen puolesta ja toteaa, että näin täydennetty esitys täyttäisi paremmin myös lentotoiminta-asetukseen liittyvän vaatimuksen koskien kaikkia psykoaktiivisia aineita, ei vain alkoholia. Lentotoiminta-asetukseen liittyvässä täydentävässä ja ohjeluonteisessa materiaalissa (AMC/GM) todetaan nimenomaisesti, ettei tulisi olla estettä sille, että lentotoiminnan harjoittaja voisi ottaa käyttöön henkilöstön satunnaistestausta koskevan ohjelman, jotta psykoaktiivisten aineiden mahdollinen väärinkäyttö ei jäisi havaitsematta, siten vaarantaen ilma-aluksen ja siinä kuljetettavien henkilöiden turvallisuuden (GM2 CAT.GEN.MPA.170(b)). Psykoaktiivisten aineiden ennalta ilmoittamatonta satunnaistestausta tulisi voida tehdä myös seurantavaiheessa, kun työntekijällä on aiemmin todettu päihteiden väärinkäyttöä ja hän palaa työhön kuntoutuksen jälkeen (GM4 CAT.GEN.MPA.170(b)).”

Jetflite muistuttaa, että myös muiden päihteiden kuin alkoholin käyttö lisääntyy jatkuvasti ja aiheuttaa aivan vastaavaa, ellei pahempaa, vaaraa lentoturvallisuudelle kuin alkoholi. Huumausainetestauksia koskeva lainsäädäntö edellyttää nykyisellään lukuisten muiden vaatimusten lisäksi epäilystä päihteiden käytöstä. Jetflite katsoisi aiheelliseksi tarkastella myös tätä lainsäädäntöä siten, että satunnaistestaus ilman epäilystä mahdollistuisi, jotta muidenkin päihteiden käyttöön liittyvä riski olisi nykyisin paremmin hallinnoitavissa, ja työntekijät myös saisivat apua nykyistä paremmin.

Jetflite Oy kannattaa esitettyä säännöstä, joka mahdollistaisi myös lentoturvallisuuden kannalta merkittävän maaorganisaatiossa toimivan henkilöstön testaamisen puhalluskokein. Jetflite esittää, että esitystä muutettaisiin siten, että työnantaja voisi arvioida mikä on asianmukainen puhallutusten toistumistiheys huomioiden sen, mitä tehtävää työntekijä hoitaa. Se lausuu, että esimerkiksi lentohenkilökunta voitaisiin puhalluttaa jokaisen työnvuoron alussa samalla, kun

muu henkilökunta voitaisiin satunnaispuhalluttaa, mikäli työnantaja arvioisi tämän tarkoituksenmukaiseksi lentoturvallisuuden varmistamisen näkökulmasta. Näin varmistettaisiin myös, ettei ketään puhallutettaisi enempää kuin katsotaan aiheelliseksi edellä mainituista näkökulmista. Jetfliten mukaan lentävä henkilöstö on erityisen keskeinen lentoturvallisuuden kannalta, mutta kaikki sääntelyn piirissä olevat eivät välttämättä vaikuta vastaavissa määrin lentoturvallisuuteen. Tästä syystä esityksessä olisi toivottavaa todeta erilaisen kohtelun sallittavuus. Edellä todettuun ja esityksen perusteluihin liittyen Jetflite ehdottaa selkeyttävää täsmennystä suoraan lakipykälään, että puhalluttaminen on mahdollista säännöllisesti, esimerkiksi jokaisen työvuoron alussa.

Lausunnossaan Jetflite ehdottaa myös esityksen täsmentämistä siten, että siitä kävisi selkeämmin ilmi, että kollegat voisivat puhalluttaa toisensa. Tähän liittyen Jetfliten mukaan voisi olla tarkoituksenmukaista pohtia mahdollista rikosoikeudellista vastuuta, mikäli henkilö suorittaisi puhalluksen toisen henkilön puolesta. Lisäksi se lausuu, että esityksessä olisi hyvä ottaa kantaa nimenomaisesti siihen, voisiko puhalluttaja tai puhalluskokeen mahdollinen todistaja olla myös yhtiön ulkopuolinen henkilö, esimerkiksi alihankkija. Se myös ehdottaa vaihtoehtoisena mallina alkolukkoa tai vastaavaa laitetta mahdollisen päihtymyksen toteamiseen.

Rikosoikeudellisen vastuun osalta Jetflite huomauttaa, että myös ilmaliikennejuopumuksen raja-arvoa (0,5 promillea) alemmat raja-arvot ovat sakkorangaistuksen alaisia ilmailulain 177 §:n (huumaavan aineen käyttäminen ilmailussa) nojalla. Jetflite on siinä käsityksessä, että myös huumaavan aineen käyttäminen ilmailussa edellyttäisi rikosoikeudellista prosessia. Kun puhallusosoikeus siirtyy työnantajalle, ei mahdollinen rajojen ylitys tule edellä mainitun valvonnan piiriin, ellei asiasta tehdä ilmoitusta asianomaiselle taholle. Jetfliten mukaan esityksen muotoilusta saa sen käsityksen, että tämä taho ei olisi poliisi.

Ministeriö pitää Jetfliten lausunnossa ehdotettua säännönmukaisen testaamisen mahdollisuutta koskevaa muutosta perusteltuna ja tarkentaa ehdotustaan (170 a §) tältä osin. Lausunnossa esitetty täsmennys tasapuolisuutta koskien on niin ikään perusteltu ja ministeriö katsoo asianmukaiseksi, että turvallisuuden kannalta keskeisimpiä tehtäviä hoitavia voitaisiin puhalluttaa useammin kuin esimerkiksi maaorganisaatiossa työskenteleviä.

Lausunnoissaan Finnair, Norra ja Jetflite korostavat lentotoiminta-asetuksen koskevan alkoholin ohella myös muiden psykoaktiivisten aineiden testaamista ja ehdottavat esityksen täydentämistä huumausainetestauksen mahdollistavien säädösmuutoksin. Ministeriö pitää huumausainetestaukselle lausunnoissa esitettyjä perusteita sinänsä hyvinä. Huumausainetestaukseen kuitenkin liittyy monimutkaisia oikeudellisia kysymyksiä, joiden ratkominen ei ministeriön arvion mukaan olisi tarkoituksenmukaista osana tätä säädöshanketta, vaan vaatii laajempaa erillistä tarkastelua.

Saaduissa lausunnoissa ehdotettiin laajasti erilaisia täsmennyksiä puhalluskoetilanteita koskien: edellytyksiä alkometrilaitteen käyttäjälle ja vaatimuksia siitä, kenen tai keiden tulee olla paikalla, laitekohtaisia vaatimuksia ja positiivisiin tuloksiin liittyviä täsmennyksiä. Ministeriö katsoo, että puhalluskokeen tai testauksen suorittajasta ei ole välttämätöntä säätää lausuttavana olevaa ehdotusta yksityiskohtaisemmin. Tavoitteena ei ole mahdollistaa päihdetestaamista ainoastaan ”kotiasemalla”, ja ulkoasemalla testaamiseen vaikuttaisi myös se, että lentävän henkilöstön kokoonpano voi riippua lennon tarkoituksesta ja käytettävästä ilma-aluksesta.

Alkometrilaitteita koskien säännöskohtaisissa perusteluissa on ministeriön näkemyksen mukaan kuvattu laitteiden huoltoa ja kalibrointia koskevat vaatimukset asianmukaisella tavalla.

Ehdotetun 170 a §:n 3 momenttiin sisältyy vaatimus laitteen käyttöön koulutuksen saamisesta ja kokeiden toteuttamisesta tulosten luotettavuuden turvaavalla tavalla.

Tietosuojavaltuutetun toimisto lausui henkilötietojen käsittelyä koskevista säännöksistä (ilmailulain uusi 143 § 3 mom., liikennepalvelulain uusi 243 a § ja ilmailulain uudet 170 a-b §) ja perusteluista ja katsoi, että esityksessä on kiitettävällä tavalla huomioitu henkilötietojen suojaa koskevia näkökohtia ilmailun turvallisuutta koskevan lainsäädännön muuttamisessa.

Oikeusministeriö lausuu samoista säännöksistä, että esityksen säätämisyjärjestysperusteluissa on asianmukaisesti arvioitu esitystä suhteessa yksityiselämän ja henkilötietojen suojaan. Oikeusministeriö kuitenkin katsoo, että esityksen perusteluja olisi jatkovalmistelussa vielä tarpeen tarkentaa ja täsmentää henkilötietojen käsittelyperusteen ja yleisen tietosuojasetuksen kansallisen liikkumavaran osalta. Liikenne- ja viestintäministeriö täsmentää esitystään oikeusministeriön lausunnon mukaisesti.

Puhalluskokeita koskevaan lausuntopalautteeseen nykytilan säilyttämisen puolesta, ministeriö toteaa, että ehdotuksen tavoitteena on parantaa nykytilaa mahdollistamalla satunnaispuhalluskokeet myös työnantajan suorittamina ja alentamalla kynnystä alkoholitestaukselle tilanteissa, joissa työnantajalla on syytä epäillä yksittäisen työntekijän olevan alkoholin vaikutuksen alaisena työajalla. Sitä kuinka päihdetestauksen määrä vaikuttaa päihteiden käyttöön ilmailussa on selvitetty. Yhdysvalloissa vuosina 1995–2005 kerätyn datan perusteella päihtyneenä työskentelyn todettiin vähentyneen testaamisen määrän lisääntyessä ja päihtymistapausten yleistyneen testausmäärien vähentyessä.⁹ Ministeriön mukaan on perusteltua olettaa, että testaamisen mahdollistaminen työnantajan toimesta lisää testauksen määrää ja näin vaikuttaisi myönteisesti raitiusvaatimuksen täyttymiseen.

Osa lentoyhtiöistä suorittaa satunnaisia puhalluskokeita henkilöstölleen vapaaehtoisuuteen perustuen, mikä tarkoittaa, että kokeesta voi kieltäytyä. Kieltäytymiset ja päihtymysepäilyt ovat lentoyhtiöiltä saatujen tietojen mukaan hyvin harvinaisia, mutta vuositasolla on kuitenkin ollut yksittäisiä tapauksia.

Työnantajalle tai toimeksiantajalle ilmoittaminen, kun lentäjän tai matkustamohenkilöstöön kuuluvan henkilön luvan, lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen tai terveydentilatodistuksen peruutustoimenpiteisiin on ryhdytty (ilmailulaki 143 § ja liikennepalvelulaki 243 a §).

Yhteislausunnossaan Finnair ja Norra pitävät lisäystä ilmailulain 143 §:ään ja uutta 243 a §:ää liikennepalvelulakiin kannatettavina muutoksina. Myös Rajavartiolaitos pitää ehdotettua sääntelyä hyvänä ja pitää perusteltuna sitä, että ehdotettu sääntely koskee myös muuta lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää hoitavaa henkilöstöä kuin lentomiehistöä, kuten ilmalusten huoltohenkilöstöä.

Rajavartiolaitos lausuu lisäksi, että ehdotettu sääntely täydentäisi asianmukaisella tavalla Rajavartiolaitoksen hallinnosta säädetyin lain (577/2005) 32 §:ssä säädettyä lääkärin velvollisuutta antaa lausunto sotilasvirassa palvelevan tai sotilasvirkaan pyrkivän potilasasiakirjoihin sisältyvien terveydellisiä rajoituksia koskevista tiedoista ja parantaisi siten osaltaan työ- ja palvelusturvallisuutta Rajavartiolaitoksessa.

⁹ Guohua et al. Addiction. 2010 Aug 16;105(10):1771–1775. doi: 10.1111/j.1360-0443.2010.03051.x-lehden artikkeli.

Liikenne- ja viestintävirasto lausuu pitävänsä tärkeänä, että lupakirjaan tai kelpoisuuteen liittyvistä viranomaisen toimenpiteistä olisi tarvittaessa mahdollista ilmoittaa henkilön työnantajalle tai toimeksiantajalle jo siinä vaiheessa, kun rajoittamis-, keskeyttämis- tai peruuttamistoimenpiteiden valmistelu viranomaisessa aloitetaan, jos henkilö työskentelee lentoturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä. Nykyinen lainsäädäntö velvoittaa henkilön itsensä ilmoittamaan viranomaiselle ja työnantajalle kelpoisuudessaan tapahtuneista muutoksista, mutta jos henkilö itse jättää noudattamatta näitä vaatimuksia, säännökset eivät oikeuta viranomaista ilmoittamaan asiasta hänen työnantajalleen. Liikennepalvelulain 227 §:n 1 momentin nojalla tietoja henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta voidaan antaa pyynnöstä yksittäisluovutuksena, mutta säännös ei riitä ehkäisemään lentoturvallisuuden vaaratumista.

Yksityiskohtaisena huomiona Liikenne- ja viestintävirasto muistuttaa, että lupakirjan peruutuksen sijasta kyseessä voi olla myös sen voimassaolon keskeyttäminen määräajaksi. Esimerkiksi lentomiehistön lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voimassaolon keskeyttäminen saatetaan usein ensin tehdä asianosaista kuulematta, ja vasta sen jälkeen todistuksen peruuttaminen kuulemismenettelyn kautta. Käsillä voi myös olla tilanne, jossa henkilön kelpoisuutta rajoittava seikka on väliaikainen, ja siitä syystä lupakirjan tai todistuksen voimassaolo keskeytetään määräajaksi tai toistaiseksi. Myös näistä tilanteista viranomaisen tulisi voida tarvittaessa ilmoittaa henkilön työnantajalle tai toimeksiantajalle. Virasto esittää muutosta ilmailulain 143 §:n 4 momenttiin ja liikenteen palveluista annetun lain 243 a §:ään ehdotettuihin teksteihin sekä perusteluihin siten, että niissä otettaisiin huomioon myös voimassaolon keskeyttäminen. Ministeriö katsoo perustelluksi muuttaa esitystä siten, että 143 ja 243 §:ssä huomioidaan myös lupakirjan voimassaolon keskeyttäminen määräajaksi tai toistaiseksi.

Liikennepalvelulakiin ehdotetusta Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta ilmoittaa työnantajalle tai toimeksiantajalle lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruutustoimenpiteisiin ryhtymisestä (243 a §) SLL ja Suomen Lentäjäliitto toteavat, että on tarpeen täsmentää mitä ”peruutustoimenpiteisiin ryhtymisellä” tarkoitetaan. Ne katsovat, että peruutustoimenpiteisiin ryhtymisen tulisi viitata ajankohtaan, jolloin ilmailulääkäri tekee muun kuin tilapäisen hylkäävän ”unfit”- päätöksen lentäjän lääketieteellistä kelpoisuutta koskien. Myös Suomen lennonjohtajien yhdistys SLJY ry pitää kohdan selventämistä tarpeellisenä ja korostaa lupakirjan haltijan velvollisuutta ilmoittaa työnantajalleen, mikäli lääketieteellinen kelpoisuustodistus peruuntuu. SLJY katsoo ennen peruutusta tehtävien toimenpiteiden kuuluvan yksityisyyden suojan piiriin.

Lausunnoissaan Suomen Lentäjäliitto ja SLL korostavat, ettei esimerkiksi lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruuttamistilanteita ja harvinaisia tilanteita, joissa ilmoituksen syynä olisi havaittu välitön uhka lentoturvallisuudelle ole syytä kohdella samalla tavalla.

Lausunnoissa esitettyyn tarpeeseen täsmentää, mitä peruutustoimenpiteisiin ryhtymisellä (243 §) tarkoitetaan, ministeriö toteaa, että kohta tarkoittaa sitä, että Liikenne- ja viestintävirasto on aloittanut toimenpiteet lupakirjan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruuttamiseksi tai keskeyttämiseksi saatuaan poliisilta tai ilmailulääkäriltä tiedon, jonka perusteella on todettu, että henkilöä ei voi turvallisuussyistä päästää työvuoroon - ohjaamoon tai muihin tehtäviin, joissa hän voi aiheuttaa vaaraa. Ministeriö vahvistaa, että säännöksen tarkoituksena on mahdollistaa työnantajalle ilmoittaminen nimenomaisesti tilanteissa, joissa on havaittu välitön uhka lentoturvallisuudelle. Tarkoituksena ei ole, että viranomainen ilmoittaisi työnantajalle esimerkiksi tavanomaisista lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen tai terveydentilastodistuksen peruutuksista tai keskeytyksistä, joiden kohdalla ei turvallisuusperustetta ole.

Ministeriö ei kannata SLL:n ja Suomen Lentäjäliiton ehdotusta muuttaa esitystä siten, että peruutustoimenpide viittaisi vain ilmailulääkärin ”unfit”-päätöksen tekoon. Ministeriö perustelee vastaustaan sillä, että tällainen muutos johtaisi tilanteeseen, jossa ainoastaan ilmailulääkärille hakeutuvien henkilöiden ilmailuturvallisuutta arvioitaisiin. Liikenne- ja viestintävirasto saa perusteltuja huoli-ilmoituksia myös muun muassa poliisilta, ilmailun alalta ja muilta terveydenhuollon toimijoilta ilman ilmailulääkärin edeltävää arviota. Säädösehdotuksen tavoite on mahdollistaa työnantajalle ilmoittaminen lupakirjaan tai kelpoisuuteen liittyvissä turvallisuuskriittisissä tilanteissa.

SAK katsoo ehdotettuun ilmoitusoikeutta koskevaan säännökseen liittyvän vaaran, että muutos nostaa kynnystä hakea apua esimerkiksi päihdeongelmaan, mikä voi tosiasiallisesti heikentää työntekijöiden työkykyä sekä ilmailuliikenteen turvallisuutta. SAK ehdottaa harkittavaksi kohdan uudelleen muotoilua tai poistamista.

Ministeriö toteaa, että esityksessä ehdotettu Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuus ilmoittaa työntekijälle, kun henkilöluvan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruutustoimenpiteisiin on ryhdytty, koskisi vain niitä tilanteita, joissa lupa tai todistus pitää peruuttaa tai sen voimassaolo keskeyttää. Tästä syystä ministeriö ei katso ehdotuksen heikentävän ilmailun henkilöluvan haltijan mahdollisuutta hakeutua päihdeohjelmaan tai hakea muuta apua. Ehdotus mahdollistaisi ilmoituksen siitä, että virasto on ryhtynyt toimenpiteisiin työntekijän luvan, kuten lupakirjan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen, peruuttamiseksi tai voimassaolon keskeyttämiseksi. Ilmoitus työnantajalle ei sisältäisi tietoa toimenpiteen taustalla olevista syistä.

Ehdotettuun säännökseen liittyen Finavia esittää lausunnossaan harkittavaksi, olisiko viranomaisen syytä ilmoittaa työnantajalle myös ajo-oikeuden menettämisestä lentoasemalla turvallisuuskriittistä työtä tekevien työntekijöiden osalta. Tähän ehdotukseen ministeriö toteaa, että jos työntekijä ei esimerkiksi pyydettyä esittäisi ajokorttiaan, työnantaja voi tarkistaa ajo-oikeuden voimassaolon Liikenne- ja viestintävirastolta. Resurssisyistä ministeriö ei pidä asian tarkempaa tarkastelua mahdollisena tässä yhteydessä.

Puuttuminen ilmailutoimintaan, joka ei ole luvanvaraista tai ilmoitusvelvollisuuden piirissä

Ehdotukset koskien viranomaisen mahdollisuutta puuttua ilmailutoimintaan, johon ei vaadita lupaa tai ilmoitusta (ilmailulain 141, 143 ja 146–148 §) saivat kannatusta Finnairin ja Norran lausunnossa.

Oikeusministeriö lausuu ehdotuksesta (ilmailulain 143 §:n 3 momentti) elinkeinovapauden rajoittamisen näkökulmasta ja katsoo, että esityksen jaksoa Suhde perustuslakiin ja sääätämisjärjestys tulee tältä osin täydentää ja esitystä täsmentää sen suhteen, onko Liikenne- ja viestintäviraston toiminnan harjoittajaan kohdistaman toimivallan käyttäminen kuvatussa tapauksessa toiminnan harjoittajan elinkeinovapautta rajoittava toimenpide.

Ehdotetusta sääntelystä (ilmailulain 148 §:ään uusi 4 momentti), jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi kyseisen pykälän 3 momentissa tarkoitettu perustein turvallisuusyistä kieltää tai rajoittaa toistaiseksi tai määräaikaaisesti myös sellaisen ilmailuun liittyvän toiminnan, johon mainitun lain tai mainitussa laissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaan ei tarvita lupaa eikä ilmoitusta, oikeusministeriö lausuu kaavailun sääntelyn jättävän hyvin tulkinnanvaraiseksi sen, minkälainen toiminta voitaisiin kieltää tai mitä voitaisiin toistaiseksi rajoittaa kyseessä olevan säännöksen nojalla. Oikeusministeriön mukaan toimivallan määräytymistä olisi perusteltua täsmentää ja tehdä tarkkarajaisemmaksi.

Samoin oikeusministeriö lausuu, että ehdotus liikenteen palveluista annetun lain 249 § uudeksi 6 momentiksi sääntelisi Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa tulkinnanvaraisesti. Siksi se katsoo, että toimivallan määräytymistä olisi perusteltua saada säännöksessä täsmällisemmäksi ja tarkkarajaisemmaksi.

Ministeriö täsmentää säännöskohtaisia perusteluita ja täydentää Esityksen suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys -jaksoa oikeusministeriön lausunnossa kommentoitujen kohtien osalta.

Lentoesteet (ilmailulain 158 ja 158 a §)

Oikeusministeriö kiinnittää lausunnossaan huomiota ilmailulain 158 a §:n 1 momenttiin ehdotettuun säännökseen, jonka mukaan hallintolain 34 §:n mukaisesti, Liikenne- ja viestintäviraston olisi ennen luvan myöntämistä kuultava asianosaisia ilmailuliikennepalvelun tarjoajia, lentopaikan pitäjiä, lentomenetelmien suunnittelijoita, niitä viranomaisia, joiden toimintaan haetulla esteellä voisi olla vaikutusta ja muita asianosaisia. Säännöskohtaisissa perusteluissa todetaan, että muutoksella selvennettäisiin, että kyse on hallintolain 34 §:n mukaista asianosaisen kuulemista täydentävästä sääntelystä, ei sitä korvaavasta sääntelystä.

Oikeusministeriö huomauttaa, että silloin kun yleislaista ei ole erityislailla tarkoitus poiketa, yleislakiin ei yleensä viitata. Pykälän 1 momenttiin kaavailtu viittaus hallintolain 34 §:ään vaikuttaa edellä mainitussa suhteessa tarpeettomalta. Oikeusministeriön näkemyksen mukaan 158 a §:n säännöskohtaisissa perusteluissa olisi myös tarpeen yksityiskohtaisemmin selvittää, miksi hallintolain kuulemista koskevat säännökset eivät riitä, ja miksi niin ollen olisi tarpeen säätää erikseen kuulemisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto viittaa lausunnossaan tältä osin oikeusministeriön lausuntoon ja toteaa, että se ei näe estettä sille, että 158 a §:n 1 momenttiin ehdotetusta pykälätekstistä jätettäisiin pois kaksi viimeistä lausetta, jotka koskevat asianosaisten kuulemista. Mahdollisesti perusteluissa voitaisiin kuitenkin todeta, että lupapäätöksen sovelletaan hallintolain säännöksiä asianosaisten kuulemisesta, sekä luetella lentoestelupakysymyksissä tyypillisesti kuultavia toimijoita.

Lakiehdotuksen 158 a § 1 momenttia on muutettu palautteen johdosta siten, että siitä on poistettu viittaus hallintolakiin. Vastaavasti perusteluita on täsmennetty tältä osin.

Liikenne- ja viestintävirasto toteaa lausunnossaan lisäksi, että se kannattaa lentoestelupia koskevan sääntelyn muuttamista lakia sovellettaessa ilmenneiden epäselvyyksien korjaamiseksi.

Aii Airspace Design tuo lausunnossaan esiin tarpeen lentoesterekisterin pitämisen sekä siihen liittyvien hallinnollisten ja teknisten järjestelyiden muodostaman kokonaisuuden uudelleen arvioimiselle. Siten lakiuudistuksen tulisi lausunnon mukaan olla huomattavasti laajempi.

Tämän osalta todetaan, että asian laajempi tarkastelu ei tällä hetkellä ole resurssisyydestä mahdollinen.

Aii Airspace Designin lausunnon mukaan lakimuutos nyt esitetyssä muodossa pitää sisällään myös myönteisiä vaikutuksia ja lyhyellä tähtäimellä se korjaa joitakin lentoesteluprosessiin liittyviä epäkohtia.

Suomen Uusiutuvat ry (entinen Suomen Tuulivoimayhdistys ry) toteaa lausunnossaan, että lakiesitys vaikuttaa tehdyn pitkälti viranomaisten näkökulmasta, ja muutosesitykset

lentoestelupamenettelyä koskeviin pykäliin on siitä näkökulmasta kattavasti perusteltu. Lausunnossa huomautetaan, että toimivan viranomaisyhteistyön kannalta on kuitenkin olennaista, että myös toimijoiden näkemykset otetaan vakavasti.

Lausunnossa ehdotetaan, että esimerkiksi tuulivoimarakentamisen tilanteissa lupaa voisi hakea tietylle alueelle, jolloin yksittäistä lentoestettä koskevan lupahakemuksen käsittelymaksu olisi pienempi. Lausunnossa katsotaan, että kun hakijan maksettaviksi tulisivat ehdotuksen mukaisesti myös hakemukseen liitettävät etukäteisselvitykset, lupaprosessin kokonaiskustannukset eivät olisi kohtuullisia.

Tämän ehdotuksen osalta todetaan, että lentoestelupien aluekohtaista käsittelyä voidaan jatkossa tarkastella yhtenä mahdollisena vaihtoehtona, mutta käsittelyn kustannusvastaavuus tulee arvioida myös mahdollisissa muutoksissa.

Kustannusten osalta todetaan, että Liikenne- ja viestintäviraston myöntämien lupien hinnoittelusta säädetään Liikenne- ja viestintäviraston maksullisista suoritteista annetussa liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa, jonka valmistelu on tästä lakihankkeesta erillinen prosessi. Lupien maksuperusteita tarkastellaan säännöllisesti ja lähtökohtana on kustannusperusteisuus.

Lausunnossa huomautetaan lisäksi, että luvan saaminen on hakijan näkökulmasta kestänyt tarpeettoman pitkään 1.10.2023 voimaan tulleen lakimuutoksen jälkeen. Lausunnossa esitetään huoli, että ennakkoselvitysten hankkiminen saattaisi tehdä prosessista epäselvemmän ja kestoltaan pidemmän.

Fintraffic toteaa lausunnossaan pitävänsä lentoesteitä koskevia ehdotuksia siltä osin hyvinä, että ne mahdollistavat korvauksen saamisen lentomenetelmäsuunnittelijana toimivalta Fintrafficilta edellytetystä lentoesteiden lentomenetelmävaikutuksia koskevasta selvitystyöstä. Fintraffic tuo kuitenkin lausunnossaan esiin huolen siitä, että ehdotetun mukainen toimintamalli muodostuisi kokonaisuudessaan kohtuuttoman monitahoiseksi ja kustannuksiltaan raskaaksi lentoesteiden pystyttäjille. Lisäksi Fintraffic esittää huolensa siitä, että eri toimijoilta pyydetty selvitykset ja lopullinen lupapäätös perustuvat eri lähtötietoihin. Lausunnossa todetaan, että siirryttäessä toimintamalliin, jossa eri toimijat selvittävät esteen vaikutuksia jo ennen lentoestelupahakemuksen jättämistä, todennettuja lähtötietoja tai yhteistä kohteen yksilöivää tunnistetta ei ole vielä käytettävissä. Tässä on riski sille, että kohteen tiedot eivät pysy yhdenmukaisina läpi koko käsittelyprosessin.

Fintraffic ehdottaa lausunnossaan, että ehdotettua lupaprosessia muutettaisiin siten, että Traficom ottaisi lentoestelupahakemukset vastaan, tarkistaisi tiedot ja ohjaisi luvan hakijan oikeille toimijoille selvityksiä varten siten, että lähtötietoina käytettäisiin näitä vahvistettuja tietoja sekä kohteen yksilöivää tunnistetta.

Myös Finavia ehdottaa lausunnossaan vastaavaa menettelyä kuin Fintraffic. Lentoestehakemus saatettaisiin ensin vireille Liikenne- ja viestintävirastoon, joka antaisi hakemukselle selvitystyötä helpottavan lentoesteen yksilöivän tunnuksen, ja vasta sen jälkeen hakija viraston ohjeistamana pyytäisi selvityksiä esteen vaikutuksista. Finavia tuo lausunnossaan myös esiin, että lakiluonnoksessa ehdotettu menettely lisäisi luvanhakijan työmäärää ja kustannuksia.

Lupaprosessia koskevan lausuntopalautteen osalta todetaan seuraavaa. Lausuntokierroksella olleessa lakiluonnoksessa ehdotuksessa on pyritty tasapainottamaan eri vaatimukset: yhtäältä luvanhakijan tarve selkeälle ja sujuvalle prosessille ja toisaalta selvitysten laatijoiden tarve saada korvausta työstään. Voimassa olevan lain mukaisessa toimintamallissa lentopaikan pitäjä

sekä lentomenetelmäsuunnittelija Fintraffic Lennonvarmistus tuottavat kaavaillun lentoesteen vaikutuksia koskevat tiedot asianosaisen kuulemisvaiheessa, yhtenä asianosaisista. Koska lentoestelupahakemuksia tulee vuosittain merkittävä määrä, aiheutuu näistä kuulemisista yhtiöille merkittävä työkuorma. On sen vuoksi pidetty tarkoituksenmukaisena, että lentoesteluvan hakijat korvaisivat yhtiöille näistä esteiden vaikutusten selvityksistä aiheutuvat kustannukset.

Lisäksi on huomioitu lupaviranomaisena toimivan Liikenne- ja viestintäviraston resurssit. Näiden tekijöiden yhteisvaikutus huomioiden ja eri toimijoiden kanssa keskustellen on päädytty ehdottamaan menettelyä, joka sisältyi lausuntokierroksella olleeseen hallituksen esitykseen.

Valmistelun aikana on todettu, että selvitysten laatijoille maksettavan korvauksen mahdollistaminen johtaa väistämättä siihen, että lupamenettely jossain määrin monimutkaistuu luvan hakijan kannalta. Tämä on tuotu esiin myös hallituksen esityksen perusteluissa. Tarkasteltuja toteuttamisvaihtoehtoja käsitellään edellä jaksossa 5 ja ehdotetun mallin vaikutuksia jaksossa 4.

Lausuntokierroksen jälkeisessä jatkovalmistelussa ei pidetty tarkoituksenmukaisena ratkaisumallia, jossa lupamenettelyyn lisättäisiin yksi välivaihe lupaviranomaisessa. Lausunnoissa ehdotetut muutokset lupamenettelyyn aiheuttaisivat lisätyötä sekä luvan hakijalle että lupaviranomaiselle, mikä johtaisi prosessin pitkittymiseen ja kallistumiseen.

Lisäksi todetaan, että lupamenettelyn yksityiskohdista ei ole tarpeen säätää lain tasolla. Lupamenettelyyn liittyviä käytäntöjä ja ohjeistuksia voidaan sovittaa toimijoiden tarpeisiin. Esimerkiksi sähköistä asiointia on mahdollista kehittää ajan myötä. On myös huomattava, että lupaviranomaisella on jo nykyisellään hallintolakiin perustuva neuvontavelvollisuus, joka sisältää asiakkaan ohjeistamisen.

Lisäksi Finavia huomauttaa lausunnossaan, että sen lisäksi, että lentopaikan pitäjän laatima selvitys ottaa kantaa siihen, läpäiseekö lentoeste lentopaikan esterajoituspinnan, selvityksessä tulisi ottaa kantaa myös siihen, mitkä ovat lentoesteen vaikutukset lentopaikan pitäjälle ja lentoliikenteen sujuvuudelle. Esitysluonnokseen sisältyvää 158 a §:n uutta 3 momenttia tulisikin lausunnon mukaan vielä muuttaa siten, että lentopaikan pitäjän selvityksessä olisi otettava kantaa paitsi lentoesterajoituspinnan läpäisyyn, myös lentoesteen vaikutuksiin lentopaikan pitäjälle sekä lentoliikenteen sujuvuudelle.

Tämän ehdotuksen osalta todetaan, että vaikutuksia lentoliikenteen sujuvuudelle voidaan selvittää vielä asianosaisen kuulemisvaiheessa.

Finavia esittää lisäksi harkittavaksi, voisiko esitysluonnoksen mukaiset 158 a §:n momentit kirjoittaa lupaprosessin etenemistä mukailevaan järjestykseen siten, että sääntely olisi mahdollisimman selkeää ja hakijaa ohjaavaa.

Tämän ehdotuksen osalta todetaan, että momenttien järjestyksestä on lausuntopalautteen johdosta muutettu.

Ilmailulain 158§:n 3 momenttiin ehdotetusta, sopimustenvaraisia lentoesteitä koskevan poikkeuksen laajentamisesta Finavia lausuu, että jos muutos tulee voimaan, se arvioi myöhemmässä vaiheessa erikseen, mille alueille lentoesteiden asentaminen sopimusperusteisesti on mahdollista.

Esitysluonnoksen ulkopuolelta Finavia esittää samassa yhteydessä pohdittavaksi lentoesterekisteriä koskevan ilmailulain 158 b §:n tarkentamista siten, että pykälästä kävisi selkeästi ilmi se, että rekisteriin on merkittävä paitsi lentoesteluvan saaneet lentoesteet, myös ne lentoesteet, joista on sovittu sopimuksella lentopaikan pitäjän kanssa sekä ne esteet, jotka lentopaikan pitäjä on itse asettanut tai jotka on asetettu sen toimeksiannosta.

Tämän ehdotuksen osalta todetaan, että velvollisuus ilmoittaa myös sopimuksenvarainen lentoeste lentoesterekisteriin sisältyy jo nykyisellään 158 §:n 3 momenttiin ehdotetun muutoksen viimeiseen virkkeeseen.

Muut lausunnoissa esitetyt huomiot

Liikenne- ja viestintävirasto esittää lausunnossaan myös yleisemmän huomion ilmailualan EU-sääntelyn lisääntymisestä ja kansallisen ilmailulainsäädännön selkeydestä sekä ehdottaa ilmailulain ja sen eri lukujen soveltamisalan selventämistä. Virasto toteaa, että kansallista lainsäädäntöä sovelletaan yhä pienempään osaan Suomessa harjoitettavasta ilmailutoiminnasta eikä lain lukijalle helposti avaudu, kuinka laajalti toimintaa koskevat sisällölliset vaatimukset onkin haettava EU-lainsäädännöstä, ja miten rajalliseen määrään toimintaa ilmailulain säännöksiä sovelletaan. Lisäksi osa ilmailulain säännöksistä sopisi viraston mielestä luontevammin osaksi liikennepalvelulakia. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että viraston esittämät yleisemmät ja rakenteelliset muutokset tulisi arvioida erikseen, osana laajempaa ilmailulainsäädännön uudistusta.

Oikeusministeriö katsoo lausunnossaan myös esityksen 46, 97 ja 163 §:ien osalta tarpeelliseksi arvioida perusteluita julkisen hallintotehtävän antamiseksi muulle kuin viranomaiselle suhteessa perustuslain 124 §:n mukaisiin edellytyksiin asianmukaisella ja tarpeeksi yksityiskohtaisella tavalla. Liikenne- ja viestintäministeriö laajentaa esityksen julkisen hallintotehtävän siirtämistä muulle kuin viranomaiselle koskevaa arviointia koskemaan myös näitä esityksen kohtia.

Työ- ja elinkeinoministeriö kiinnittää lausunnossaan huomiota yhteistoimintalain 12 §:ään ehdotettuun muutokseen ja toteaa, että eduskunnan käsittelyssä olevassa hallituksen esityksessä laiksi yhteistoimintalain muuttamisesta (HE 198/2024 vp) esitetään muutoksia vastaavaan pykälään ja tuon lain ehdotettu voimaantulo on 1.7.2025. Liikenne- ja viestintäministeriö ottaa huomioon esitysten välisen yhteensovittamistarpeen.

6 Säännöskohtaiset perustelut

6.1 Ilmailulaki

9 §. *Eräitä muita ilma-aluksia ja laitteita koskevat poikkeukset.* Pykälän 2 momentissa korjattaisiin lentolaitteisiin ja niiden massaan liittyvää terminologiaa. Suomen Ilmailuliitto ry on ehdottanut termin *moottoroitu laskuvarjo* korjaamista muotoon *moottoroitu varjoliidin*, mikä on alalla yleisesti käytetty termi. Lisäksi EASA-asetuksen liitteessä I käytetään *rakenteellisen massan* sijasta nykyisin termiä *tyhjämassa*, mikä myös vastaa paremmin englanniksi käytettyä termiä empty mass.

43 §. *Huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio.* Pykälän 2 momentissa olevaa, Liikenne- ja viestintävirastolle annettua määräyksenantovaltuutta täsmennettäisiin siten, että virasto voi antaa määräyksiä myös koulutusohjelmista. EU-sääntelyn alaisten huolto-organisaatioiden koulutusohjelmista säädetään huoltotoiminta-asetuksessa 1321/2014, mutta kansallisen

sääntelyn alaisten ilma-alusten osalta on edelleen tarve antaa huoltohenkilöstön koulutusorganisaatioiden toiminnasta kansallisia ilmailumääräyksiä. Kun säännökseen lisätään sana *koulutusohjelmista*, määräyksenantovaltuus vastaa lain 114 §:ssä lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaatioiden osalta annettua.

46 §. Luvan myöntäjä. Lakiin palautettaisiin säädösteknisenä korjauksena 46 §:stä ilmeisesti epähuomiossa poistunut virke, jonka mukaan merkinantajan hyväksynnän myöntää Liikenne- ja viestintävirasto tai merkinantajia kouluttava organisaatio, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt tähän tehtävään. Virke on lisätty alun perin ilmailulain muutoksessa 61/2016, jossa myös muutoksenhakua koskevaan 181 §:ään lisättiin mahdollisuus vaatia Liikenteen turvallisuusvirastolta oikaisua merkinantajan hyväksyntöihin muun kuin viranomaisen tekeminä päätöksinä. Koska 181 §:ssä on edelleen säilynyt tämä mahdollisuus oikaisun vaatimiseen, 46 § ja 181 § ovat nykyisellään keskenään ristiriidassa. Merkinantajan kelpoisuuden myöntämisestä on käsitelty aiemmin vuoden 2016 lakimuutoksen hallituksen esityksessä (HE 69/2015 vp). Julkisen hallintotehtävän siirtäminen muulle kuin viranomaiselle on katsottu mahdolliseksi, koska tehtävän ei ole katsottu sisältävän merkittävän julkisen vallan käyttöä. Asiaa käsitellään tarkemmin esityksen kohdassa 12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys.

53 §. Ohjaamomiehien ja kauko-ohjaajan lupakirja, kelpuutus ja hyväksyntä sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus. Pykälässä muutettaisiin teknisenä korjauksena vanhentunut viittaus 163 §:ssä tarkoitettuun harrasteilmailun järjestöön viittaukseksi 163 §:ssä tarkoitettuun pätevään yksikköön. Viittaus on ollut ilmailulaissa vanhentuneena sen jälkeen kun 163 § oli kumottu. Tässä lakimuutoksessa 163 § kuitenkin palautettaisiin lakiin ns. pätevien yksiköiden osalta, mutta ei harrasteilmailun järjestöjen. Mahdollisuudesta siirtää viranomaisen tehtäviä päteville yksiköille säädetään EASA-asetuksen 69 artiklassa. Tarkemmat perustelut ovat 163 §:n kohdalla.

97 §. Tarkastusten ja valvonnan suorittaminen. Pykälässä on kyse matkustajien ja matkatavaran turvatarkastuksista lentoasemilla ja lennon aikana käytettävien tarvikkeiden turvatarkastamisesta. Turvatarkastajan pätevyyden saadakseen ja sitä ylläpitääkseen henkilön on suoritettava teoriakokeita ja kuvantulkintakokeita, jotka Liikenne- ja viestintävirasto on sopimuksella ulkoistanut yksityisille palveluntarjoajille. Ilmailulaissa ei ole säädetty tämän tehtävän siirrosta. Sen sijaan liikenteen palveluista annetun lain muutosta 301/2018 koskevan hallituksen esityksen perusteluissa (HE 145/2017 vp, silloisen 4 luvun 1 §:n säännöskohtainen perustelu) mainitaan: "1 §. Tehtävien siirtäminen. Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin siitä perusperiaatteesta, että Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa sille kuuluvien lupa-, rekisteri ja valvontatehtävien hoitamisesta itse, mutta se voisi sopimuksella antaa hoidettavaksi tehtäviensä sellaisille palveluntarjoajille, jotka täyttävät 4 §:ssä säädetyt vaatimukset. *Säännös koskisi ennen kaikkea niitä viraston lupa-, rekisteröinti- ja valvontatehtäviä, joista säädetään tässä laissa, mutta se soveltuisi myös muissa laeissa oleviin vastaaviin tehtäviin, jos niiden siirtämisestä ei ole muuta säädetty.*"

Nykyisin tätä pykälää vastaa liikenteen palveluista annetun lain 211 §, jonka 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi siirtää ammattipätevyyden todentamiseen liittyvänä avustavana tehtävänä ammattipätevyyden arviointiin liittyvän kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen. Koska turvatarkastajia koskevat säännökset kuitenkin muutoin ovat ilmailulaissa, ehdotetaan selkeyden vuoksi, että ilmailulain 97 §:ään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin turvatarkastajien teoriakokeisiin ja kuvantulkintakokeisiin sekä todistusten antamiseen liittyvien avustavien tehtävien siirrosta. Todistuksilla tarkoitetaan tässä esimerkiksi teoriakokeiden ja kuvantulkintakokeiden suorittamisesta mahdollisesti annettavia todistuksia.

Koska liikenteen palveluista annetussa laissa on säännökset julkisen hallintotehtävän siirtämisestä sopimuksella, uudessa 3 momentissa viitattaisiin siltä osin liikenteen palveluista annetun lain 210, 212, 213 ja 215 §:ään. Viitatuissa pykälissä säädetään muun muassa salassapidosta, palveluntarjoajaan kohdistuvista vaatimuksista, tehtävien siirtoa koskevasta sopimuksesta sekä palveluntarjoajan valvonnasta.

141 §. *Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan tai henkilön toimintaan puuttumiseksi.* Säädöksessä käytettyä terminologiaa yhtenäistettäisiin ja muutettaisiin pykälän 6 kohdan sanamuoto ilma-alukselle opastusmerkkejä antavasta henkilön hyväksynnästä muotoon *merkinantajan hyväksyntä*. Kyseiseen tehtävään viitataan lain 47 §:n 1 momentin 6 kohdassa ”merkinantajana”.

Pykälän 1 momentin 10 kohdasta poistettaisiin rajausta koulutus- ja lentotoimintaorganisaation vastuuhenkilöihin, koska vastuuhenkilöiden toimintaan voi olla tarvetta puuttua vastaavalla tavalla myös muissa 146 §:ssä tarkoitetuissa organisaatioissa, kuten esimerkiksi ilma-alusten huolto-organisaatioissa.

Lisäksi 141 §:ään lisättäisiin uusi *3 momentti*, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa 142 §:ssä tarkoitetun huomautuksen tai varoituksen myös sellaiselle lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimivalle tai ilmailuun liittyvää toimintaa harjoittavalle henkilölle, jonka tehtävään tai toimintaan ei vaadita lupaa. Tällaisia ovat esimerkiksi liidinlentäjät tai laskuvarjohyppääjät. Huomautus ja varoitus ovat ensi vaiheen toimenpiteitä, joiden jälkeen Liikenne- ja viestintävirasto voisi kieltää tai rajoittaa toimintaa 143 §:ssä tarkoitetulla tavalla vain, jos sen antama huomautus tai varoitus ei ole johtanut turvallisuutta heikentävien toimintatapojen korjaamiseen.

143 §. *Henkilölle myönnetyn luvan peruuttaminen tai tehtävässä toimimisen kieltäminen.* Pykälän 1–3 momenttiin tehtäisiin vähäisiä sanamuodon muutoksia siten, että se mahdollistaisi turvallisuussyistä puuttumisen myös muuhun kuin luvanvaraiseen toimintaan. Tämän perusteella voitaisiin tarvittaessa kieltää tai rajoittaa esimerkiksi säännöksiä toistuvasti rikkovan liidinlentäjän tai laskuvarjohyppääjän toimintaa, jos se vaarantaisi turvallisuutta. Pykälän 1 ja 2 momentissa on paikoin jo ennestään huomioitu myös muun kuin luvanvaraisen toiminnan kieltäminen, mutta tämä mahdollisuus otettaisiin nyt johdonmukaisesti huomioon kaikissa kohdissa. Toiminnan rajoittaminen tai kieltäminen tulisivat kyseeseen vain, jos lievemmät keinot, kuten huomautus tai varoitus, eivät saa henkilöä lopettamaan turvallisuutta vaarantavaa toimintaa.

Pykälään lisättäisiin säännös Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta ilmoittaa henkilön työnantajalle tai toimeksiantajalle, jos se on ryhtynyt toimenpiteisiin lupakirjan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruuttamiseksi, muuttamiseksi, rajoittamiseksi tai voimassaolon keskeyttämiseksi taikka lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimimisen kieltämiseksi. Säännös koskisi Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän henkilöluvan haltijoita, eikä kaikkia lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavia, joista annetaan esimerkkejä ilmailulain 170 §:n 4 momentissa. Virastolla olisi oikeus tehdä tällainen ilmoitus myös, jos se muutoin katsoo ilmoittamisen olevan tarpeen lentoturvallisuuden varmistamiseksi. Ilmoitus tehtäisiin esimerkiksi tilanteissa, joissa henkilön arvioitaisiin olevan vaaraksi itselleen tai muille, jos hänet otetaan työvuoroon. Säännös vastaisi rautatieliikenteen kuljettajien osalta liikenteen palveluista annetun lain 87 §:n 3 momentissa säädettyä, kuitenkin niin, että ilmoittamiseen ei olisi velvollisuutta vaan oikeus. Liikenne- ja viestintävirastolla tulisi olla mahdollisuus ilmoittaa lupakirjan tai todistuksen peruutustoimenpiteisiin ryhtymisestä silloin, kun ilmoittaminen olisi sen arvion mukaan erityisesti tarpeen turvallisuussyistä. Tarkoitus ei

ole, että työnantajalle tai toimeksiantajalle ilmoitettaisiin esimerkiksi tavanomaisista lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruutus- tai keskeytystapauksista, joissa syynä on muu kuin välitöntä vaaraa aiheuttava sairaus.

Vastaavasti mikäli virasto saa tietoonsa, että esimerkiksi lennonjohtajan, lennontiedottajan tai ilma-alusten huoltohenkilöstöön kuuluvan epäillään syyllistyneen sellaiseen rikkomukseen tai muutoin toimineen sellaisella tavalla, joka antaa aiheutta epäillä hänen kykyään hoitaa tehtäväänsä turvallisesti, työnantajan olisi tärkeää tietää asiasta päättäessään henkilön määräämisestä työtehtäviin. Tästä syystä Liikenne- ja viestintävirastolla tulisi olla oikeus ilmoittaa lupakirjaan tai lääketieteelliseen kelpoisuustodistukseen puuttumisaikasta henkilön työnantajalle tai muulle toimeksiantajalle, jolle hän työskentelee, jos tieto työnantajasta tai toimeksiantajasta on viraston hallussa tai selvitettävissä.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus ilmoittaa lopullisesta päätöksestä, jolla lupakirja tai todistus on peruutettu, muutettu tai rajoitettu, sekä päätöksestä, jolla aiotuista toimenpiteistä on luovuttu ja lupakirja on jäänyt muuttamattomana voimaan. Koska kiireellinen peruutuspäätös on aluksi voitu tehdä määräaikaisena, Liikenne- ja viestintäviraston olisi voitava antaa henkilön työnantajalle tieto myös silloin, kun lupakirja tai todistus on päätetty perua lopullisesti, tai toisaalta silloin, kun toimenpiteistä on päätetty luopua. Esimerkiksi päihdeseurannassa testaus voi osoittaa, ettei alkoholiongelmia ole, jolloin henkilön lääketieteellinen kelpoisuustodistus voidaan palauttaa voimaan, mahdollisesti rajoitettuna.

146 §. *Toimenpiteet organisaation toimintaan puuttumiseksi.* Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi siten, että huomioon otettaisiin sellaiset organisaatiot, joiden tehtäviin ei vaadita lupaa eikä ilmoitusta. Näiden huomioimiseksi pykälään lisättäisiin myös uusi 18 kohta, muu lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää hoitava organisaatio. Tällaisia toimijoita voi olla esimerkiksi lentopaikan toimintoihin liittyvissä alihankintaketjuissa (ks. tarkemmin 148 §:n perustelut).

147 §. *Organisaatiolle annettava huomautus tai varoitus.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että huomautus tai varoitus voitaisiin antaa myös muulle lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää hoitavalle organisaatiolle kuin sellaiselle, jonka tehtävään vaaditaan lupa tai ilmoitus. Huomautus ja varoitus ovat ensi vaiheen toimenpiteitä, joiden jälkeen Liikenne- ja viestintävirasto voi edetä toiminnan kieltämiseen tai rajoittamiseen lain 148 §:n mukaisesti vain, jos huomautus tai varoitus ei ole johtanut turvallisuutta heikentävien toimintatapojen korjaamiseen.

148 §. *Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen sekä toiminnan kieltäminen ja rajoittaminen.* Pykälän otsikkoa muutettaisiin siten, että siinä huomioitaisiin mahdollisuus kieltää tai rajoittaa myös sellainen lentoturvallisuuteen vaikuttava toiminta, joka ei edellytä lupaa tai ilmoitusta. Lisäksi 1 momentin 4 kohdan sanamuotoon tehtäisiin tekninen korjaus, jotta kohdassa tulisi huomioiduksi määräysten rikkomisen lisäksi myös lain säännösten rikkominen, vastaavasti kuin edellisessä 3 kohdassa. Myös 3 momentin johdantokappaleeseen ehdotetaan teknistä korjausta, jossa otettaisiin huomioon, että myös ilmoituksenvaraista toimintaa voidaan rajoittaa eikä pelkästään kokonaan kieltää.

Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi turvallisuussyistä kieltää tai rajoittaa toistaiseksi tai määräaikaisesti myös sellaisen ilmailuun liittyvän toiminnan, johon tämän lain tai tässä laissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaan ei tarvita lupaa eikä ilmoitusta. Esimerkiksi lentopaikkatoimintojen alihankintaketjuihin voi liittyä toimijoita, joilta itseltään ei vaadita viranomaisen lupaa tai sille tehtävää ilmoitusta, mutta toimintaan voisi olla tarpeen puuttua, jos se on vaarassa heikentää

lentoturvallisuutta. Lisäksi lentotoimintaa voidaan harjoittaa ns. osakaslentoina (fractional ownership), joissa henkilö tai yritys hankkii osuuden yhdestä ilma-aluksesta taikka toimintaa harjoittavasta yrityksestä, ja saa sen perusteella käyttöoikeuden yrityksen koko lentokalustoon. Tällaista toimintaa pidetään tietyin edellytyksin ei-kaupallisena lentotoimintana, johon ei vaadita lupaa eikä ilmoitusta. Jos osakaslentoja järjestävän yrityksen toiminnassa kuitenkin ilmenisi vakavia turvallisuuspuutteita, Liikenne- ja viestintäviraston olisi tärkeää voida puuttua myös siihen viime kädessä toiminnan kiellolla tai rajoituksella. Toiminnan rajoittaminen tai kieltäminen tulisivat kyseeseen vain, jos lievemmät keinot, kuten edellisen pykäläehdotuksen mahdollistama huomautus tai varoitus, eivät saa organisaatiota korjaamaan toimintaansa. Osakaslentoja koskevista vaatimuksista on valmisteilla ilmailumääräys, joka on tarkoitus antaa ilmailulaissa jo nykyisellään olevien määräyksenantovaltuuksien nojalla.

151 §. *Uhkasakko, teettämisuhka tai keskeyttämisuhka.* Pykälän sanamuotoa muutettaisiin vastaamaan liikenteen palveluista annetussa laissa käytettyä muotoilua, jotta saataisiin selkeämmin määritettyä myös päävelvoite, jota uhkasakolla tai muulla pakkokeinolla tehostetaan. Oikeusministeriön lausunnon johdosta pykälästä on poistettu viittaus uhkasakkolakiin, joka nykyään suositellaan jätettäväksi pois.

158 §. *Lentoesteet.* Pykälän 3 momentin mukaista poikkeusta velvollisuuteen hakea lentoestelupa laajennettaisiin. Voimassa olevan sääntelyn mukaan lentoestelupaa ei tarvita lentopaikan pitäjän asettamille tai sen toimeksiannosta asetettaville laitteille, rakennuksille, rakennelmille tai merkeille. Tämän poikkeuksen piiriä ehdotetaan laajennettavan niin, että se kattaisi lentopaikalle, sen esterajoitus- ja estesuojauspinnoille ja muille lentopaikkaan kuuluville alueille lentopaikan pitäjän kanssa sovitusti asetettavat laitteet, rakennukset, rakennelmat ja merkit. Lentopaikka on kansallisesti määritelty ilmailulain 2 §:n 25 kohdassa. Tämä olisi perusteltua ottaen huomioon lentopaikan pitäjän vastuun lentopaikasta. Poikkeuksessa tarkoitettu tilanne voisi olla kyseessä esimerkiksi silloin, jos Puolustusvoimat asettaisi lentopaikalle lentoesteen lentopaikan pitäjän kanssa sovitun mukaisesti. Esteen asettajan ja lentopaikan pitäjän välisessä sopimuksessa voitaisiin sopia myös lentoaseman pitäjälle maksettavasta korvauksesta. Tällaisesta lentoesteestä olisi kuitenkin ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ja se olisi rekisteröitävä lentoesterekisteriin, jotta estetiedot olisivat ajan tasalla.

158 a §. *Lentoesteluvan myöntäminen.* Pykälä jaoteltaisiin siten, että momenttien järjestys vastaisi aiempaa selkeämmin lupamenettelyä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta 158 §:n 2 momentissa tarkoitetun lentoesteluvan. Lupaa voi hakea laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin omistaja, haltija tai ylläpitäjä. Momentti vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan pykälän 1 momentin kahta ensimmäistä virkettä.

Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti lentoestelupahakemuksen liitteiksi tarvittavista selvityksistä. Samalla voimassa olevasta 2 momentista tulisi uusi 3 momentti. Uudessa 2 momentissa säädettäisiin siitä, että lentoesteluvan hakijan olisi jo ennen lentoestelupahakemuksen toimittamista Liikenne- ja viestintävirastolle hankittava hakemuksen liitteiksi selvitykset, joista ilmenisivät haetun esteen vaikutukset käytössä oleviin lentomenetelmiin sekä se, läpäisisikö este lentopaikan lentoesterajoituspinnan. Nämä ovat seikat, jotka ovat ratkaisevia lentoesteen vaikutuksia arvioitaessa. Tämä tarkoittaisi sitä, että hakemukseen olisi liitettävä selvitykset Suomessa toimivilta asianosaisilta lentomenetelmäsuunnitteluorganisaatioilta sekä niiden lentopaikkojen pitäjiltä, joiden

vaikutuspiirissä haettu lentoeste on. Haettu lentoeste vaikuttaa olennaisesti juuri näihin toimijoihin.

Lentoesteen katsotaan olevan lentopaikan vaikutuspiirissä, jos se sijoittuu lentopaikan alueelle siinä merkityksessä, mitä lentopaikalla tarkoitetaan ilmailulain 2 §:n 1 momentin 25 kohdan määritelmässä. Kyseisen lainkohdan mukaan lentopaikalla tarkoitetaan määriteltyä aluetta, joka sijaitsee maalla tai vedessä taikka maalla olevalla kiinteällä tai merellä olevalla kiinteällä tai kelluvalla rakennelmalla ja jota on tarkoitus käyttää kokonaan tai osittain ilma-aluksen saapumista, lähtemistä ja maassa tai vedessä liikkumista varten ja johon kuuluvat lentopaikan toiminnan kannalta tarpeelliset rakennukset, rakennelmat ja laitteet, vesialueilla liikennealueeseen liittyvät laiturit tai muut rantautumispaikat sekä pelastustiestö ja ne suoja-, esterajoitus- tai muut alueet, joita tarvitaan lentopaikan ylläpitoon, käyttämiseen ja turvavalvontaan.

Toimijat voisivat periä selvitysten laatimisesta maksun. Perittävän korvauksen olisi oltava kohtuullinen ja kustannusperusteinen. Tämä on perusteltua, koska selvityksen hankkiminen ei olisi vapaaehtoista eikä selvityksen toimittajaa voisi valita vapaasti. Korvauksen kohtuullisuus määräytyisi haetun lentoesteen vaikutusten arvioimisen vaatiman työmäärän mukaan. Esimerkiksi selvityksen laatijalle haetusta lentoesteestä aiheutuvalla haitalla ei tulisi olla vaikutusta korvauksen suuruuteen.

Haetun lentoesteen vaikutusten selvittämisen edellyttämä työmäärä voi vaihdella merkittävästi tapauksittain. Jos haettu lentoeste esimerkiksi kokonaan estäisi lentokoneiden lähestymisen tai lentoonlähdon, on selvää, että lentoesteen on oltava liikuteltava. Myös samoihin paikkoihin toistuvasti sijoitettavien lentoesteiden vaikutusten selvittämisen voi olettaa aiheuttavan vain vähän työtä, koska selvitys on laadittu jo aiemmin. Toisaalta joidenkin haettujen lentoesteiden vaikutusten selvittäminen voi aiheuttaa merkittävän, arviolta useiden tuntien työmäärän, jos esimerkiksi lentomenetelmiä joudutaan mukauttamaan lentoesteen vuoksi.

Viranomaisen olisi ohjeistettava hakijoita hakemukseen liitettävien selvitysten hankkimisesta, jotta luvan hakijat osaavat pyytää selvityksiä oikeilta tahoilta. Tarvittaessa virasto pyytäisi hallintolain 22 §:n mukaisesti hakijaa täydentämään hakemustaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintäviraston on ennen luvan myöntämistä arvioitava lentoesteen vaikutukset erityisesti lentomenetelmiin ja lentopaikan esterajoituspintoihin, ja näistä vaikutuksista aiheutuvat seurannaisvaikutukset lentoliikenteen sujuvuudelle ja lentopaikan pitäjälle. Momentti vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan pykälän 1 momentin kolmatta virkettä. Erotuksena voimassa olevaan lakiin uudessa muotoilussa tuotaisiin selkeämmin esille, että lentoestelupahakemuksen arvioinnissa olennaisia asioita ovat vaikutukset lentomenetelmiin sekä lentopaikan lentoesterajoituspintaan.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä lentoestelupa, jos lentoturvallisuus ei vaarannu ja jos suunnitellun esteen aiheuttamaa haittaa lentoliikenteen sujuvuudelle voidaan käytettävissä olevilla lentomenetelmän suunnittelukriteereillä vähentää siten, ettei se aiheuta lentopaikan pitäjälle kohtuutonta haittaa tai vaikeuta lentoliikenteen sujuvuutta. Momentti vastaisi sisällöllisesti voimassa olevan pykälän 2 momenttia.

Asianosaisten kuulemisesta on olemassa valmiiksi riittävä sääntely hallintolain 34 §:ssä, joten kuulemisesta ei säädettäisi tässä pykälässä erikseen. Lentoestelupaa koskevassa hakemusasiassa kuultaisiin tyypillisesti ilmaliikennepalvelun tarjoajia, lentopaikan pitäjiä, lentomenetelmien suunnittelijoita, niitä viranomaisia, joiden toimintaan haetulla esteellä voisi

olla vaikutusta ja muita asianosaisia. Kuultavien joukossa olisivat siis myös lentopaikan pitäjä ja menetelmäpalvelun tarjoaja, jotka ovat tuottaneet hakemukseen liittyviä selvityksiä, jos ne ovat asianosaisen asemassa. Merialueelle sijoitettavasta tuulivoimalasta olisi aina kuultava Rajavartiolaitosta. Edellä mainittuja tahoja olisi kuultava vain silloin, kun ne olisivat lupa-asiaa asianosaisia. Esimerkiksi lentopaikan pitäjiä ei kuultaisi silloin, jos haettu este ei sijaitsisi lentopaikan vaikutuspiirissä.

163 §. Tehtävien siirto päteville yksiköille. Pykälä on kumottu liikenteen palveluista annetun lain muutoksen 301/2018 yhteydessä (HE 145/2017 vp), koska tämä ilmailulain säännös on siirretty liikenteen palveluista annettuun lakiin (silloinen 4 luvun 6 §, nykyinen 214 §). Hallituksen esityksen perustelujen mukaan kyseiseen lukuun olisi sisällytetty ilmailulain 163 § EASA-asetuksen mukaisesta tehtävien siirrosta päteville yksiköille ja harrasteilmailun järjestölle. Koska kuitenkin mm. lennonvarmistusta ja ilma-alusten lentokelpoisuutta koskevat säännökset edelleen sisältyvät ilmailulakiin ja päteville yksiköille siirrettäväksi voi tulla myös näihin toimintoihin liittyviä tehtäviä, ehdotetaan selkeyden vuoksi pykälän palauttamista ilmailulakiin. Sen sijaan viranomaistehtävien siirtoon harrasteilmailun järjestöille ei nykyisellään ole tarvetta.

Tehtävien siirrosta päteville yksiköille (*qualified entities*) säädetään EASA-asetuksen 69 artiklassa sekä sen nojalla annetuissa komission asetuksissa. Sen mukaan Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto EASA ja kansalliset toimivaltaiset viranomaiset voivat osoittaa asetuksen mukaiset sertifiointiin ja valvontaan liittyvät tehtävänsä päteville yksiköille, jotka on akkreditoitu liitteessä VI vahvistetut perusteet täyttäväksi. EU-asetuksissa säädetään myös pätevien yksiköiden kelpoisuusvaatimuksista ja tehtävien siirrossa käytettävästä menettelystä.¹⁰ Koska EU-lainsäädäntö kuitenkin on mahdollistavaa, mutta ei velvoittavaa, on perustuslain valossa Suomen laissa erikseen säädettävä, että mahdollisuutta voidaan käyttää ja vastuutoimijana olisi Liikenne- ja viestintävirasto. Vastaava säännös on liikenteen palveluista annetun lain 214 §:ssä. Suomessa ilmailun viranomaistehtäviä ei toistaiseksi ole siirretty päteville yksiköille. Muutoksenhausta säädettäisiin 181 §:ssä.

170 a §. Puhalluskoe. Pykälässä säädettäisiin työnantajan oikeudesta velvoittaa työntekijät, jotka työskentelevät ilma-aluksessa tai lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävässä maaorganisaatiossa puhalluskokeeseen sen selvittämiseksi, onko työntekijä alkoholin vaikutuksen alaisena työajalla toimiessaan lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä. Lisäksi säädettäisiin lentotoiminnan harjoittajan oikeudesta velvoittaa puhalluskokeeseen myös lennoilla tai lennon valmistelutehtävissä työskentelevät alihankkijoidensa työntekijät, jotka toimivat ilma-aluksen ohjaamo- tai matkustamomiehistössä.

Puhallutusoikeus koskisi lentotoiminnan harjoittajan tai muun työnantajan palveluksessa olevaa henkilöstöä. EU:n lentotoiminta-asetuksen 965/2012 ohjemateriaalissa (kohta GM3 CAT.GEN.MPA.170(b) korostetaan, että psykoaktiivisten aineiden käyttöä koskevan testauksen kohteena eivät voisi olla alihankkijoiden työntekijät, paitsi jos on kyse ilma-aluksen

¹⁰ Ilmailulain kannalta relevantteja säännöksiä tehtävien siirrosta päteville yksiköille ovat EASA-asetuksen 69 artiklan lisäksi erityisesti huoltotoiminta-asetuksen (EU) N:o 1321/2014 kohdat 145.B.205 ja CAMO.B.205, lentokelpoisuusasetuksen (EU) N:o 748/2012 kohdat 21.B.30 ja 21.L.B.17, lennonvarmistusasetuksen (EU) 2017/373 kohta ATM/ANS.AR.B.005, lennonjohtajien lupakirja-asetuksen (EU) 2015/340 kohta ATCO.AR.B.005 sekä lentopaikka-asetuksen (EU) N:o 139/2014 kohta ADR.AR.B.010.

ohjaamo- tai matkustamomiehistöstä. Lentotoiminnan harjoittaja voisi edellyttää henkilöstön testausta osana alihankintasopimusta.

Ilmailulaissa edellytetään lentoturvallisuustehtävissä toimivalta täyttä päihteettömyyttä. Ilmailulain voimassa olevan 170 §:n nojalla tehtävää ilma-aluksessa, ilmailuun käytettävässä liitimessä tai muussa laitteessa taikka lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa ei saa suorittaa se, joka on käyttänyt alkoholia tai muuta huumaaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä. Rangaistus päihtyneenä ilma-aluksen ohjaamisesta tai lentoturvallisuustehtävässä toimimisesta säädetään rikoslain 23 luvun 6 §:ssä ilmaliikennejuopumuksena sekä lievempien tekojen osalta ilmailulain 177 §:ssä huumaaavan aineen käyttämisenä ilmailussa.

Rikoslain 23 luvun 6 §:n nojalla liikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi on tuomittava se, joka ohjaa ilma-alusta tai toimii sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut. Pykälän 2 momentin nojalla ilmaliikennejuopumuksesta tuomitaan myös se, joka ohjaa ilma-alusta tai toimii sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä käytettyään huumausainetta niin, että hänen veressään on tehtävän aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota tehtävää suorittavalla on ollut oikeus käyttää. Korkein oikeus on ratkaisussaan KKO 2008:34 pitänyt teon tunnusmerkistön täyttymisen kannalta olennaisena sitä, että lentoturvallisuustehtävään osallistumalla aiheutetaan lentoturvallisuuden vaarantumista, mikä voi tapahtua jo lentoa suunniteltaessa ja lähtöä valmisteltaessa ennen ilma-aluksen liikkeelle lähtöä tai moottorin käynnistämistä.

Ilmailulain 177 §:n nojalla tuomitaan sakkoon se, joka suorittaa tehtävää ilma-aluksessa tai lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus on alkoholin nauttimisesta kohonnut tai hän on käyttänyt alkoholia tai muuta huumaaavaa ainetta niin, että sitä on hänen elimistössään havaittava määrä.

Pistokoeluonteiset, satunnaisesti järjestettävät tai säännönmukaisesti toteutettavat puhalluskokeet ja toisaalta puhalluskoe tilanteessa, jossa epäillään työntekijän olevan päihtynyt, eroavat sekä työnantajan että työntekijän näkökulmasta toisistaan. Tämän vuoksi ehdotetaan, että edellytykset puhalluskokeeseen velvoittamiselle olisivat näiden tilanteiden osalta erilaiset. Pistokoeluontoinen satunnainen tai säännönmukainen testaus tulisi suorittaa välittömästi ennen työvuoron alkua. Puhalluskokeeseen velvoittaminen työvuoron aikana olisi perusteltua tilanteissa, joissa työnantaja epäilee työntekijän olevan päihtynyt.

Pykälän 1 momentin nojalla työnantaja voisi velvoittaa säännönmukaiseen tai satunnaiseen työnantajan määrittämänä ajankohtana suoritettavaan puhalluskokeeseen työntekijät, jotka työskentelevät ilma-aluksessa tai lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa. Lentotoiminnan harjoittaja voisi velvoittaa puhalluskokeeseen myös lennoilla tai lennon valmistelutehtävissä työskentelevät alihankkijoidensa työntekijät, jotka toimivat ilma-aluksen ohjaamo- tai matkustamomiehistössä. Säännöksellä mahdollistettaisiin pistokoeluonteisesti järjestettävät satunnaispuhallutukset, säännönmukaisesti työvuoron alussa järjestettävät puhalluskokeet, ja työvuoron aikana järjestettävät puhalluskokeet. Tarkoituksena on, että työnantaja voisi puhallutuksilla selvittää työkuoron ennen työajan alkua sellaisilta työntekijöiltä, joiden työsuoritus liittyy välittömästi lentoturvallisuuteen ja ilma-aluksen

matkustajien henkeen ja terveyteen. Puhalluskoe suoritettaisiin työvuoron yhteydessä, välittömästi ennen työvuoron alkua.

Puhalluskokeeseen voitaisiin velvoittaa ilma-aluksessa tai maaorganisaatiossa lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä työskentelevä työntekijä. Säännös vastaisi työntekijöitä, jotka voivat työssään täyttää rikoslain 23 luvun 6 §:n ja ilmailulain 177 §:ssä tarkoitetun teon tunnusmerkistön. Ilma-aluksessa työskentelevällä tarkoitettaisiin ilma-aluksen ohjaajaa ja sen miehistön jäsentä sekä mahdollista muuta ilma-aluksessa tehtävää työtä suorittavaa työntekijää. Maaorganisaatiossa lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä työskentelevällä työntekijällä tarkoitettaisiin työntekijää vastaavasti kuin ilmailulain 170 §:n 1 momentissa ja 177 §:ssä tarkoitetaan. Ilmailulain 170 §:n 4 momentin mukaisesti lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavia henkilöitä ovat ainakin lentoaseman turvalvotulla alueella työskentelevä, lennonvarmistuksen operatiivisissa ja teknillisissä tehtävissä toimiva, lentoturvallisuuteen liittyvissä esimiestehtävissä toimiva, ilma-aluksen lentävä henkilöstö ja lennonvalmisteluun liittyvässä tehtävässä toimiva henkilöstö, lentoaseman turvalvotulla alueella liikkumisluvan omaava henkilöstö, lentoaseman turvatarkastajat ja lentoaseman vartijat. Säännöksen tarkoituksena olisi kattaa sellaiset maaorganisaatiossa työskentelevät työntekijät, joiden työn suorituksella on vaikutusta lentoturvallisuuteen ja siten ilma-aluksessa olevien henkeen ja terveyteen. Puhalluskokeiden suorittamisessa olisi huolehdittava työntekijöiden tasapuolisesta kohtelusta. Mahdollisuus järjestää puhalluskokeita lentoturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä työskenteleville olisi työnantajan kannalta välttämätön ja edellä mainittujen intressien eli lentoturvallisuuden ja ilma-aluksessa olevien hengen ja terveyden suojaamiseksi perusteltu keino varmistaa työntekijöiden työ- ja toimintakyky turvallisuusriskien ennaltaehkäisemiseksi lentoturvallisuuteen vaikuttavissa tehtävissä ilma-aluksissa. Ilmailulaki ja siviili-ilmailua koskeva EU-sääntely asettavat korkean vaatimuksen päihteettömyydelle ilmailussa. Nykyisin puhalluskokeita on voitu toteuttaa työntekijöiden vapaaehtoisuuteen perustuen. Ehdotettavalla sääntelyllä mahdollistettaisiin puhalluskokeeseen määrääminen niiden tehtävien osalta, joissa se arvioidaan välttämättömäksi. Ehdotus ei muuttaisi nykyistä ilmailulain 170 ja 177 §:stä ilmenevää vaatimusta täydelle päihteettömyydelle tehtävissä, joita ehdotettu puhallutusoikeus koskisi.

Momentissa säädettäisiin lisäksi työnantajan oikeudesta velvoittaa yksittäinen työntekijä puhalluskokeeseen silloin, jos on perusteltua aihetta epäillä työntekijän olevan alkoholin vaikutuksen alaisena työajalla työskennellessään ilma-aluksessa tai lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa. Edellytys yksittäisen työntekijän velvoittamiselle puhalluskokeeseen olisi siten perusteltu aihe epäillä, että työntekijä on alkoholin vaikutuksen alaisena tehtävää suorittaessaan. Perustellun epäilyn kynnystä ei tulisi lentoturvallisuuden vuoksi asettaa kohtuuttoman korkealle. Kynnys olisikin tarkoitettu matalammaksi kuin esitutkintalain (805/2011) 3 luvun 3 §:ssä tarkoitettu syytä epäillä rikosta –kynnys. Perusteltu aihe epäillä työntekijän olevan päihtynyt voisi syntyä esimerkiksi havainnoimalla työntekijän käytöstä tai hengitystä. Säännöksen tarkoituksena olisi rajata, ettei yksittäistä työntekijää voitaisi velvoittaa puhalluskokeeseen mielivaltaisesti tai asiattomalla perusteella. Ehdotetun 1 momentin nojalla yksittäistä työntekijää ei voitaisi muutoin kuin kuvattua päihtymysepäilyä koskevassa tilanteessa määrätä puhalluskokeeseen ainoana työntekijänä.

Työnantajalla ei olisi ehdotettavan sääntelyn nojalla velvollisuutta järjestää puhalluskokeita tai velvoittaa työntekijää puhalluskokeeseen päihtymysepäilytilanteessa. Työnantaja voi arvioida työntekijän työkykyä myös ilman puhalluskokeita. Puhalluskoe olisi keino, jota työnantaja voisi hyödyntää arvionsa tukena. Työnantajalla yhteistyössä henkilöstön edustajien kanssa on parhaat edellytykset arvioida puhalluskokeiden järjestämisen tarve ja esimerkiksi se, kuinka usein puhalluskokeita on perusteltua järjestää. Työnantaja voisi yhdessä henkilöstön edustajien

kanssa arvioida mikä on asianmukainen satunnaisten puhalluskokeiden toistumistiheys huomioiden sen, mikä tehtävä on kyseessä ja kuinka keskeinen se ilmailun turvallisuudelle on.

Jos työntekijä kieltäytyisi puhalluskokeesta, johon hänellä olisi 1 momentin nojalla velvollisuus osallistua, työntekijää ei voitaisi pakottaa puhalluskokeeseen voimakeinoin. Puhalluskokeesta kieltäytyminen tarkoittaisi työntekijän työsuhteen liittyvän velvoitteen rikkomista, jonka merkitys arvioitaisiin työoikeudellisen sääntelyn mukaisesti. Sääntely vastaisi tältä osin yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 8 §:n huumausainetestitodistuksen toimittamiseen velvoittamista koskevaa sääntelyä, jossa huumausainetestitodistuksen toimittamisesta kieltäytymisen seuraamuksista ei ole säädetty erikseen.

Pykälän 2 momentin nojalla puhalluskokeiden edellytyksenä olisi, että työnantajalla on työterveyshuoltolain 11 §:n 4 momentin mukainen kirjallinen päihdeohjelma. Sääntely vastaisi tältä osin huumausainetestejä koskevaa sääntelyä. Tarkoituksena on velvoittaa puhalluskokeita suorittavat työnantajat laatimaan päihdeohjelma. Jos työnantajalla ei olisi säännöksessä tarkoitettua päihdeohjelmaa, eivät puhalluskokeiden suorittamisen edellytykset täytyisi. Päihdeohjelman tulee sisältää työpaikan yleiset tavoitteet ja noudatettavat käytännöt päihteiden käytön ehkäisemiseksi ja päihdeongelmaisten hoitoon ohjaamiseksi. Ohjelma voi olla osa työterveyshuollon toimintasuunnitelmaa. Päihdeohjelmassa käsitellään alkoholin lisäksi muiden päihteiden käytöstä aiheutuvien ongelmien ennaltaehkäisyä, varhaista puuttumista päihdeongelmiin ja toimivan hoitoonohjauksen järjestämistä. Päihdeohjelmassa näkökulma päihteiden käyttöön on erityisesti työntekijän terveyteen ja työkykyyn liittyvä. Päihdeohjelman edellyttäminen puhalluskokeita suorittavilta työnantajilta lisäisi siten osaltaan päihteiden käytön kokonaisvaltaista tarkastelua työpaikoilla ottaen huomioon päihdeongelmat terveydellisinä ongelmina sekä samalla läpinäkyvyyttä ja työntekijöiden tietoisuutta päihdehaittojen ennaltaehkäisyn ja hoitoon ohjauksen käytännöistä. Päihdeohjelma edistäisi myös työntekijöiden tasapuolisen kohtelun velvoitteen toteutumista esimerkiksi yhdenmukaisten hoitoonohjauskäytäntöjen osalta.

Ennen päihdeohjelman hyväksymistä tehtävät, joissa puhalluskokeeseen voitaisiin velvoittaa ilman perusteltua epäilyä, olisi käsiteltävä yhteistoimintalaissa tarkoitetussa vuoropuhelussa. Yrityksissä, jotka eivät kuulu yhteistoimintalain soveltamisalaan, työntekijöille tai heidän edustajilleen olisi varattava tilaisuus tulla kuulluiksi siitä, missä tehtävissä edellytykset säännönmukaisiin tai satunnaisiin puhalluskokeisiin määrittämiselle täyttyvät.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin työntekijän oikeusturvan kannalta merkityksellisistä menettelytapoja koskevista vaatimuksista. Työnantajan olisi 3 momentin mukaan käytettävä puhalluskokeissa mahdollisimman luotettavia laitteita, jotka on kalibroitu ja huollettu laitteen valmistajan ohjeiden mukaisesti. Työnantajan olisi käytettävä laadukasta ja markkinoilla saatavilla olevista alkometreistä mahdollisimman luotettavaa, kalibroitavaa ja ammattikäyttöön tarkoitettua alkometriä sekä huolehdittava laitteen kalibroinnista ja huollosta asianmukaisesti valmistajan ohjeiden mukaisesti. Työnantajan olisi 3 momentin mukaan myös huolehdittava siitä, että puhalluskokeita suorittavilla on riittävä koulutus käyttää puhalluskokeissa käytettävää laitetta. Työnantajan olisi muutoinkin huolehdittava puhalluskokeiden toteuttamisesta tulosten luotettavuuden turvaavalla tavalla. Tämä tarkoittaisi velvollisuutta huolehtia alkometrin ohjeiden mukaisesta käytöstä ja mittausvirheiden mahdollisuuden ottamista huomioon.

Pykälän 3 momentissa edellytettäisiin lisäksi, että työnantaja huolehtii asianmukaisin menettelytavoin myös työntekijöiden yksityisyyden suojan toteutumisesta puhalluskokeissa. Tämä tarkoittaisi esimerkiksi sitä, että puhalluskoe suoritettaisiin ilman muiden työntekijöiden näkö- tai kuuloyhteyttä ja että henkilötietojen suoja huomioitaisiin puhalluskokeiden käsittelyssä. Puhalluskokeita ei tulisi suorittaa yleisissä tiloissa. Työntekijöiden yksityisyyden

suojan turvaamiseksi puhalluskoetilanteessa ei tulisi olla läsnä kuin välttämättömät henkilöt eli puhalluskokeen suorittaja, puhallutettava ja työntekijöiden edustaja. Henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan tietosuojalainsäädäntöä. Henkilötietojen käsittelyyn osallistuvia koskevasta vaitiolovelvollisuudesta säädetään tietosuojalain 35 §:ssä ja terveydentilaa koskevien tietojen osalta yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 5 §:ssä.

Lisäksi pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi puhalluskokeen tuloksen varmentamisesta. Työntekijän vaatimuksesta puhalluskokeen tulos olisi varmennettava uudella puhalluskokeella. Muulla kuin tarkkuusalkometrillä tehdyn puhalluskokeen tulos olisi työntekijän vaatimuksesta varmennettava toisella laitteella. Tarkkuusalkometrillä tehtyä puhalluskoetta ei ole perusteltua edellyttää varmennettavaksi toisella laitteella tarkkuusalkometrin luotettavuuden vuoksi.

Puhalluskokeiden tulosten osalta ei voida teknisten mittausten virhemahdollisuuksien vuoksi edellyttää täyttä luotettavuutta. Verikokeen tekeminen luotettavasti puhalluskokeen tuloksen oikeellisuuden varmistamiseksi ei lentokenttäympäristössä ole yleensä mahdollista. Puhalluskokeen tuloksen oikeellisuutta epäiltäessä on sekä työnantajan että työntekijän yhteinen etu selvittää asia. Työnantaja vastaa päätöksenteossaan käyttämiensä tietojen oikeellisuudesta.

Ehdotettujen säännösten tarkoituksena on ohjata asianmukaisten menettelytapojen käyttöön puhalluskokeiden toteuttamisessa. Työnantaja määritteli sen, kuka puhalluskokeen käytännössä suorittaa ilma-aluksen päällikölle ja muulle henkilöstölle. Menettelytapoja määriteltäessä on perusteltua käsitellä sitä, kuinka usein ja millä laitteella puhalluskokeet suoritetaan, miten määräys puhallutuksiin annetaan, miten puhallutukset käytännössä toteutetaan, ketkä ovat läsnä puhalluskoetta suoritettaessa sekä millaisin toimintatavoin huolehditaan puhallutettavan yksityisyyden ja henkilötietojen suojaamisesta.

Pykälän 3 momenttiin ehdotetaan lisäksi informatiivista viittausta yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 21 §:ään. Yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 21 §:n mukaan teknisin menetelmin toteutetun valvonnan tarkoitus, käyttöönotto ja valvonnassa käytettävät menetelmät kuuluvat yhteistoimintalaissa tarkoitetun vuoropuhelunpiiriin. Muissa kuin yhteistoimintalainsäädännön piiriin kuuluvissa yrityksissä työnantajan on ennen päätöksentekoa varattava työntekijöille tai heidän edustajilleen tilaisuus tulla kuulluiksi edellä mainituista asioista. Vuoropuhelun, yhteistoimintamenettelyn tai kuulemisen jälkeen työnantajan on määriteltävä työntekijöihin kohdistuvan teknisin menetelmin toteutetun valvonnan käyttötarkoitus ja siinä käytettävät menetelmät sekä tiedotettava työntekijöille valvonnan tarkoituksesta, käyttöönotosta ja siinä käytettävistä menetelmistä. Menettelytavoista tiedottamisesta ei tästä syystä ole tarpeen säätää erikseen ehdotettavassa pykälässä.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi työntekijän oikeusturvan kannalta tarpeellisesta työnantajan velvollisuudesta tiedottaa työntekijöille oikeudesta vaatia puhalluskokeen tuloksen varmentamista 3 momentissa tarkoitetulla tavalla. Henkilötietojen käsittelystä on tiedotettava rekisteröidyille tietosuoja-asetuksen III luvun säännösten mukaisesti.

170 b §. *Henkilötietojen käsittely puhalluskokeiden yhteydessä.* Pykälässä säädettäisiin työntekijän henkilötietojen käsittelystä 170 a §:ssä tarkoitettujen puhalluskokeiden yhteydessä.

Puhalluskokeiden tulosten käsittelyssä silloin, kun ne ovat henkilötietoja, on otettava huomioon henkilötietojen käsittelyä koskeva sääntely. Yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 3 §:n mukaan työnantaja saa käsitellä vain välittömästi työntekijän työsuhteen kannalta tarpeellisia henkilötietoja, jotka liittyvät työsuhteen osapuolten oikeuksien ja velvollisuuksien

hoitamiseen tai työnantajan työntekijöille tarjoamiin etuuksiin taikka johtuvat työtehtävien erityisluonteesta. Yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 4 §:n mukaan henkilötietojen kerääminen työsuhteen aikana on käsiteltävä yhteistoimintalaissa tarkoitetussa vuoropuhelussa. Rekisterinpitäjän velvoitteista ja rekisteröidyn oikeuksista säädetään tietosuoja-asetuksessa. Esityksen luvuissa 10.3.2 ja 10.3.3 kuvataan henkilötietojen käsittelyn oikeusperusta ja henkilötietojen suoja puhalluskokeiden yhteydessä.

Puhalluskokeen tulosta koskevien henkilötietojen käsittely olisi sallittua vain 170 a §:ssä säädettyjen edellytysten täyttyessä lentoturvallisuuden suojaamiseksi. Käsittelyn sallitut tarkoitukset määriteltäisiin ehdotetussa säännöksessä. Henkilötietojen käsittelyä on rajoitettu siihen, mikä on välttämätöntä ehdotettavan puhalluskokeita koskevan sääntelyn tavoitteiden toteuttamiseksi. Positiivista puhalluskokeen tulosta koskevien henkilötietojen käsittelyyn osallistuvan henkilöpiirin rajaamisesta ja tietojen poistamisesta ehdotetaan säädettäväksi viittaamalla yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 5 §:ään.

174 §. Virkavastuu. Virkavastuuta ja vahingonkorvausvastuuta koskevaan pykälään lisättäisiin viittaus myös 163 §:ään, jossa säädetään tehtävien siirrosta päteville yksiköille. EASA-asetuksen 69 artiklassa tarkoitettu pätevä yksikkö (*qualified entity*) voi olla joko oikeushenkilö tai luonnollinen henkilö. Tarkemmat perustelut ovat 163 §:n kohdalla.

181 §. Muutoksenhaku. Pykälän 3 momentissa olevaan luetteloon, jossa luetaan ne muun kuin viranomaisen tekemät päätökset, joihin vaaditaan oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta, lisättäisiin 163 §:ssä tarkoitettujen pätevien yksiköiden tekemät päätökset. Tarkemmat perustelut pätevistä yksiköistä ovat 163 §:n kohdalla.

6.2 Laki liikenteen palveluista

124 §. Rajoitettujen lentoliikenneoikeuksien jakaminen. Pykälän 2 momentin toisessa virkkeessä muutettaisiin teknisenä korjauksena sana *niitä* muotoon *sitä*, koska pronomini viittaa yksikölliseen sanaan *liikennöintilupaa*. Lisäksi 2 momenttiin lisättäisiin virke liikennöintiluvan uudelleentarkastelusta sen selvittämiseksi, käytetäänkö myönnettyjä liikenneoikeuksia tehokkaasti ja sopuoinnussa EU:n ja kansallisen kilpailulainsäädännön kanssa. Tämä mahdollisuus on aiemmin sisältynyt Ilmailulaitoksen normisarjan päätökseen 2/2004 (Liikennöinti reitillä, johon kohdistuu käyttörajoituksia). Koska hallintolaki kuitenkin sallii vain viranomaispäätöksen oikaisemisen oikaisuvaatimuksen johdosta sekä virheen korjaamisen tietyin edellytyksin, mahdollisuus luvan uudelleentarkasteluun on poikkeus hallintolain säännöksistä. Hallintolain 5 §:n mukaan, jos muussa laissa on hallintolaista poikkeavia säännöksiä, niitä sovelletaan hallintolain asemasta. Hallintolaista on siis mahdollista poiketa erityislailla, mutta ei viranomaisen päätöksellä tai määräyksellä. Näin ollen tarvittava säännös olisi lisättävä liikenteen palveluista annettuun lakiin. Käytännössä liikenneoikeuksien uudelleen jakaminen voisi tulla tarpeelliseksi, jos liikennöintiluvan saanut lentoyhtiö on lopettanut toimintansa tai ei ole aloittanut lentoja, tai jos se muutoin ei harjoita liikennettä tehokkaasti ja kilpailusääntöjen mukaisesti. Myös uusien toimijoiden tullessa markkinoille voi tulla tarve jakaa liikenneoikeuksia tasapuolisemmin, siten kuin EU:n ulkosuhdeasetuksen 847/2004¹¹ 5 artiklassa vaaditaan.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 847/2004 jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (annettu 29.4.2004)

130 §. *Lentäjä, matkustamomiehistön jäsen ja kauko-ohjaaja.* Pykälän 1 momentin ensimmäisessä virkkeessä muutettaisiin teknisenä korjauksena sana *sekä* sanoiksi *mukaan lukien*, koska tarkastuslentäjän valtuutukset ovat lain 2 §:ssä määriteltyjä henkilölupia. Toiseksi samaan 1 momenttiin lisättäisiin vaatimukset kansallisen sääntelyn alaisissa ilma-aluksissa toimiville matkustamomiehistön jäsenille, joille asetettuja vaatimuksia ei aiemmin ollut laissa määritelty. Näissä ilma-aluksissa toimivilta matkustamomiehistön jäseniltä ei vaadittaisi voimassa olevaa EU-lainsäädännön mukaista matkustamomiehistön kelpoisuustodistusta. Kuitenkin jos matkustamomiehistön jäsenellä ei ole eikä ole aiemminkaan ollut matkustamomiehistön kelpoisuustodistusta, hänen olisi suoritettava lentotoiminnan harjoittajan laatima ja Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä turvallisuuskoulutus. Momenttiin lisättäisiin maininta myös siitä, että ohjaamomiehistö huolehtii myös matkustamon turvallisuustehtävistä silloin, kun matkustamomiehistöä ei ole.

Tällä hetkellä DC-yhdistys ry:n operoima Douglas DC3 on ainoa kansallisen sääntelyn alainen ilma-alus, jossa on matkustamomiehistöä. Yhdistyksen kanssa on jo aiemmin sovittu nyt laissa määriteltävistä matkustamomiehistön vaatimuksista, joten käytännössä lain säännöksen tarkentamisella ei olisi vaikutusta nykytilaan.

211 §. *Lupa- ja rekisteröintitehtävien siirtäminen.* Pykälän 2 momentin toisessa virkkeessä muutettaisiin viittaukset ammattipätevyyteen viittauksiksi pätevyyteen yleensä. Tämä johtuu siitä, että ammattipätevyyden arviointiin liittyvien kokeiden lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto järjestää myös esimerkiksi yksityis- ja harrastelentäjien teoriakokeita, joiden pitäminen voidaan avustavana tehtävänä siirtää ulkopuoliselle toimijalle.

243 a §. *Ilmoittaminen lentomiehistön lupakirjan, kelpoisuustodistuksen tai terveydentilatodistuksen peruuttamisesta, muuttamisesta tai rajoittamisesta.* Hallinnollisia seuraamuksia ja muutoksenhakua koskevaan 31 lukuun lisättäisiin uusi pykälä Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta ilmoittaa lentotoiminnan harjoittajalle, jos se on ryhtynyt 242 §:ssä tarkoitettuihin toimenpiteisiin lentäjän lupakirjan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen taikka matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen tai terveydentilatodistuksen peruuttamiseksi, muuttamiseksi, rajoittamiseksi tai voimassaolon keskeyttämiseksi. Virasto voisi tehdä ilmoituksen myös, jos se muutoin katsoo ilmoittamisen olevan tarpeen lentoturvallisuuden varmistamiseksi. Liikenne- ja viestintävirastolla tulisi olla mahdollisuus ilmoittaa lupakirjan tai todistuksen peruutustoimenpiteisiin ryhtymisestä silloin, kun ilmoittaminen olisi sen arvion mukaan erityisesti tarpeen turvallisuussyistä. Tarkoitus ei ole, että työnantajalle tai toimeksiantajalle ilmoitettaisiin esimerkiksi tavanomaisista lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruutus- tai keskeytystapauksista, joissa syynä on muu kuin välitöntä vaaraa aiheuttava sairaus.

Mikäli virasto saa tietoonsa, että lentäjän tai matkustamomiehistön jäsenen esimerkiksi epäillään syyllistyneen sellaiseen rikokseen tai rikkomukseen tai muutoin toimineen sellaisella tavalla, joka antaa aiheutta epäillä hänen kykyään hoitaa tehtävänsä turvallisesti, työnantajan on tärkeää tietää asiasta päättäessään henkilön määräämisestä työtehtäviin. Tästä syystä Liikenne- ja viestintävirastolla tulisi olla oikeus ilmoittaa lupakirjaan tai kelpoisuustodistukseen puuttumisaikasta henkilön työnantajalle tai muulle lentotoiminnan harjoittajalle, jonka toimeksiannosta hän työskentelee, jos tieto työnantajasta tai toimeksiantajasta on viraston hallussa tai selvitettävissä. Säännös vastaisi rautatieliikenteen kuljettajien osalta liikenteen palveluista annetun lain 87 §:n 3 momentissa säädettyä, kuitenkin niin, että ilmoittamiseen ei olisi velvollisuutta vaan oikeus. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus ilmoittaa lopullisesta päätöksestä, jolla lupakirja tai todistus on peruutettu, muutettu tai rajoitettu, sekä päätöksestä, jolla aiotuista toimenpiteistä on luovuttu ja lupakirja on jäänyt muuttamattomana voimaan.

245 §. Huomautus ja varoitus. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa huomautuksen tai varoituksen myös muulle lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suorittavalle kuin sellaiselle, jonka tehtävään vaaditaan lupa tai ilmoitus. Tällaisia voivat olla esimerkiksi lentoturvallisuuteen liittyvissä esimiestehtävissä toimivat henkilöt. Huomautus ja varoitus ovat ensi vaiheen toimenpiteitä, joiden jälkeen edetään toiminnan kieltämiseen tai rajoittamiseen vain, jos huomautus tai varoitus ei ole johtanut turvallisuutta heikentävien toimintatapojen korjaamiseen.

249 §. Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa. Pykälään lisättäisiin uusi 6 momentti, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi turvallisuussyistä kieltää tai rajoittaa toistaiseksi tai määräajaksi myös sellaisen 13 tai 14 luvussa tarkoitetun toiminnan, johon tämän lain tai Euroopan unionin lainsäädännön mukaan ei tarvita lupaa eikä ilmoitusta, taikka organisaation vastuuhenkilönä toimimisen. Esimerkiksi lentohenkilöstön ilmoituksenvaraisten koulutusorganisaatioiden vastuuhenkilöille ei EU-lainsäädännön mukaan vaadita varsinaista Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntää, vaan organisaatio nimeää heidät tehtävänsä. Lain 13 luvussa säädetään luvanvaraisesta lentotoiminnasta ja 14 luvussa lentomiehien pätevyyksistä ja koulutuksesta. Esimerkiksi 127 §:ssä tarkoitettua lentotyötä saa 3 momentin nojalla harjoittaa ilman lupaa, jos luvan hankkiminen ei turvallisuuden varmistamiseksi ole tarpeen. Tämän perusteella lentotyölupaa ei tarvita muun muassa Liikenne- ja viestintäviraston määräysten mukaisesti tapahtuviin purjelentokoneiden hinauslentoihin, laskuvarjohyppylenoihin tai metsäpalovalvontalentoihin. Näitä tosin suorittavat usein yksityiset harrastelentäjät yksityishenkilöinä, jolloin hallinnolliset seuraamukset olisi mahdollista kohdistaa henkilön lupakirjaan. Jos toimintaa kuitenkin harjoittaa yritys, sille ei organisaationa voitaisi nykyisen lainsäädännön mukaan määrätä seuraamuksena huomautusta, varoitusta tai viime kädessä toiminnan kieltämistä tai rajoittamista. Virasto etenisi toiminnan kieltämiseen tai rajoittamiseen vain, jos sen antama huomautus tai varoitus ei ole johtanut turvallisuutta heikentävien toimintatapojen korjaamiseen.

Mikäli edellä tarkoitetun kaltaisessa toiminnassa, johon ei vaadita lupaa tai ilmoitusta, toistuvasti tai vakavasti rikottaisiin tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia Euroopan unionin asetusten säännöksiä, tai jos olisi muusta syystä perusteltua syytä epäillä, ettei toimintaa kyetä harjoittamaan turvallisesti, Liikenne- ja viestintävirastolla tulisi olla mahdollisuus kieltää toiminnan harjoittaminen toistaiseksi tai määräajaksi taikka rajoittaa sitä. Vastaavin perustein tulisi voida kieltää myös henkilön toimiminen ilmailuun liittyvää toimintaa harjoittavan organisaation vastuuhenkilönä myös silloin, kun tehtävään ei vaadita varsinaista hyväksyntää.

6.3 Yhteistoimintalaki

12 §. Muusta lainsäädännöstä johtuvat vuoropuhelussa käsiteltävät asiat. Pykälän 2 kohdan mukaan muusta lainsäädännöstä johtuvia yhteistoimintalain 8 §:n 6 kohdan mukaisessa vuoropuhelussa käsiteltäviä asioita ovat muun ohella työtehtävät, joissa työnantaja voisi erityyppöimislain 13 luvun 19 a §:n nojalla ilman perusteltua epäilyä velvoittaa työntekijän puhalluskokeeseen. Kohtaan ehdotetaan lisättäväksi ilmailulain 170 a §:n johdosta myös työtehtävät, joissa työnantaja voi ilman perusteltua epäilyä velvoittaa työntekijän puhalluskokeeseen.

7 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 1.9.2025.

8 Toimeenpano ja seuranta

Ehdotettujen lakien toimeenpanoa seuraa liikenne- ja viestintäministeriö. Seurannassa arvioidaan ilmailun turvallisuutta edistävän tiedonkulun parantumista ja asiantuntijaorganisaatioiden yhteistyön selkeytymistä suhteessa lain tavoitteisiin ja arvioituihin vaikutuksiin.

9 Suhde muihin esityksiin

Esityksellä ei ole suoraa yhteyttä muihin valmistelussa tai suunnitteilla oleviin kansallisiin säädöshankkeisiin.

Esityksellä on yhteys Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto EASA:n aloitteeseen sähköisistä lupakirjoista. EASA on 20.9.2022 käynnistänyt säädöshankkeen henkilöstön sähköisen lupakirjan mahdollistamiseksi Euroopassa (RMT.0737 Enabling electronic personnel licensing in Europe). Tavoitteena on, että viranomainen voisi fyysisen lupakirjan sijaan ottaa käyttöön sähköisen, mobiililaitteella esitettävän EU-lupakirjan. Sähköinen lupakirja tulisi lentäjien, lennonjohtajien ja ilma-alusten huoltohenkilöstön (Osa-66) lupakirjojen haltijoiden käyttöön.

Sähköisten lupakirjojen käyttöönoton mahdollistavan EU-säännöksen aikataulusta ei ole esityksen valmistelun hetkellä varmuutta. Alustavan arvion mukaan EU-säännös olisi määrä antaa vuonna 2026.

Sähköisiin lupakirjoihin siirtyminen voisi mahdollistaa niiden tehokkaamman valvonnan ja ajantasaisemman tiedon jakamisen lupakirjojen voimassaolosta. Sähköistyminen ei tämänhetkisten tietojen mukaan kuitenkaan tulisi vastaamaan Liikenne- ja viestintäviraston tarpeeseen saada oikeus ilmoittaa työnantajalle lupakirjaa koskevien toimenpiteiden aloittamisesta.

Esityksellä saattaa lisäksi olla yhteyttä valmisteilla olevaan ilmailua koskevan EU:n Repository-asetuksen (Repository of civil-aviation-related information) päivitykseen. Asetusmuutoksen valmistelu on hallituksen esityksen kirjoitushetkellä vaiheessa, jossa sen ala on vielä tarkentumaton. Liikenne- ja viestintäministeriö ja liikenne- ja viestintävirasto ovat arvioineet, että nyt esitettävä kansallinen muutos voi jäädä EU-asetuksen alan ulkopuolelle, ja joka tapauksessa on tarpeen lentoliikenteen turvallisuuden kannalta vähintään toistaiseksi.

9.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Esityksen kirjoitushetkellä eduskunnan käsiteltävänä on hallituksen esitys laiksi yhteistoimintalain muuttamisesta (HE 198/2024 vp), jossa esitetään muutoksia lain 12 §:ään. Muutosten ehdotettu voimaantulo on 1.7.2025. Tiedossa ei ole muita hallituksen esityksiä, joilla olisi suoraan vaikutusta tässä esityksessä ehdotettaviin muutoksiin.

10 Suhde perustuslakiin ja sääntämisjärjestys

Ehdotuksia voidaan arvioida Suomen perustuslaissa turvattujen yhdenvertaisuuden (6 §) oikeuden elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen (7 §), yksityiselämän suojan (10 §), omaisuuden suojan (15 §), elinkeinovapauden (18 §), oikeusturvan (21 §) ja hallintotehtävän antamisen muulle kuin viranomaiselle (124 §) kannalta. Esityksen perusoikeusliittännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä ja perustellussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on

katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

10.1 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Julkinen hallintotehtävä voidaan perustuslain 124 §:n mukaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Julkisella hallintotehtävällä viitataan perustuslaissa verraten laajaan hallinnollisten tehtävien kokonaisuuteen, johon kuuluu esimerkiksi lakien toimeenpanoon sekä yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen oikeuksia, velvollisuuksia ja etuja koskevaan päätöksentekoon liittyviä tehtäviä. Perustuslain 124 §:n säännös kattaa sekä viranomaisille nykyisin kuuluvien tehtävien siirtämisen että hallintoon luettavien uusien tehtävien antamisen muille kuin viranomaisille.¹²

Julkisella tehtävällä, jonka käsitteen piiriin myös julkiset hallintotehtävät kuuluvat, on kotimaisessa oikeudessa useimmiten viitattu lainsäädännössä määritellyyn ja tietyille taholle nimenomaisesti osoitettuun tehtävään, joka on tarkoitettu suoritettavaksi julkisen tai yleisen edun nimissä.¹³

Julkiset hallintotehtävät on tarkoitettu hoidettaviksi ensisijaisesti viranomaisorganisaation piirissä. Oikeuskirjallisuudessa on liitetty julkisen hallintotehtävän käsite valtion tai muun julkisyhteisön lakisäätöiseen toiminnalliseen velvoitteeseen tai julkisen vallan järjestämisvastuuseen. Riittäväksi on katsottu, että tehtävällä voidaan katsoa olevan jonkinlainen kytkentä lain toimeenpanoon tai yksityisten oikeusasemaan välittömästi kohdistuvaan päätöksentekoon.¹⁴

Julkisina hallintotehtävinä on tarkasteltu myös tehtäviä, jotka täydentävät viranomaistoimintaa ja toteuttavat hallinnonalakohtaisia tavoitteita tai joihin muutoin sisältyy erityistä julkista intressiä. Erityinen julkinen intressi saattaa liittyä tehtävän yhteiskunnallisiin vaikutuksiin, kuten ihmisten turvallisuuteen. Tästä on oikeuskirjallisuudessa mainittu esimerkkinä turvallisuusviranomaisten toimintaa täydentävät tiedotus- ja valistustehtävät.¹⁵ Vahvaakaan julkista intressiä ei ole välttämättä pidetty riittävänä argumenttina tehtävän määrittelemiselle julkiseksi hallintotehtäväksi. Ratkaiseva painoarvo perustuslakivaliokunnan käytännössä on yhä useammin annettu tehtävän oikeudellisen luonteen asemasta tehtävän tai toimenpiteen suorittamisesta aiheutuville oikeudellisille vaikutuksille.¹⁶

Ilmailulain muuttamista koskevan esityksen 46, 97 ja 163 §:ään sisältyy sääntelyä, jossa on kyse julkisen hallintotehtävän siirtämisestä muulle kuin viranomaiselle. Esityksessä ei kuitenkaan ehdoteta uusia julkisia hallintotehtäviä siirrettävän muulle kuin viranomaiselle. Esityksen 46 ja 97 §:ien suhdetta perustuslain 124 §:ään on arvioitu aiemmin hallituksen esityksessä (HE 69/2015 vp). Esityksen 163 §:n suhdetta perustuslain 124 §:ään on arvioitu

¹² HE 1/1998 vp, s. 179/I

¹³ Keravuori-Rusanen, Marietta: Yksityinen julkisen vallan käyttäjänä. Valtiosääntöoikeudellinen tutkimus julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle, Edita Publishing Oy, Helsinki 2008, s. 139.

¹⁴ Keravuori-Rusanen: s. 169–171.

¹⁵ Keravuori-Rusanen: s. 169–172.

¹⁶ Keravuori-Rusanen: s. 180–181.

perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (PeVL 27/2014 vp) hallituksen esityksessä (HE 79/2014 vp). Näiden lisäksi esityksen 170 a § sisältää sääntelyä, jonka suhdetta perustuslain 124 §:ään on pidetty tarpeellisenä arvioida.

Esityksen 46 §:ssä valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston tähän tehtävään hyväksymä merkinantajia kouluttava organisaatio myöntämään merkinantajan hyväksynnän. Säännöksen suhdetta on arvioitu aiemmin ilmailulain muuttamista koskevassa hallituksen esityksessä (HE 69/2015 vp). Merkinantajan kelpoisuustodistuksen myöntäminen on julkisen vallan käyttöä. Sitä ei kuitenkaan voida pitää merkittävänä julkisen vallan käyttönä.¹⁷ Perustuslakivaliokunta on oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistamisen perustuslain 124 §:ssä tarkoitetussa merkityksessä vakiintuneesti katsonut edellyttävän, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja asioita käsittelevät toimivat virkavastuun alaisina (PeVL 33/2004 vp ja PeVL 46/2002 vp). Perustuslain 124 §:n ei kuitenkaan ole katsottu edellyttävän nimenomaista viittausta hallinnon yleislakeihin, sillä hallinnon yleislakeja sovelletaan niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää ja yksityisen kielellistä palveluvelvollisuutta koskevien säännösten nojalla myös yksityisiin niiden hoitaessa julkisia hallintotehtäviä (PeVL 26/2017 vp ja PeVL 45/2005 vp). Esityksen 46 §:ssä tarkoitettu sääntely ei vaarantaisi perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon takeita, sillä merkinantajan hyväksymistä koskevaan päätökseen voisi hakea ilmailulain 181 §:ssä mukaisella tavalla oikaisua ja muutosta. Lisäksi tehtävässä noudatettaisiin hallinnon yleislakeja ja tehtävää hoitavaan kohdistuisi ilmailulain 174 §:ssä tarkoitettu virkavastuu.

Myös 163 §:n nojalla siirrettävät tehtävät sisältävät kirjallisten hallintopäätösten tekemistä ja julkisen vallan käyttöä. Esityksellä säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi siirtää henkilöiden tai organisaatioiden ensimmäiseen sertifiointiin tai jatkuvaan valvontaan liittyvät tehtävät päteville yksiköille noudattaen EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa säädettyä. Pätevien yksiköiden kelpoisuusvaatimuksiin liittyvä sääntely johtuu EASA-asetuksesta ja sen nojalla annetuista komission asetuksista. Esityksen 46 §:n tavoin 163 §:n nojalla tehtäviin päätöksiin voisi hakea oikaisua ilmailulain 181 §:ssä tarkoitetulla tavalla ja tehtäviä hoitaviin kohdistuisi ilmailulain 174 §:ssä tarkoitettu virkavastuu.

Esityksen 97 §:ssä valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto siirtämään yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle turvatarkastajien teoria- ja kuvantulkintakokeiden järjestämiseen ja koesuoritusten valvontaan liittyviä avustavia tehtäviä. Tehtäviin ei sisälly kirjallisten hallintopäätösten tekemistä tai julkisen vallan käyttöä. Tehtävien siirtäminen muulle kuin viranomaiselle on jo nykyisellään mahdollista liikenteen palveluista annetun lain 211 §:n nojalla. Esitykseen on sisällytetty viittaus liikenteen palveluista annetun lain 210, 212, 213 ja 215 §:ään, joita sovellettaisiin hallinnon yleislakien lisäksi. Kyseisiin lainkohtiin sisältyy säännökset rikosoikeudellisesta virkavastuusta, julkisen hallintotehtävän hoitamisen valvonnasta ja kelpoisuusehdoista.

Esityksen 46, 97 ja 163 §:ssä tarkoitettujen Liikenne- ja viestintäviraston tehtävien antaminen palveluntarjoajille on tarkoituksenmukainen tapa toteuttaa näitä tehtäviä. Liikenne- ja viestintävirastolla ei ole tehtävien järjestämiseen sopivaa asiantuntemusta, eikä tätä asiantuntemusta ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista kaikilta osin hankkia virastolle itselleen. Tarkoitettut tehtävät olisivat tarkkarajaisia ja niihin sovellettaisiin hallinnon yleislakeja perusoikeuksien ja hyvän hallinnon turvaamiseksi.

¹⁷ HE 69/2015 vp, s. 14.

Esityksen 170 a §:ssä säädettäisiin työnantajan oikeudesta velvoittaa ilma-aluksessa tehtävää suorittava työntekijä tai lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa suorittava työntekijä puhalluskokeeseen sen selvittämiseksi, onko työntekijä alkoholin vaikutuksen alaisena työajalla toimiessaan lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä.

Perustuslakivaliokunta ei ole päihdetestausta koskevassa käytännössään (ks. huumausainetestauksen osalta esim. PeVL 10/2004 vp, PeVL 60/2010 vp ja puhalluskokeiden osalta PeVL 1/2008 vp) arvioinut päihdetestien suorittamista perustuslain 124 §:n näkökulmasta julkisina hallintotehtävinä. Esimerkiksi ydinenergialakiehdotuksen puhalluskokeita koskevaa sääntelyä ei arvioitu perustuslain 124 §:n näkökulmasta (PeVL 1/2008 vp) toisin kuin samaan lakiehdotukseen sisältyviä säännöksiä turvajärjestelyistä, voimakeinojen käytöstä, valmiusjärjestelyistä ja yleisistä turvallisuusmääräyksistä.

Julkisen hallintotehtävän käsitteeseen liittyy ajatus siitä, että viranomaisille lähtökohtaisesti kuuluvia tehtäviä siirretään yksityisille toimijoille. Esityksessä ehdotetussa sääntelyssä on toinen lähtökohta. Tarkoitus ei ole täydentää viranomaisten tehtäviä tai säätää viranomaisia avustavasta tehtävästä työnantajalle, vaikka ehdotetulla oikeudella tietyllä tapaa voidaanakin nähdä samaa funktiota kuin viranomaisen suorittamilla puhalluskokeilla.

Ilma-aluksen miehistön tai maaorganisaatiossa lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimivan työkyntön valvontaa ei ole pidettävä viranomaiselle kuuluvana tai sellaiseen rinnastuvana tehtävänä, vaikka valvonnan taustalla voidaan nähdä myös julkinen intressi. Velvoitteita työkyntön valvomiselle on jo nykytilassa osoitettu siviili-ilmailua koskevan EU-sääntelyn nojalla työnantajalle ja lentoyhtiölle.

Esityksessä ei ehdoteta, että työnantajalle säädettäisiin tehtäväksi tai velvoitettaisiin työnantaja puhalluskokeiden toteuttamiseen. Työnantajilla on lakiin perustuva velvollisuus huolehtia työturvallisuudesta. Toisaalta työnantajilla on yksityiseen etuun liittyvä tarve huolehtia toimintansa turvallisuudesta, omaisuudestaan ja esimerkiksi asiakassopimusten vaatimuksista. Työnantajalle kuuluu ensisijainen vahingonkorvausvastuu työntekijän työssään ulkopuolisille aiheuttamista vahingoista. Työnantajat ovat myös sopimukseen perustuvassa vastuussa sopimuskumppaneilleen, jotka asettavat toiminnan turvallisuuteen ja puhalluskokeisiin perustuvia vaatimuksia sopimusehdoissa ja joiden omaisuutta ilma-aluksissa esimerkiksi kuljetetaan. Oikeutus velvoittaa puhalluskokeeseen täydentäisi työnantajan keinoja huolehtia näistä tehtävistään. Oikeutuksella mahdollistettaisiin tiedollisen tuen eli puhalluskokeen tuloksen saaminen työnantajan harkitessa toimenpiteitä suhteessa työntekijään.

Vaikka perusteet ehdotettavalle sääntelylle, joka rajoittaa työntekijän perusoikeutta, liittyvät merkittävällä tavalla yleiseen etuun, erityisesti ihmisten ja ympäristön turvallisuuteen, kyse on kuitenkin myös yksityisille työnantajille, niiden yksityiseen etuun ja elinkeinotoimintaan liittyvästä tarpeesta suorittaa puhalluskokeita, jotta ne voivat huolehtia vastuustaan ilma-aluksen turvallisesta kulusta. Kyse on myös työnantajan tarpeesta valvoa henkilöstön työkyntöä siviili-ilmailun turvallisuuden kannalta keskeisissä työtehtävissä, joita nykyisinkin koskee laissa säädetty velvoite päihteettömänä työssä esiintymisestä siviili-ilmailun turvallisuuden varmistamiseksi. Lisäksi päihtyneenä työssä esiintymisessä on muutoinkin kyse työsuhteeseen liittyvän velvoitteen rikkomisesta. Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi työnantajan oikeudesta valvoa sitä, että työntekijät eivät riko tätä työsuhteeseen liittyvää velvoitettaan.

Esityksessä ehdotetaan työnantajan yksityisoikeudellisen työn johto- ja valvontaoikeuden ulottamista koskemaan myös oikeutta velvoittaa työntekijä puhalluskokeeseen. Työn johto- ja valvontaoikeudella tarkoitetaan työnantajan oikeutta määrätä muun muassa työn suoritustavasta, laadusta ja laajuudesta sekä työnteon ajasta ja paikasta. Tästä työnantajan

direktio-oikeudesta on johdettavissa työnantajan oikeus valvoa työntekijää. Työnantajalla on työn johto- ja valvontaoikeuteen perustuva oikeus antaa ohjeita työpaikalla ja työaikana tapahtuvasta alkoholien käytöstä ja siitä pidättäytymisestä. Työssä ei ole lähtökohtaisesti oikeutta olla päihtyneenä. Työnantajat voivat myös työn johto- ja valvontaoikeuden nojalla määrätä siitä, saako työajalla ja työpaikalla käyttää alkoholia tai olla alkoholien vaikutuksen alaisena. Työnantajalla on oikeus ja ilmailu- ja työturvallisuudesta huolehtimiseksi myös velvollisuus valvoa työntekijöiden työkuntoa. Lainsäädäntöön perustuvaa työn johto- ja valvontaoikeutta on käytettävä perusoikeudet huomioivalla tavalla.

Puhalluskokeesta kieltäytymisestä tai työaikana päihtyneenä esiintymisestä johtuvat seuraamukset ovat työoikeudellisesti arvioitavia ja liittyvät työsuhteeseen. Sääntelyn työntekijään kohdistuvat oikeusvaikutukset liittyvät työsuhteeseen, vaikkakin sääntelyn turvallisuutta edistävät vaikutukset kohdistuvat myös muihin ihmisiin, omaisuuteen ja ympäristöön.

Esityksen 170 a §:ssä ehdotettavassa sääntelyssä ei arvioida edellä esiin tuotujen perusteiden valossa olevan kyse perustuslain 124 §:ssä tarkoitettusta julkisesta hallintotehtävästä.

10.1.1 Työnantajalle ilmoittaminen lupakirjan tai kelpoisuustodistuksen peruuttamisesta

Ehdotettu työnantajalle tai toimeksiantajalle ilmoittamisen mahdollistava sääntely vastaa pääpiirteittäin liikenteen palveluista annetun lain 87 ja 243 §:ssä säädettyä rautatieliikenteen kuljettajan luvan peruuttamisesta ilmoittamista. Rautatieliikennettä koskevat säännökset tulivat voimaan 30.12.2020 ja 29.3.2019 (1255/2020). Ilmoittamista koskeva sääntely sisältyi hallituksen esitykseen HE 113/2020 vp. Myös laissa laivaväen lääkärintarkastuksista 1171/2010 (14 § 2 mom.) säädetään Liikenne- ja viestintäviraston ilmoitusvelvollisuudesta asianomaiselle ja toiminnanharjoittajalle, jonka palveluksessa henkilö on, jos työntekijä ei täytä terveydentilaa koskevia vaatimuksia. Eduskunta on siis jo toistamiseen hyväksynyt säädösmuutokset, joilla on varmistettu työnantajan oikea-aikainen tiedonsaanti ja joiden tavoitteena on liikenneturvallisuuden edistäminen.

10.1.2 Yhdenvertaisuus

Perustuslain 6 §:ssä säädetään yhdenvertaisuudesta ja yhdenvertaisuuslaissa (1325/2014) tarkemmin syrjintäkiellosta. Yhdenvertaisuuslain 8 ja 10 §:n nojalla henkilön muihin nähden epäsuotuisampi kohtelu vertailukelpoisessa tilanteessa, esimerkiksi terveyteen liittyvän seikan perusteella, on kielletty. Lain 11 §:n 1 momentissa säädetään, että erilainen kohtelu ei ole syrjintää, jos kohtelu perustuu lakiin ja sillä on muutoin hyväksyttävä tavoite ja keinot tavoitteen saavuttamiseksi ovat oikeasuhtaisia. Julkisen vallan käytössä ja julkisen hallintotehtävän hoitamisessa ja muun muassa koulutuksen alalla erilainen kohtelu käsillä olevalla perusteella edellyttää perustuslaissa ja yhdenvertaisuuslain 11 §:ssä säädetyn mukaisesti sitä, että kohtelu perustuu lakiin. Tällöin tulevat arvioitavaksi myös perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset.

Esityksessä esitetään säädettäväksi ilmailun turvallisuusviranomaisen, Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta ilmoittaa työnantajalle tai toimeksiantajalle sen palveluksessa olevan henkilön lupaa koskevan toimenpiteen aloittamisesta. Ilmoitusoikeudesta säättäminen katsotaan välttämättömäksi, ilmailun turvallisuutta parantavaksi toimenpiteeksi, joilla pyritään suojelemaan työntekijöiden, matkustajien ja sivullisten henkeä ja terveyttä. Muiden henkilöiden turvallisuutta voidaan perustellusti pitää sellaisena oikeushyvinä, joka nauttii perustuslain 7 §:n suojaa oikeudesta elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Ilmailun turvallisuutta voidaan myös pitää sellaisena lain tarkoittamana hyväksyttävänä perusteena, jonka nojalla ilmoittamisen mahdollistava säännös voidaan katsoa

perustelluksi, vaikka ilmoitusta työnantajalle ei kaikissa tilanteissa voitaisikaan tehdä, esimerkiksi siitä syystä, ettei freelancerina toimivan luvanhaltijan toimeksiantajasta aina ole varmuutta. Ehdotuksella on asiallinen ja kiinteä yhteys muutettavaksi esitettyjen lakien tarkoitukseen, turvallisuuden parantamiseen.

Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuus kieltää tai rajoittaa turvallisuusperustein toimintaa, joka ei ole luvanvaraista tai edellytä ilmoitusta, on turvaamistoimi. Sitä edeltäisi aina huomautus tai varoitus. Toiminnan kieltäminen tai rajoittaminen ei perusteetta aseta sen kohdetta eriarvoiseen asemaan suhteessa muihin toimijoihin. Rajoittamiseen tai kieltämiseen edettäisiin vain tilanteissa, jossa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta toimija ei ole riittävällä tavalla korjannut turvallisuutta heikentäviä toimintatapojaan.

10.1.3 Oikeus elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen

Perustuslain 7 §:ssä säädetään oikeudesta elämään ja terveyteen. Säännösehdotus Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta ilmoittaa työnantajalle lupaa koskevan toimenpiteen aloittamisesta tai muutoksesta kelpoisuustodistukseen parantaa olennaisesti viraston edellytyksiä hoitaa kansallisen ilmailun turvallisuusviranomaisen tehtävää ja ennaltaehkäistä mahdollisia onnettomuus- ja vaaratilanteita. Muutoksella turvataan matkustajien, työntekijöiden ja sivullisten oikeutta elämään. Ilmoittamisoikeus turvaa samalla myös asianosaisen oikeutta elämään. Ehdotus viranomaisen ilmoitusoikeudesta säätämisestä on oikeasuhtaisuusvaatimuksen mukainen.

10.1.4 Yksityiselämän suoja

Perustuslain yksityiselämän suojaa koskevan 10 §:n 1 momentin mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Pykälässä säädetyn yksityiselämän suojan lähtökohtana on, että yksilöllä on oikeus elää ilman viranomaisten tai muiden ulkopuolisten tahojen mielivaltaista tai aiheetonta puuttumista hänen yksityiselämänsä.¹⁸

Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan lainsäätäjän liikkuma-alaa rajoittaa tämän säännöksen lisäksi se, että henkilötietojen suoja osittain sisältyy samassa momentissa turvatun yksityiselämän suojan piiriin. Lainsäätäjän tulee turvata tämä oikeus tavalla, jota voidaan pitää hyväksyttävänä perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta.

EU:n perusoikeuskirjan 8 artiklan mukaan jokaisella on oikeus henkilötietojensa suojaan. Artiklan mukaisesti tietojen käsittelyn on oltava asianmukaista ja sen on tapahduttava tiettyä käyttötarkoitusta varten asianosaisen suostumuksella tai muun laissa säädetyn oikeuttavan perusteen nojalla. Henkilötietojen käsittelystä säädetään yleisessä tietosuojasetuksessa ((EU) 2016/679) ja sitä tarkentavassa tietosuojalaissa (1050/2018).

Esityksessä ehdotetaan säädösmuutoksia, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi ilmoittaa työnantajalle tai toimeksiantajalle, kun lentäjän tai matkustamohenkilöstöön kuuluvan henkilön luvan, lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen tai matkustamomiehistön terveydentilastodistuksen keskeyttämis- tai peruutustoimenpiteisiin on ryhdytty. Työnantajalle ilmoittamisen mahdollistavia säädösmuutoksia ehdotetaan myös muuta lentoturvallisuuteen

¹⁸ HE 309/1993 vp s. 52, PeVL 53/2005 vp, s. 2, PeVL 13/2005 vp, s. 3.

vaikuttavaa tehtävää hoitavaa henkilöstöä, kuten lennonjohtajia ja ilma-alusten huoltohenkilöstöä koskien.

Tietosuoja-asetuksen 5(1)(c) artiklassa säädetään, että henkilötietojen on oltava asianmukaisia, olennaisia ja rajoitettuja siihen, mikä on tarpeen suhteessa niihin tarkoituksiin, joita varten niitä käsitellään (tietojen minimoinnin periaate). Ilmoitusosoikeutta käyttäessään Liikenne- ja viestintävirasto luovuttaisi henkilötietoja työnantajalle, mutta vain siinä laajuudessa kuin ne ovat ilmoituksen kannalta merkityksellisiä ja välttämättömiä henkilön yksilöimiseksi.

Poliisin ja terveydenhuollon ammattihenkilöstön ilmoitusten osalta ehdotettavat säädösmuutokset eivät muuttaisi nykytilaa. Liikenteen palveluista annetun lain 217 §:ssä, Tiedonsaantioikeus liikenneasioiden rekisterin ylläpitämiseksi, säädetään Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeudesta.

Yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklassa säädetään käsittelyn lainmukaisuudesta. Jotta henkilötietojen käsittely olisi lainmukaista, sille tulee olla olemassa yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklan mukainen käsittelyperuste. Liikenne- ja viestintävirasto on ilmailulain 46 §:n ja liikenteen palveluista annetun lain 131 §:n mukaan ilmailun luvat ja kelpoisuustodistukset myöntävä viranomais. Tätä lakisääteistä tehtävää varten viraston tulee käsitellä luvan myöntämiseksi tarvittavia tietoja (tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan e alakohta). Lupien ja todistusten myöntämisen edellytyksillä turvataan toisten luonnollisten henkilöiden elintärkeitä etuja, kuten matkustajien, ilma-alusten parissa työskentelevien ja myös sivullisten terveyttä ja henkeä.

Yksityiselämän suojan turvaamiseksi tieto lupaa tai kelpoisuustodistusta koskeviin toimenpiteisiin ryhtymisestä ilmoitettaisiin vain niissä tilanteissa, joissa Liikenne- ja viestintävirastolla olisi varmuus asianosaisen työnantajasta tai toimeksiantajasta. Viranomais ei välittäisi asianosaisen työnantajalle tai toimeksiantajalle yleisen tietosuoja-asetuksen (asetus (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta) 9 artiklassa tarkoitettuja erityisiä henkilötietoja, kuten terveystietoja. Työnantaja saisi Liikenne- ja viestintävirastolta vain tiedon siitä, että lupaa koskeviin toimenpiteisiin on ryhdytty, ja koskeeko ilmoitus henkilölupaa, lääketieteellistä kelpoisuustodistusta vai matkustamomiehien terveydentilastodistusta. Liikenne- ja viestintäviraston ilmoituksesta ei siten olisi edes epäsuorasti pääteltävistä luvan perumisen tai rajoittamisen syytä. Luvanhaltijalla itsellään on EU:n lentomiehien asetuksen sekä ilmailulain 49 §:n 1 momentin ja liikenteen palveluista annetun lain 198 §:n 2 momentin nojalla velvollisuus ilmoittaa työnantajalleen muutoksista kelpoisuuteensa. Ilmoitusvelvollisuus koskee myös muutoksia terveydentilassa, jos ne vaikuttavat hänen edellytyksiinsä hoitaa kyseistä tehtävää.

Viranomaisen tehdessä ilmoituksen työnantajalle ehdotuksen mukaisesti (ilmailulain 143 § 4 mom. ja liikenteen palveluista annetun lain 243 a §) tietojen käsittely perustuisi tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan e alakohtaan ja sääntely täyttää tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdan mukaiset edellytykset, ja tällöin tietosuojalain 4 §:n 2 kohtaa ei sovellettaisi.

Esitettyjä muutoksia ei nähdä ongelmallisina suhteessa ilmoituksen kohteena olevan henkilön oikeuteen nauttia yksityiselämän suojaa.

10.1.5 Oikeus työhön ja elinkeinovapaus

Ehdotusta on syytä tarkastella myös elinkeinovapauden kannalta. Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan

työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Lisäksi säännöksessä vahvistetaan yrittämisen vapauden periaate, kun ammatti ja elinkeino mainitaan nimenomaan toimeentulon hankkimisen keinona. Yhtenä lähtökohtana on yksilön oma aktiivisuus toimeentulonsa hankkimisessa. Oikeus valita vapaasti työ liittyy myös yhdenvertaisuuteen ja syrjäntäkieltoon.

Perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädettyä oikeutta rajoittavat luonnollisesti eräät tosiasialliset seikat, kuten tarjolla olevat työpaikat, työssä vaadittava koulutus ja sitä koskevat terveysvaatimukset. Ammatin- ja elinkeinonharjoittajan valinnanmahdollisuuksia rajoittavat hänen kykynsä myydä palveluksiaan niin, että hän voi hankkia toimeentulonsa.

Tosiasiallisten rajoitusten lisäksi työn, ammatin ja elinkeinon valinnan vapautteen kohdistuu runsaasti oikeudellisia rajoituksia. Perustuslain 18 §:n 1 momenttiin sisältyvillä sanoilla ”lain mukaan” viitataan mahdollisuuden rajoittava säännöksessä turvattua oikeutta lailla.¹⁹ Toisaalta sanoilla viitataan lailla säätämisen vaatimukseen ja siten siihen, että myös näiden perusoikeuksien kannalta merkityksellinen sääntely tulee toteuttaa lain tasolla.²⁰

Laissa säädettävien elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoitusten olennaisen sisällön, kuten rajoittamisen laajuuden ja edellytysten pitää ilmetä laista.²¹

Liikenne- ja viestintäviraston oikeus ilmoittaa henkilölle myönnettyä lupaa tai kelpoisuustodistusta koskeviin toimenpiteisiin ryhtymisestä tämän työnantajalle ei perusteetta rajoita kenenkään oikeutta työhön. Ilmoituksen saatuaan työnantaja tekisi päätöksen työvuoroon määrittämisestä työnjohto-oikeutensa ja työnjohdollisen vastuunsa vuoksi. Henkilö, joka ei täytä lääketieteellisiä kelpoisuusvaatimuksia, ei voi laillisesti käyttää lupakirjansa mukaisia oikeuksia, vaikka sitä ei olisi peruttu viranomaisen toimesta. Lupakirjan haltijan ammatinharjoittamisoikeus ei näin ollen tosiasiallisesti olisi enää voimassa siinä vaiheessa, kun Liikenne- ja viestintävirasto ilmoittaisi työnantajalle lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen tai terveydentilatodistuksen peruuttamisesta. Sillä, onko kelpoisuustodistus tai terveydentilatodistus peruttu määrääjäksi tai toistaiseksi ei ole asiassa merkitystä.

Lisäksi luvanhaltijalla itselläänkin on jo nykyisen lainsäädännön perusteella velvollisuus ilmoittaa muutoksista kelpoisuudessaan työnantajalle, jonka palveluksessa hän on. Liikenne- ja viestintäviraston ilmoitusoikeus jouduttaisi työnantajan tiedonsaantia ja turvaisi tilanteet, joissa luvanhaltija itse ei syystä tai toisesta haluaisi ilmoitusta tehdä.

10.2 Viranomaisen mahdollisuus puuttua ilmailutoimintaan, johon ei vaadita lupaa tai ilmoitusta

10.2.1 Oikeus työhön ja elinkeinovapaus

Esityksessä ehdotetaan ilmailulain 147 ja 148 §:ää muutettaviksi siten, että säännökset mahdollistaisivat Liikenne- ja viestintäviraston puuttumisen lentoturvallisuuteen vaikuttavaan toimintaan, joka ei edellytä lupaa tai ilmoitusta, joko antamalla huomautuksen tai varoituksen taikka viime kädessä rajoittamalla toimintaa tai kieltämällä sen toistaiseksi tai määrääjäksi. Vastaavat muutokset tehtäisiin myös liikenteen palveluista annetun lain 245 §:n ja 249 §:ään.

¹⁹ HE 309/1993 vp, s. 67, PeVL 9/2005 vp, s. 2.

²⁰ PeVL 18/2006 vp, s. 3–4, PeVL 8/2005 vp, s. 3, PeVM 5/2002 vp, s. 1–2, PeVL 31/1998 vp, s. 2–3, PeVL 15/1996 vp.

²¹ PeVL 28/2001 vp, s. 6, PeVL 9/2005 vp, s. 2.

Toimintaa, johon ilmailulain 147 ja 148 §:ien muutoksilla voitaisiin puuttua olisi esimerkiksi laskuvarjohyppääminen sekä viime aikoina kehittynyt toimintamuoto, osaomistukseen perustuva lentotoiminta (fractional ownership), jossa henkilö hankkii osuuden joko ilma-aluksesta tai sitä hallinnoivasta organisaatiosta ja saa sitä kautta käyttöoikeuden myös yrityksen muuhun lentokalustoon. Tällainen toiminta katsotaan ei-kaupalliseksi eikä siihen vaadita lentotoimintalupaa, jos se täyttää tietyt edellytykset.

Ehdotetut muutokset, jotka mahdollistaisivat Liikenne- ja viestintävirastolle ilmailuun liittyvän toiminnan harjoittamisen rajoittamisen ja kieltämisen ovat täsmällisiä ja tarkkarajaisia, ja niiden olennainen sisältö ilmenee laista. Ehdotuksen mukaan viraston edellytyksistä antaa huomautus tai varoitus sekä edellytyksistä toiminnan rajoittamiseksi tai kieltämiseksi säädettäisiin lain tasolla, ilmailulain 147 §:n 1 momentissa ja 148 §:n 3 ja 4 momentissa sekä liikenteen palveluista annetun lain 245 §:n 1 momentissa ja 249 §:n 5 ja 6 momentissa. Edellä kuvatusti toiminnan rajoittaminen tai kieltäminen olisi ehdotetussa sääntelyssä sidottu vakaviin tai olennaisiin puutteisiin tai laiminlyönteihin. Ennen mahdollista rajoittamista tai kieltämistä, huomautuksen tai varoituksen saaneelle toimijalle annettaisiin mahdollisuus korjata puutteet tai laiminlyönnit viranomaisen huomautuksen tai varoituksen perusteella ja siinä annetussa määräajassa.

Perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytyksien mukaisesti perusoikeusrajoituksien on oltava myös ihmisoikeusvelvoitteiden kannalta sallittavia. Elinkeinovapautta ei ole sellaisenaan turvattu Euroopan ihmisoikeussopimuksessa tai YK:n alaisissa ihmisoikeussopimuksissa. YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen 23 artiklaan sisältyy työn valinnan vapaus. Elinkeinovapaus sisältyy Euroopan unionin perusoikeuskirjaan. Sen 16 artiklan mukaan elinkeinovapaus tunnustetaan unionioikeuden sekä kansallisten lainsäädäntöjen ja käytäntöjen mukaisesti. Euroopan ihmisoikeussopimuksen 1. lisäpöytäkirjan 1 artikla suojaa omaisuudensuojaa ja sen on katsottu suojaavan välillisesti myös elinkeinotoimintaa. Kyseistä oikeutta voidaan rajoittaa laajasti lailla julkisten intressien turvaamiseksi. Suomen kansainväliset ihmisoikeusvelvoitteet eivät siten estä ehdotetun kaltaista sääntelyä. Edellä mainittujen muutosehdotusten tavoitteena on edistää ilmailun turvallisuutta.

Edellä kuvatuin perustein ehdotettuja puuttumiskeinoja, kuten toiminnan rajoittamista tai kieltämistä toistaiseksi tai määräajaksi, ei pidetä perustuslain kannalta ongelmallisina ja ne täyttävät Euroopan ihmisoikeussopimuksesta ja muista Suomea sitovista kansainvälisistä ihmisoikeusvelvoitteista sekä EU:n perusoikeusvelvoitteista johtuvat vaatimukset.

Ilmailulain 148 §:ään ja liikenteen palveluista annetun lain 249 §:ään ehdotettujen muutosten, jotka mahdollistavat toiminnan kieltämisen, voidaan katsoa olevan oikeasuhtaisuusvaatimuksen mukaisia eikä asetettu tavoite olisi saavutettavissa perusoikeutta vähemmän rajoittavin keinoin. Ehdotusten vaikutukset kohdistuisivat vain sellaisen ammatinharjoittajan, yrityksen tai organisaation toimintaan, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut vaarantavan lentoturvallisuutta toimintatavoillaan. Tämä tarkoittaa esimerkiksi toimintaa koskevien säännösten ja määräysten toistuvaa noudattamatta jättämistä. Ehdotetut muutokset eivät perusteetta rajoittaisi kenenkään oikeutta työhön tai elinkeinon harjoittamiseen, ja toimintaa koskeva kieltäminen olisi voimassa vain siihen saakka, kunnes havaitut puutteet on korjattu.

10.3 Puhalluskoe

10.3.1 Yksityiselämän suoja, henkilökohtainen koskemattomuus ja itsemääräämisoikeus

Ehdotettu työntekijän velvoittamista puhalluskokeeseen koskeva sääntely on merkityksellistä erityisesti perustuslain 10 §:ssä turvatun yksityiselämän suojan ja 7 §:ssä turvatun

henkilökohtaisen koskemattomuuden kannalta. Päihdetestausta koskevaa sääntelyä on perustuslakivaliokunnan käytännössä vakiintuneesti arvioitu puuttumisena 7 §:ssä turvattuun henkilökohtaiseen koskemattomuuteen, 10 §:ssä tarkoitetun yksityiselämän suojan rajoituksena sekä puuttumisena henkilön itsemääräämisoikeuteen (PeVL 38/2013 vp, PeVL 28/2004 vp, PeVL 12/2006 vp, PeVL 10/2004 vp).

Työntekijän yksityisyyden suojan perustana on perustuslain 10 §, jonka mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Pykälän esitöiden (HE 309/1993 vp, s. 52/II) mukaan yksityiselämän suojan lähtökohtana on, että yksilöllä on oikeus elää omaa elämäänsä ilman viranomaisten tai muiden ulkopuolisten tahojen mielivaltaista tai aiheetonta puuttumista siihen.

Yksityiselämää suojaavalla perustuslain säännöksellä on läheinen liityntä perustuslain 7 §:ään, jossa turvataan jokaisen oikeus elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen. Saman pykälän 3 momentissa säädetään, ettei kenenkään henkilökohtaiseen koskemattomuuteen saa puuttua eikä vapautta riistää mielivaltaisesti ilman laissa säädettyä perustetta. Perustuslain esitöissä (HE 309/1993 vp, s. 47/I) todetaan, että oikeus henkilökohtaiseen koskemattomuuteen antaa suojaa esimerkiksi henkilöön käypiä tarkastuksia ja pakolla toteutettavia lääketieteellisiä tai vastaavia toimenpiteitä vastaan. Perustuslain 7 §:llä on myös sovellutuksia yksityisten välisissä suhteissa, joskin henkilökohtainen koskemattomuus saa niissä turvaa lähinnä rikoslainsäädännön ja vahingonkorvauslainsäädännön välityksellä. Henkilökohtaisen koskemattomuuden asema perusoikeutena asettaakin siihen puuttumiselle korkean kynnyksen. Rajoitusten tulee perustua lakiin ja täyttää tulkintakäytännössä täsmentyvät hyväksyttävyyss- ja välttämättömyysvaatimukset (HE 309/1993 vp, s. 47/I).

Perustuslakivaliokunta on yksityisyyden suojasta työelämässä annettua lakia koskevassa lausunnossaan (PeVL 10/2004 vp, s. 6) katsonut, että työnantajan oikeudesta tehdä työntekijälle puhalluskoe tulee säätää riittävän täsmällisesti lailla, joka täyttää myös muut perusoikeuksien rajoittamisen yleiset edellytykset.

Perustuslakivaliokunta on aikaisemmin arvioinut työntekijän huumausainetestauksen ja opiskelijoiden päihdetestauksen perustuslain mukaisuutta. Perustuslakivaliokunta on Pelastusopiston opiskelijoiden päihdetestausta koskevassa lausunnossaan katsonut, että testaukselle on perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävät perusteet, jos on perusteltua aiheuttaa epäillä opiskelijan esiintyvän päihtyneenä koulutuksessa tai harjoitteluun liittyvässä työssä tai jos työtehtävä edellyttää tarkkuutta, luotettavuutta, itsenäistä harkintakykyä tai hyvää reagointikykyä tai työtehtävä voi vaarantaa opiskelijan tai jonkin toisen henkilön henkeä, terveyttä tai työturvallisuutta (PeVL 12/2006 vp, s. 2–3). Vastaavasti perustuslakivaliokunnassa on pidetty hyväksyttävänä myös poliisiopiskelijoiden päihdetestausta (PeVL 28/2004 vp, s. 3–4). Sääntelyssä on katsottu olleen kysymys opiskelijoiden sekä viime kädessä myös muiden henkilöiden oikeuksien ja turvallisuuden suojaamisesta (PeVL 12/2006 vp, s. 2–3, PeVL 28/2004 vp, s. 3–4). Mainituissa lausunnoissa on viitattu yksityisyyden suojasta työelämässä annettua lakiehdotusta koskevaan perustuslakivaliokunnan lausuntoon (PeVL 10/2004 vp, s. 2/II), jossa on pidetty työntekijöiden huumausainetestejä koskevaa sääntelyä tavoitteiltaan perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävänä. Tavoitteena on muun ohella ehkäistä ennakolta ja vähentää huumausaineiden käytöstä aiheutuvia haitallisia seuraamuksia ja riskejä työelämässä. Kysymys on toisten henkilöiden oikeuksien ja painavien yhteiskunnallisten etujen suojaamisesta. Nämä oikeudet ja edut ilmenevät myös lakiehdotuksen säännöksistä.

Perustuslakivaliokunta on aikaisemmin arvioinut työnantajan oikeutta velvoittaa työntekijä puhalluskokeeseen erityösopimuslain muutosta koskevasta hallituksen esityksestä antamassaan lausunnossa (PeVL 25/2022 vp). Perustuslakivaliokunta on katsonut

merityösopimuslakiin puhalluskokeesta ehdotetulle sääntelylle perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttäväksi perusteiksi miehistön alkoholinkäytöstä johtuvien aluksen, sen miehistön, matkustajien ja ympäristön turvallisuutta sekä työturvallisuutta vaarantavien tilanteiden ennaltaehkäisyyn (PeVL 25/2022 vp, s. 2–3). Edelleen perustuslakivaliokunta arvioi välttämättömyyden ja oikeasuhtaisuuden vaatimusten kannalta perustelluksi, että sääntelyn soveltamisala oli rajattu tehtäviin, joissa päihtyneenä työskentely voi vaarantaa muiden aluksella olevien henkilöiden hengen, terveyden tai työturvallisuuden taikka aluksen tai ympäristön turvallisuutta (PeVL 25/2022 vp, s. 3). Esitykseen sisältyvässä puhalluskoetta koskevassa ehdotuksessa olisi kysymys vastaavasta työnantajan puhallutusoikeudesta, kuin mistä merityösopimuslaissa on perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella säädetty. Ilmailulakiin ehdotettava säännös koskisi työnantajan omien työntekijöiden lisäksi sen alihankkijan työntekijöitä, jotka toimivat ilma-aluksen ohjaamo- tai matkustamomiehistöissä. Suojattavat oikeushyvät liittyisivät siviili-ilmailun turvallisuuteen sekä ilma-aluksen miehistön, matkustajien ja rahdin turvallisuuteen sekä niitä vaarantavien tilanteiden ennaltaehkäisyyn. Sääntelyssä on huomioitu perustuslakivaliokunnan käytännössä asetetut edellytykset täsmällisyys- ja tarkkarajaisuusvaatimukselle. Ehdotuksessa puhalluskokeeseen veloitettavien työntekijöiden joukosta on otettu huomioon välttämättömyyden ja oikeasuhtaisuuden vaatimukset suhteessa suojattaviin oikeushyviin.

Esityksessä ehdotetaan työnantajalle oikeutta velvoittaa työntekijä puhalluskokeeseen sen selvittämiseksi, onko työntekijä alkoholin vaikutuksen alaisena työajalla. Ehdotettavan sääntelyn mukaan työnantaja voisi velvoittaa säännönmukaiseen tai satunnaiseen työnantajan määrittämänä ajankohtana, välittömästi ennen työajan alkamista suoritettavaan puhalluskokeeseen ne työntekijät, jotka työskentelevät tehtävissä, joissa päihtyneenä työskentely voi vaarantaa muiden henkilöiden hengen, terveyden tai työturvallisuuden ilma-aluksessa tai lentoasemalla taikka vaarantaa ilma-aluksen tai ympäristön turvallisuutta. Toiseksi puhalluskokeeseen voisi velvoittaa työtehtävistä riippumatta yksittäisen työntekijän, jonka epäillään olevan alkoholin vaikutuksen alaisena työajalla.

Ehdotettavan sääntelyn hyväksyttävyyttä puoltavat ilma-aluksilla vallitsevat erityiset, suljetut työnteon olosuhteet, joissa turvallisuuden merkitys on korostunut. Ilmailussa erityispiirteinä ovat työn luonteesta johtuvat erityiset turvallisuusveloitteet. Ehdotettavan sääntelyn arvioidaan olevan välttämätöntä sen varmistamiseksi, että työnantajalla on käytettävissään riittävät keinot ennaltaehkäistä päihtyneenä työskentelestä aiheutuvia turvallisuusriskejä lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää suoritettaessa ilma-aluksissa, mukaan lukien lentoa valmistelevat tehtävät, ja maaorganisaation turvallisuuskriittisissä tehtävissä. Puhalluskokeilla on merkittävä vaikutus turvallisuutta vaarantavia tilanteita ennaltaehkäisevänä keinona. Ehdotettavalla sääntelyllä on merkitystä toisten henkilöiden perustuslain 7 §:ssä turvattujen oikeuksien, eli oikeuden elämään ja henkilökohtaiseen turvallisuuteen, kannalta. Ehdotettavalla sääntelyllä on merkitystä myös perustuslain 15 §:n mukaisen omaisuuden suojan ja vastuuta ympäristöstä koskevan perustuslain 20 §:n kannalta. Matkustajaturvallisuuden lisäksi sääntelyllä edistetään mahdollisuuksia sivullisten, ilma-aluksen ja mahdollisen rahdin turvallisen käsittelyn varmistamiseen ja ympäristöturvallisuudesta huolehtimiseen ennaltaehkäisemällä alkoholin käytöstä työssä aiheutuvia vahinkoja. Edellä mainitut oikeudet ja edut ilmenevät myös lakiehdotuksen säännöksistä. Esitys täyttää myös perustuslain 22 §:n mukaista julkisen vallan veloitetta turvata perusoikeuksien toteutumista.

Sääntelylle arvioidaan edellä mainituilla perusteilla olevan perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävät perusteet.

Työnantaja ei voisi voimakeinoin pakottaa työntekijää puhalluskokeeseen. Kyse olisi työntekijän työsopimussuhteeseen liittyvästä veloitteesta. Työntekijällä olisi siten viime

kädessä mahdollisuus kieltäytyä puhalluskokeesta, mutta työnantaja voisi arvioida kieltäytymisen merkitystä työnantajan työnjohdollisen määräyksen rikkomisena. Alihankkijan työntekijän kohdalla alihankintasopimukseen voi sisältyä ilmailulain mukainen päihitteettömyysvelvoite turvallisuuskriittisissä työtehtävissä toimittaessa. Voidaan arvioida, että ehdotettavan sääntelyn mukainen puuttuminen perusoikeuksina turvattuun työntekijän yksityisyyteen ja koskemattomuuteen sekä itsemääräämisoikeuteen on suhteellisesti vähäistä ottaen huomioon riskit, joita päihtyneenä työskentelyyn ilmailun olosuhteissa ja tehtävissä voi liittyä. Ehdotetun sääntelyn mahdollistaman työntekijän yksityisyyden suojan, henkilökohtaisen koskemattomuuden ja itsemääräämisoikeuden rajoituksen arvioidaan olevan oikeasuhtaista suhteessa päihtyneenä työskentelystä ilmailun tehtävissä aiheutuviin turvallisuusriskeihin.

Punnittaessa asiayhteyteen liittyviä perusoikeuksia keskenään on hallituksen käsityksen mukaan perustuslain 22 §:n näkökulmasta perusteltua rajoittaa henkilön perustuslain 7 ja 10 §:ssä säädettyjä perusoikeuksia sen vuoksi, että pystytään turvaamaan tavallisesti huomattavasti laajemman ihmisjoukon perusoikeuksien toteutuminen erityisesti perustuslain 7 §:n sekä myös perustuslain 15 §:n kannalta.

Ehdotetun sääntelyn katsotaan täyttävän perusoikeuksien rajoittamiselle asetetut täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimukset. Ehdotetun sääntelyn mukaan puhalluskokeeseen velvoittaminen edellyttäisi määriteltyjen edellytysten täyttymistä.

Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle. Puhalluskokeen arvioidaan tarkoittavan vähäisempää puuttumista työntekijän henkilökohtaiseen koskemattomuuteen tai yksityiselämän suojaan kuin terveystarkastuksen tai huumausainetestin, joihin työntekijä myös on laissa säädettyin edellytyksin mahdollista velvoittaa.

Esityksessä ehdotetaan säännöksiä, joissa edellytetään työnantajan huolehtivan puhalluskokeiden suorittamisesta tulosten luotettavuuden turvaavalla tavalla ja työntekijöiden yksityisyydensuojasta. Työntekijöiden yksityisyyttä suojataan myös henkilötietojen käsittelyä koskevalla sääntelyllä. Esityksessä ehdotettu sääntely on merkityksellistä Euroopan ihmisoikeussopimuksen 8 artiklassa säädetyn yksityiselämän suojan kannalta. Viranomaiset eivät saa puuttua tämän oikeuden käyttämiseen, paitsi kun laki sen sallii ja se on välttämätöntä demokraattisessa yhteiskunnassa kansallisen ja yleisen turvallisuuden tai maan taloudellisen hyvinvoinnin vuoksi, tai epäjärjestyksen tai rikollisuuden estämiseksi, terveyden tai moraalin suojaamiseksi, tai muiden henkilöiden oikeuksien ja vapauksien turvaamiseksi. Euroopan ihmisoikeustuomioistuin on katsonut, että yksityiselämä kattaa myös ammatillisen toiminnan ja liiketoiminnan.²²

EU:n perusoikeuskirjan yksityisyyden suojaa koskevan 7 artiklan mukaan jokaisella on oikeus siihen, että hänen yksityis- ja perhe-elämänsä, kotiaan ja viestejään kunnioitetaan. Perusoikeuskirjan 7 artiklassa turvatut oikeudet vastaavat Euroopan ihmisoikeussopimuksen 8 artiklassa turvattuja oikeuksia. Perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdan mukaan perusoikeuskirjassa tunnustettujen oikeuksien ja vapauksien käyttämistä voidaan rajoittaa ainoastaan lailla, ja kyseisten oikeuksien ja vapauksien olennaista sisältöä noudattaen. Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti rajoituksia voidaan tehdä ainoastaan, jos ne ovat

²² EIT, Niemietz v. Germany, 13710/88, 16.12.1992.

välttämättömiä ja vastaavat tosiasiallisesti unionin tunnustamia yleisen edun mukaisia tavoitteita tai tarvetta suojella muiden henkilöiden oikeuksia ja vapauksia.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen käytännössä yksityiselämän suojaan puuttumista on arvioitu siitä näkökulmasta, mitkä ovat työntekijän perustellut odotukset yksityiselämän suojan suhteen. Oikeuskäytännössä on kiinnitetty huomiota alkoholitestien yleisen turvallisuuden ja muiden henkilöiden oikeuksien ja vapauksien turvaamiseen liittyviin hyväksyttäviin tavoitteisiin. Esimerkiksi aluksella turvallisuuteen liittyvissä tehtävissä työskentelevien henkilöiden satunnaista alkoholitestausta on pidetty hyväksyttävänä yleisen turvallisuuden ja muiden henkilöiden oikeuksien ja vapauksien turvaamisen kannalta.²³

Ehdotetun sääntelyn tavoitteena on edistää siviili-ilmailun turvallisuutta ja turvata erityisesti ilma-aluksessa olevien henkeä ja terveyttä. Sääntelyn mahdollistaman puuttumisen työntekijän yksityiselämän suojaan arvioidaan olevan oikeassa suhteessa sääntelyn tavoitteisiin. Työnantajalla on velvollisuus informoida työntekijöitä puhalluskokeista ja niihin liittyvästä henkilötietojen käsittelystä. Työntekijät ovat siten tietoisia mahdollisuudesta tulla velvoitetuksi puhalluskokeeseen. Työntekijöiden yksityisyydestä on huolehdittava puhalluskokeiden suorittamisessa asianmukaisesti. Esityksen ei arvioida olevan ongelmallinen Suomen kansainvälisten ihmisoikeusvelvoitteiden kannalta.

10.3.2 Henkilötietojen käsittelyperuste

Esityksessä henkilötietojen käsittelyn oikeusperusteena olisi tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan e alakohta. Henkilötietojen käsittely voi perustua myös 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaan, kun työnantaja käsittelee henkilötietoja lakisääteisen velvoitteensa toteuttamiseksi, silloin kun on kyse työsuhteen päättämisperusteen selvittämisestä. Hallintovaliokunnan mietinnön (HaVM 13/2018 vp) mukaan 6 artiklan sanamuodon perusteella henkilötietojen käsittely voisi perustua useampaankin 6 artiklassa tarkoitettuun käsittelyn oikeusperusteeseen. Valiokunta korostaa, että useamman kuin yhden henkilötietojen käsittelyn oikeusperusteen käyttäminen ei kuitenkaan voi johtaa siihen, että jäisi epäselväksi, mitä oikeuksia rekisteröidyllä sanotun lain mukaan olisi. Koska työsuhteen päättämisperusteen selvittämisen yhteydessä tapahtuva käsittely perustuisi 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaan, rekisteröidyllä ei olisi tietosuoja-asetuksen 21 artiklan mukaan oikeutta vastustaa käsittelyä toisin kuin 6 artiklan 1 kohdan e alakohtaan perustuvassa käsittelyssä.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi puhalluskokeiden tulosten käsittelystä. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi, että työnantajalla olisi 170 a §:ssä säädettyjen edellytysten täyttyessä oikeus käsitellä työntekijän puhalluskokeen tulosta koskevia henkilötietoja. Tietojen käsittelyn edellytyksenä olisi siten se, että työnantajalla 170 a §:n mukaisesti olisi oikeus velvoittaa työntekijä puhalluskokeeseen. Tietoja saisi käsitellä, jos käsittely olisi tarpeen työntekijöiden päihteettömyyden valvontaa varten työajalla, työsuhdetta koskevien päätösten tekemiseksi taikka oikeusvaateen selvittämiseksi, laatimiseksi, esittämiseksi tai puolustamiseksi. Pääsääntöisesti negatiivisten puhalluskokeiden tulosten säilyttäminen puhalluskokeen suorittamisen jälkeen ei ole tarpeen. Sääntelyn selkeyden ja työntekijän henkilötietojen suojan vuoksi on perusteltua, että myös negatiivisten puhalluskokeiden tulosten sallituista käyttötarkoituksista säädettäisiin samassa yhteydessä.

Puhalluskokeen tulokset voivat ainakin useamman positiivisen tuloksen yhdistelmänä tuoda ilmi työntekijän terveydentilaa koskevan henkilötiedon, kuten päihderiippuvuuden. Perustus-

²³ EIT, Madsen v Denmark, 58341/00, 7.11.2002.

lakivaliokunta on edellyttänyt arkaluontoisten henkilötietojen käsittelyn rajaamista täsmällisillä ja tarkkarajaisilla säännöksillä vain välttämättömään. Siitä, voidaanko yksittäistä, positiivista puhalluskokeen tulosta pitää terveystietona tai valtiosääntöisesti arkaluonteisena henkilötietona, ei ole perustuslakivaliokunnan kantaa.

Ehdotettavat henkilötietojen käsittelyä koskevat säännökset perustuisivat tietosuoja-asetuksen 6 artiklassa, 9 artiklan 2 kohdan b alakohdassa ja 88 artiklassa säädettyyn kansalliseen liikkumavaraan. Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat pitää voimassa tai ottaa käyttöön yksityiskohtaisempia säännöksiä tässä asetuksessa vahvistettujen sääntöjen soveltamisen mukauttamiseksi sellaisessa käsittelyssä, joka tehdään 1 kohdan c ja e alakohdan noudattamiseksi määrittämällä täsmällisemmin tietojenkäsittely- ja muita toimenpiteitä koskevat erityiset vaatimukset, joilla varmistetaan laillinen ja asianmukainen tietojenkäsittely. Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 3 kohdan mukaan 1 kohdan c ja e alakohdassa tarkoitetun käsittelyn perustasta on säädettävä joko unionin oikeudessa tai rekisterinpitäjään sovellettavassa jäsenvaltion lainsäädännössä. Käsittelyn tarkoitus määritellään kyseisessä käsittelyn oikeusperusteessa tai, 1 kohdan e alakohdassa tarkoitetussa käsittelyssä, sen on oltava tarpeen yleistä etua koskevan tehtävän suorittamiseksi tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi. Kyseinen käsittelyn oikeusperuste voi sisältää erityisiä säännöksiä, joilla mukautetaan tietosuoja-asetuksen sääntöjen soveltamista, muun muassa yleisiä edellytyksiä, jotka koskevat rekisterinpitäjän suorittaman tietojenkäsittelyn lainmukaisuutta, käsiteltävien tietojen tyyppiä, asianomaisia rekisteröityjä, yhteisöjä joille ja tarkoituksia joihin henkilötietoja voidaan luovuttaa, käyttötarkoitussidonnaisuutta, säilytysaikoja sekä käsittelytoimia ja -menettelyjä, mukaan lukien laillisen ja asianmukaisen tietojenkäsittelyn varmistamiseen tarkoitetut toimenpiteet.

Ehdotettu terveydentilaa koskevien henkilötietojen käsittely on 9 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti tarpeen rekisterinpitäjän tai rekisteröidyn velvoitteiden ja erityisten oikeuksien noudattamiseksi työoikeuden alalla. Mainitussa kohdassa edellytetään, että kansallisessa lainsäädännössä säädetään tällöin rekisteröidyn perusoikeuksia ja etuja koskevista asianmukaisista suojatoimista.

Kansallista liikkumavaraa on työsuhteessa tapahtuvan henkilötietojen käsittelyn osalta myös tietosuoja-asetuksen 88 artiklassa. Artiklan 2 kohdan mukaan kansallisiin työsuhteessa tapahtuvaa henkilötietojen käsittelyä koskeviin erityissääntöihin on sisällytettävä asianmukaisia ja erityisiä toimenpiteitä rekisteröidyn ihmisarvon, oikeutettujen etujen ja perusoikeuksien suojaamiseksi siten, että erityistä huomiota kiinnitetään tietojenkäsittelyn läpinäkyvyyteen, henkilötietojen siirtoihin saman konsernin tai yritysryhmän, joka harjoittaa yhteistä taloudellista toimintaa, sisällä ja työpaikalla käytössä oleviin valvontajärjestelmiin.

Pykälään ehdotetaan otettavaksi viittaus yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 5 §:ään. Viittaussäännöksen nojalla tulisi positiivisten puhalluskokeiden tulosten käsittelyssä noudattaa, mitä mainitun lain 5 §:n 2 ja 4 momentissa säädetään työntekijän terveydentilaa koskevien tietojen käsittelystä, käsittelyyn oikeutetuista henkilöistä, tietojen säilyttämisestä ja tietojen poistamisesta sekä käsittelyn perusteen ja tarpeen arvioinnista. Positiivisella puhalluskokeen tuloksella tarkoitettaisiin tulosta, josta ilmenee työntekijän olevan alkoholin vaikutuksen alaisena. Yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 5 §:n 1 momentin mukaan työnantajalla on mainitussa pykälässä säädettyjen tilanteiden lisäksi oikeus käsitellä terveydentilaa koskevia tietoja niissä tilanteissa ja siinä laajuudessa, kuin muualla laissa erikseen säädetään. Pykälän 2 momentin mukaan terveydentilaa koskevia tietoja saavat käsitellä vain ne henkilöt, jotka näiden tietojen perusteella valmistelevat tai tekevät työsuhdetta koskevia päätöksiä taikka panevat niitä toimeen. Työnantajan on nimettävä nämä henkilöt tai määriteltävä tehtävät, joihin sisältyy terveydentilaa koskevien tietojen käsittelyä. Tietoja

käsittävät henkilöt eivät saa ilmaista näitä tietoja sivulliselle työsuhteen aikana eikä sen päättymisen jälkeen. Pykälän 4 momentin mukaan työnantajan on säilytettävä hallussaan olevat työntekijän terveydentilaa koskevat tiedot erillään muista keräämistään henkilötiedoista. Terveydentilaa koskevat tiedot on poistettava välittömästi sen jälkeen, kun käsittelylle ei ole 1 momentissa tarkoitettua perustetta. Käsittelyn perustetta ja tarvetta on arvioitava vähintään viiden vuoden välein. Positiivista puhalluskokeen tulosta koskevat tiedot olisi siten poistettava, kun käsittely ei enää olisi tarpeen ehdotetussa pykälässä mainittuja tarkoituksia varten. Tietojen säilytysaikaa ei ole mahdollista määritellä tarkemmin, koska tiedoilla voi olla merkitystä pitkänkin ajan kuluttua esimerkiksi kanneaikojen vuoksi tai työsuhteen päättämistä koskevan päätöksen laillisuutta koskevan oikeudenkäynnin yhteydessä.

Yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 5 §:n 2 ja 4 momentissa säädettyjen käsittelyn suojatoimien soveltaminen myös ehdotetussa sääntelyssä tarkoitettuun positiivisten puhalluskokeiden tulosten käsittelyyn olisi perusteltua sen vuoksi, että puhalluskokeen tulokset voivat ilmaista työntekijän terveydentilaa koskevan tiedon ja olla siten arkaluonteisia.

Tietosuojalain 6 §:n 2 momentin mukaan rekisterinpitäjän on toteutettava asianmukaiset ja erityiset toimenpiteet rekisteröidyn oikeuksien suojaamiseksi silloin, kun se käsittelee erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluvia tietoja. Mainituissa 6 §:n 2 momentissa on luettelo toimenpiteistä, joita asianmukaiset ja erityiset toimenpiteet voivat sisältää. Esityksessä tarkoitettuun käsittelyyn soveltuvat luettelon toimenpiteistä erityisesti ne, joilla parannetaan henkilötietoja käsittelevän henkilöstön osaamista sekä rekisterinpitäjän sisäiset toimenpiteet, joilla estetään pääsy henkilötietoihin. Lisäksi työnantajan on rekisterinpitäjänä arvioitava, millaisia muita suojatoimenpiteitä henkilötietojen käsittelyyn sisältyvät riskit edellyttävät ja toteutettava asianmukaiset tekniset ja organisatoriset toimenpiteet, joilla varmistetaan, että henkilötietojen käsittely tapahtuu tietosuoja-asetuksen ja tietosuojalain vaatimusten mukaisesti.

Tietosuoja-asetuksen 10 artiklan mukaan rikostuomioihin ja rikkomuksiin tai niihin liittyviin turvaamistoimiin liittyvien henkilötietojen käsittely voidaan suorittaa vain viranomaisen valvonnassa silloin, kun se sallitaan unionin oikeudessa tai jäsenvaltion lainsäädännössä tai silloin, kun se sallitaan unionin oikeudessa tai jäsenvaltion lainsäädännössä, jossa säädetään asianmukaisista suojatoimista rekisteröidyn oikeuksien ja vapauksien suojelemiseksi. Kun puhalluskoe suoritettaisiin ennen työajan alkamista, tuloksen käsittelyyn ei liittyisi säädettyjen tietojen käsittelyä, sillä pelkästään puhalluskokeen tulos ei viittaisi työntekijän tehneen rikoksen. Koska satunnainen ja säännönmukainen puhallutus suoritettaisiin ennen työajan alkua, ei työntekijä olisi ehtinyt vielä syyllistyä ilmailulain 177 §:n mukaiseen huumaan aineen käyttämiseen ilmailussa tai rikoslain 23 luvun 6 §:n mukaiseen ilmailukennejuopumukseen, vaikka puhallutustulos osoittaisi työntekijän veren alkoholipitoisuuden olevan koholla.

Tietosuoja-asetuksen 10 artiklan mukaisia tietoja käsiteltäisiin kuitenkin silloin, kun yksittäinen työntekijä puhallutettaisiin työajalla päihtymysepäilyn vuoksi ja puhalluskokeen tulos olisi positiivinen. Tällöin puhalluskokeen positiivinen tulos olisi 10 artiklassa tarkoitettu henkilötieto. Tietosuojalain 7 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan tällaisia tietoja saa käsitellä, jos tietoja käsitellään tietosuojalain 6 §:n 1, 2 tai 7 kohdassa säädettyssä tarkoituksessa. Puhalluskokeen positiivista tulosta koskevan tiedon käsittelyssä olisi kyse tietosuojalain 6 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua tietojen käsittelystä, josta säädetään laissa tai joka johtuu välittömästi rekisterinpitäjälle kuuluvasta tehtävästä. Tietosuoja-asetuksen 10 artiklan edellyttäminä asianmukaisina suojatoimina rekisteröidyn oikeuksien ja vapauksien suojelemiseksi voitaisiin pitää edellä mainitulla tavalla viittaussäännöstä yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 5 §:ään.

Ehdotettujen suojatoimien arvioidaan olevan asianmukaiset ja riittävät ja täyttävän tietosuojasetuksen 9 artiklan 2 kohdan b alakohdan, 10 artiklan ja 88 artiklan 2 kohdan vaatimukset. Tietosuojasetuksen 88 artiklan 2 kohdassa mainittua läpinäkyvyyttä turvataan lisäksi yhteistoiminta- ja kuulemismenettelyillä.

Ehdotettavan pykälän mukainen henkilötietojen käsittely on ensisijaisesti tarpeen, jotta työnantaja voi huolehtia ilma-aluksen, ilma-aluksessa olevien henkilöiden ja ympäristön turvallisuudesta. Ehdotettu henkilötietojen käsittelyä koskeva sääntely täyttäisi siten tietosuojasetuksen 6 artiklan 3 kohdassa edellytetyllä tavalla yleisen edun mukaisen tavoitteen.

Puhalluskokeen tulosta koskevien henkilötietojen käsittely olisi sallittua vain 170 a §:ssä säädettyjen edellytysten täytyessä lentoturvallisuuden suojaamiseksi. Käsittelyn sallitut tarkoitukset määriteltäisiin ehdotetussa säännöksessä. Henkilötietojen käsittelyä on rajoitettu siihen, mikä on välttämätöntä ehdotettavan puhalluskokeita koskevan sääntelyn tavoitteiden toteuttamiseksi. Positiivista puhalluskokeen tulosta koskevien henkilötietojen käsittelyyn osallistuvan henkilöpiirin rajaamisesta ja tietojen poistamisesta ehdotetaan säädettäväksi viittaamalla yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 5 §:ään. Henkilötietojen käsittelyn arvioidaan siten olevan tietosuojasetuksen 6 artiklan 3 kohdassa edellytetyllä tavalla oikeasuhteista suhteessa käsittelyn tavoitteisiin.

10.3.3 Henkilötietojen suoja

Esitykseen sisältyvät henkilötietojen käsittelyä puhalluskokeiden yhteydessä koskevat säännökset ovat merkityksellisiä myös perustuslain 10 §:ssä turvattujen henkilötietojen suojan kannalta. Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaan henkilötietojen suojasta on säädettävä tarkemmin lailla.

EU:n perusoikeuskirjan 8 artiklan mukaan jokaisella on oikeus henkilötietojensa suojaan. Tällaisten tietojen käsittelyn on oltava asianmukaista ja sen on tapahduttava tiettyä tarkoitusta varten ja asianomaisen henkilön suostumuksella tai muun laissa säädetyn oikeuttavan perusteen nojalla.

Perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä, että siltä osin kuin Euroopan unionin lainsäädäntöedellyttää kansallista sääntelyä tai mahdollistaa sen, tätä kansallista liikkumavaraa käytettäessä otetaan huomioon perus- ja ihmisoikeuksista seuraavat vaatimukset ja että hallituksen esityksessä on erityisesti perusoikeuksien kannalta merkityksellisen sääntelyn osalta syytä tehdä selkoa kansallisen liikkumavaran alasta (ks. esim. PeVL 2/2018 vp, s. 5 ja siinä viitatu lausunnot).

Perustuslakivaliokunta on katsonut, että yleistä tietosuojasetusta yksityiskohtaisemman lakitasoisen sääntelyn tarve tulee perustella myös tietosuojasetuksen puitteissa tapauskohtaisesti (PeVL 14/2018 vp, s. 6). Sääntelyn tarpeen osalta on syytä kiinnittää huomiota myös asetuksessa omaksuttuun riskiperusteiseen lähestymistapaan.

Perustuslakivaliokunta on kiinnittänyt erityistä huomiota siihen, että yksityiselämän suojaan kohdistuvia rajoituksia on arvioitava kulloisessakin sääntely-yhteydessä perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten valossa (PeVL 14/2018 vp, s. 5 ja siinä viitatu lausunnot). Valiokunnan mukaan on lähtökohtaisesti riittävää perustuslain 10 §:n 1 momentin kannalta, että sääntely täyttää tietosuojasetuksessa asetetut vaatimukset. Perustuslakivaliokunnan mielestä on kuitenkin selvää, että erityislainsäädännön tarpeellisuutta on arvioitava tietosuojasetuksessa edellytetyn riskiperustaisen lähestymistavan mukaisesti kiinnittämällä huomiota tietojen käsittelyn aiheuttamiin uhkiin ja riskeihin. Mitä korkeampi riski käsittelystä aiheutuu

luonnollisen henkilön oikeuksille ja vapauksille, sitä perustellumpaa on yksityiskohtaisempi sääntely. Tällä seikalla on erityistä merkitystä arkaluonteisten tietojen käsittelyn osalta. (PeVL 14/2018 vp, s. 5.) Valiokunnan mukaan arkaluonteisten tietojen käsittely on rajattava täsmällisillä ja tarkkarajaisilla säännöksillä vain välttämättömään. Arkaluonteisten tietojen käsittelyä koskevan sääntelyn on oltava tietosuoja-asetuksen mahdollistamissa puitteissa yksityiskohtaista ja kattavaa (PeVL 15/2018 vp, s. 40).

Henkilötietojen käsittelyä koskevan sääntelyn liikkumavaraa ja sen käyttöä on selostettu edellä nykytilan kuvauksen yhteydessä ja kohdassa 10.3.2, jossa selostetaan henkilötietojen käsittelyn oikeusperusteet. Tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 2 ja 3 kohdan liikkumavaran nojalla on mahdollista säätää kansallisesti henkilötietojen laillisen käsittelyn edellytyksistä, käyttötarkoituksesta ja säilytysajasta. Tietosuoja-asetuksen 9 artiklan 2 kohdan b alakohdassa edellytetään, että erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluvien henkilötietojen käsittelyä b alakohdan nojalla koskevassa kansallisessa lainsäädännössä säädetään rekisteröidyn perusoikeuksia ja etuja koskevista asianmukaisista suojaustoimista.

Tietosuoja-asetuksen 88 artiklan 2 kohdassa edellytetään myös, että kansallisessa lainsäädännössä säädetään erityisiä toimenpiteitä rekisteröityjen ihmisarvon, oikeutettujen etujen ja perusoikeuksien suojaamiseksi.

Puhalluskokeen tuloksen ei arvioida sellaisenaan olevan tietosuoja-asetuksen 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu erityisiin henkilötietoryhmiin kuuluva terveystieto tai valtiosääntöisesti arkaluonteinen tieto. Kuitenkin puhalluskokeiden positiiviset tulokset voivat useamman puhalluskokeen tuloksen yhdistelmänä tai yhdistettyinä muihin työntekijää koskeviin henkilötietoihin ilmaista työntekijän terveydentilaa koskevan arkaluonteisen tiedon, kuten päihderiippuvuuden.

Tämän vuoksi tietosuoja-asetukseen sisältyvän kansallisen liikkumavaran käyttöä pidetään perusteltuna ja ehdotetaan säädettäväksi erikseen henkilötietojen käsittelystä puhalluskokeiden yhteydessä. Tietojen suojaamiseen on perusteltua kiinnittää erityistä huomiota niihin liittyvien erityisten riskien vuoksi. Tämän vuoksi on tarpeen myös rajoittaa käsittelyn sallittuja tarkoituksia. Negatiivisten puhalluskokeiden tulosten säilyttäminen ei pääsääntöisesti ole tarpeen. Sääntelyn selkeyden ja työntekijän henkilötietojen suojan vuoksi on perusteltua, että myös negatiivisten puhalluskokeiden tulosten sallituista käyttötarkoituksista säädettäisiin samassa yhteydessä. Ehdotettujen henkilötietojen käsittelyä koskevien säännösten katsotaan olevan tietosuoja-asetukseen sisältyvän kansallisen liikkumavaran mukaisia.

Yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 5 §:ssä on säädetty työntekijän terveydentilaa koskevien tietojen käsittelyn suojaustoimista. Suojaustoimien arvioidaan soveltuvan myös positiivisten puhalluskokeiden tulosten käsittelyyn ja olevan riittävät myös niiden käsittelyn osalta. Esitys sisältää säännökset tietojen käsittelystä, säilyttämisestä ja poistamisesta. Henkilötietojen käsittelyä koskevan sääntelyn arvioidaan täyttävän perustuslakivaliokunnan käytännössä arkaluonteisten henkilötietojen käsittelylle asetetut vaatimukset.

10.3.4 Puhalluskokeeseen velvoitettavan työntekijän oikeusturva

Työsopimuslaissa (55/2001) edellytetään työntekijöiden tasapuolista kohtelua, mikä koskisi myös puhalluskokeita ja päihtyneenä työskentelystä työntekijöille määrättäviä seuraamuksia. Laissa ehdotetaan säädettäväksi menettelytavoista, jotka liittyvät puhalluskokeen tulosten luotettavuuden turvaamiseen ja työnantajan velvollisuudesta huolehtia työntekijöiden yksityisyyden turvaamisesta puhalluskokeissa. Laissa ehdotetaan säädettäväksi myös työnantajan velvollisuudesta tiedottaa työntekijöille oikeudesta vaatia puhalluskokeen tuloksen

varmentamista. Lisäksi ehdotetaan puhalluskokeiden tulosten käsittelyä koskevia erityissäännöksiä.

Työsuhteen päättämisperusteista ja henkilöstölle myönnettyihin lupiin liittyvistä hallinnollisista seuraamuksista on säädetty ilmailulaissa, liikenteen palveluista annetussa laissa ja työsopimuslaissa. Työnantajalla on työsuhteen päättämistilanteissa velvollisuus selvittää päättämisperuste. Todistustaakka työsuhteen päättämisperusteesta on oikeuskäytännön mukaan työnantajalla. Ehdotuksessa edellytetään puhalluskoetuloksen varmentamista ennen työoikeudellisten toimenpiteiden käyttöä. Esityksessä ei ehdoteta muutoksia työsuhteen päättämistä koskevaan sääntelyyn.

Perustuslain 21 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsiteltyksi asianmukaisesti ja ilman aiheutonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Säännöksen taustalla ovat kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevan kansainvälisen yleissopimuksen 14 artiklan 1 kappale ja Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 artikla. Säännöksellä on liittymäkohta perustuslain 80 §:ään, jonka mukaan ihmisten oikeuksien ja velvollisuuksien perusteet on säädettävä lailla. Työntekijällä on oikeus riitauttaa työnantajan tekemät työsuhdetta koskevat päätökset ja vaatia työnantajalta korvausta työsopimuslaista johtuvien velvoitteiden rikkomisesta aiheutuneesta vahingosta.

Sääntelyn arvioidaan kokonaisuudessaan täyttävän oikeusturvajärjestelyjen riittävyyttä koskevat vaatimukset.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ilmailulain (864/2014) 9 §:n 2 momentti, 43 §:n 2 momentti, 46 §, 53 §:n 1 momentin 1 kohta, 141 §:n 1 momentin 6 ja 10 kohta, 143 §, 146 §:n otsikko ja 17 kohta, 147, 148 ja 151 §, 158 §:n 3 momentti, 158 a ja 174 § sekä 181 §:n 3 momentin 6 kohta, sellaisina kuin ne ovat, 9 §:n 2 momentti, 141 §:n 1 momentin 10 kohta, 146 §:n otsikko, 174 § ja 181 §:n 3 momentin 6 kohta laissa 1327/2021, 43 §:n 2 momentti, 46 §, 53 §:n 1 momentin 1 kohta, 141 §:n 1 momentin 6 kohta, 143 ja 151 § sekä 158 §:n 3 momentti laissa 965/2018, 146 §:n 17 kohta ja 158 a § laissa 174/2023, 147 § osaksi laissa 320/2018 sekä 148 § laissa 965/2018 ja 1327/2021, sekä lisätään 97 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 965/2018, uusi 3 momentti, 141 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 965/2018 ja 1327/2021, uusi 3 momentti, 146 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1327/2021 ja 174/2023, uusi 18 kohta, lakiin siitä lailla 320/2018 kumotun 163 §:n tilalle uusi 163 §, lakiin uusi 170 a ja 170 b § sekä 181 §:n 3 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 534/2020 ja 1327/2021, uusi 7 kohta seuraavasti:

9 §

Eräitä muita ilma-aluksia ja laitteita koskevat poikkeukset

Mitä 2–4 ja 7 luvussa sekä liikenteen palveluista annetun lain 14 luvussa säädetään, ei sovelleta seuraaviin ilma-aluksiin ja laitteisiin:

- 1) painopisteohjattu ultrakevyt lentokone ja moottoroitu varjoliidin;
- 2) liidin, jonka tyhjämassa yksipaikkaisena on enintään 80 kiloa tai kaksipaikkaisena enintään 100 kiloa;
- 3) muu kuin tämän momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu ilma-alus, jonka tyhjämassa polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kiloa; tällä ei kuitenkaan tarkoiteta miehittämätöntä ilma-alusta.

43 §

Huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin Euroopan komission asetuksiin pohjautuvia tarkempia määräyksiä huoltohenkilöstön koulutusorganisaation:

- 1) henkilöstön koulutuksesta, kokemuksesta ja ammattitaidosta;
 - 2) koulutusohjelmista, työmenetelmistä, laatu järjestelmästä ja ohjeista.
-

46 §

Luvan myöntäjä

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää luvan, jollei tässä laissa toisin säädetä. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi kuitenkin myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenne- ja viestintävirasto. Merkinantajan hyväksynnän myöntää Liikenne- ja viestintävirasto tai merkinantajia kouluttava organisaatio, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt tähän tehtävään. Lupa on myönnettävä, jos hakija täyttää luvan saamisen edellytykset. Lupa myönnetään olemaan voimassa määrääjän, jollei jäljempänä toisin säädetä.

53 §

OhjaamomiehISTÖN ja kauko-ohjaajan lupakirja, kelpuutus ja hyväksyntä sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus

Ilma-aluksen ohjaamomiehISTÖN jäsenellä ja kauko-ohjaajalla on oltava:

- 1) Liikenne- ja viestintäviraston tai 163 §:ssä tarkoitetun pätevän yksikön myöntämät tai hyväksymät tehtävän edellyttämät lupakirja, kelpuutukset tai hyväksynnät sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus; tai
-

97 §

Tarkastusten ja valvonnan suorittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi sopimuksella siirtää yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle avustavia tehtäviä, jotka liittyvät turvatarkastajien teoria- ja kuvantulkintakokeiden järjestämiseen ja koesuoritusten valvontaan sekä todistusten antamiseen. Tehtävän siirtämisessä ja sen hoitamisessa noudatetaan liikenteen palveluista annetun lain 210, 212, 213 ja 215 §:ää.

141 §

Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan tai henkilön toimintaan puuttumiseksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa ryhtyä 142–145 §:ssä tarkoitettuihin toimiin sellaisten henkilöiden osalta, joilla on:

- 6) merkinantajan hyväksyntä;
-

- 10) organisaation vastuuhenkilön hyväksyntä; tai
-

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa 142 §:ssä tarkoitetun huomautuksen tai varoituksen myös sellaiselle lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimivalle tai

ilmailuun liittyvää toimintaa harjoittavalle henkilölle, jonka tehtävään tai toimintaan ei vaadita lupaa, sekä kieltää tämän toimimisen lentoturvallisuuteen tai siviili-ilmailun turvaamiseen vaikuttavassa tehtävässä 143 §:ssä tarkoitetuin perustein ja siinä tarkoitettulla tavalla.

143 §

Henkilölle myönnetyn luvan peruuttaminen tai tehtävässä toimimisen kieltäminen

Edellä 141 §:ssä tarkoitettulta henkilöltä voidaan väliaikaisesti tai pysyvästi peruuttaa toiminnan harjoittamisen edellytyksenä oleva lupa tai kieltää tämän toimiminen lentoturvallisuuteen tai siviili-ilmailun turvaamiseen vaikuttavassa tehtävässä, jos tämä:

1) sairauden, vammautumisen tai muun lentoturvallisuuteen vaikuttavan syyn vuoksi ei enää täytä asianomaisen luvan saamisen tai tehtävän hoitamisen edellytyksiä;

2) ei tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan tai kokemukseltaan enää täytä luvan saamisen edellytyksiä tai tehtävän vaatimuksia;

3) huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista;

4) rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen; tai

5) on muulla kuin 1–4 kohdassa tarkoitettulla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että se antaa aiheen epäillä henkilön kykyä tai halua noudattaa turvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Edellä 1 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu luvan peruutus tai toimintakielto on voimassa siihen saakka, kunnes luvan saamisen tai toiminnalle asetetut edellytykset täyttyvät. Mainitun momentin 3–5 kohdassa tarkoitettu luvan peruutus tai toimintakielto määrätään olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi.

Luvanhaltijaa tai toiminnan harjoittajaa voidaan kieltää harjoittamasta toimintaa, johon lupa oikeuttaa tai johon hänellä on muutoin oikeus, jos Liikenne- ja viestintäviraston tutkittavana tai käsiteltävänä on asia, josta saattaa seurata 1 momentissa tarkoitettu toimintakielto tai 144 §:ssä tarkoitettu lääketieteellisestä kelpoisuudesta annetun todistuksen peruuttaminen. Kielto on voimassa enintään siihen asti, kunnes kyseinen asia on ratkaistu. Luvan peruuttamisesta tehdään merkintä asianomaisen luparekisteritietoihin.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus turvallisuussyistä ilmoittaa henkilön työnantajalle tai toimeksiantajalle, jos se on ryhtynyt tässä pykälässä tarkoitettuihin toimenpiteisiin lupakirjan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruuttamiseksi, muuttamiseksi, rajoittamiseksi tai voimassaolon keskeyttämiseksi taikka lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimimisen kieltämiseksi tai jos virasto muutoin katsoo ilmoittamisen olevan tarpeen lentoturvallisuuden varmistamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi ilmoittaa työnantajalle tai toimeksiantajalle myös päätöksestä, jolla lupakirja tai todistus on peruutettu tai sitä on muutettu tai rajoitettu taikka tehtävässä toimiminen on kielletty, tai kun näistä toimenpiteistä on luovuttu.

146 §

Toimenpiteet organisaation toimintaan puuttumiseksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa ryhtyä 147–149 §:ssä tarkoitettuihin toimiin, kun kyseessä on:

17) palveluntarjoaja, joka tarjoaa lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti annetun komission asetuksen (EU) N:o 139/2014 2 artiklan 5 alakohdassa tarkoitettua asematasovalvontapalvelua;

18) muu kuin 1–17 kohdassa tarkoitettu lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää hoitava organisaatio.

147 §

Organisaatiolle annettava huomautus tai varoitus

Jos organisaatiolle myönnetyn luvan haltija, ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittaja tai muu lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää hoitava organisaatio jättää noudattamatta tässä laissa tarkoitetun hyväksynnän ehtoja tai muita kyseistä toimintaa koskevia säännöksiä ja määräyksiä, toiminnan harjoittajalle voidaan antaa huomautus tai varoitus.

Varoitus annetaan, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä. Varoitus annetaan kirjallisesti.

148 §

Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen sekä toiminnan kieltäminen ja rajoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa tässä laissa tarkoitettua organisaatiolle myönnettyä lupaa, peruuttaa luvan taikka kieltää siinä tarkoitetun toiminnan väliaikaisesti, jos:

1) on perusteltua syytä epäillä, ettei luvan mukaisen toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti;

2) luvan myöntämisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

3) luvan haltija jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa; tai

4) luvan haltija jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta luvan ehtojen vastaista toimintaa tai jatkaa muiden toimintaa koskevien säännösten tai määräysten rikkomista.

Lupa voidaan peruuttaa vain, jos organisaation kannalta lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää tai rajoittaa toistaiseksi tai määräajaisesti sellaisen toiminnan, johon tämän lain tai tässä laissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaan ei tarvita lupaa, mutta siitä on tehtävä ilmoitus, ja:

1) on perusteltua syytä epäillä, ettei ilmoituksessa tarkoitettu toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti;

2) ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

3) toiminnan harjoittaja jättää olennaisesti noudattamatta säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa; tai

4) toiminnan harjoittaja jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa koskevien säännösten ja määräysten rikkomista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi 3 momentissa tarkoitetuin perustein turvallisuussyistä kieltää tai rajoittaa toistaiseksi tai määräajaisesti myös sellaisen ilmailuun liittyvän toiminnan, johon tämän lain tai tässä laissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaan ei tarvita lupaa eikä ilmoitusta.

151 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Jos joku rikkoo tätä lakia, siinä tarkoitettua toimintaa koskevia EU-asetuksia tai lain nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa tällaisen käskyn tai kiellon tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan.

158 §

Lentoesteet

Lentoestelupaa ei tarvita lentopaikalle, sen esterajoitus- ja estesuojauspinnoille eikä muille lentopaikkaan kuuluville alueille asetettaville laitteille, rakennuksille, rakennelmille tai merkeille, jotka lentopaikan pitäjä asettaa itse tai joiden asettamisesta on sovittu lentopaikan pitäjän kanssa. Tällaisista laitteista, rakennuksista, rakennelmista ja merkeistä on kuitenkin ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle lentoesterekisteriin merkitsemistä varten.

158 a §

Lentoesteluvan myöntäminen

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta 158 §:n 2 momentissa tarkoitettun lentoesteluvan. Lupaa voi hakea laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin omistaja, haltija tai ylläpitäjä.

Hakijan on liitettävä hakemukseensa Suomessa toimivien lentomenetelmäsuunnittelupalveluiden tarjoajien selvitykset suunnitellun lentoesteen vaikutuksista lentomenetelmiin sekä selvitykset lentoesteen vaikutuksista lentopaikan lentoesterajoituspintoihin niiden

lentopaikkojen pitäjiltä, joiden vaikutuspiirissä laite, rakennus, rakennelma tai merkki on. Selvityksen antaja voi periä selvityksestä kohtuullisen korvauksen.

Liikenne- ja viestintäviraston on ennen luvan myöntämistä arvioitava lentoesteen vaikutukset erityisesti lentomenetelmiin ja lentopaikan esterajoituspintoihin, ja näistä vaikutuksista aiheutuvat seurannaisvaikutukset lentoliikenteen sujuvuudelle ja lentopaikan pitäjälle.

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä lentoestelupa, jos lentoturvallisuus ei vaarannu ja jos suunnitellun esteen aiheuttamaa haittaa lentoliikenteen sujuvuudelle voidaan käytettävissä olevilla lentomenetelmän suunnittelukriteereillä vähentää siten, ettei se aiheuta lentopaikan pitäjälle kohtuutonta haittaa tai vaikeuta lentoliikenteen sujuvuutta.

163 §

Tehtävien siirto päteville yksiköille

Liikenne- ja viestintävirasto voi siirtää henkilöiden tai organisaatioiden ensimmäiseen sertifiointiin tai jatkuvaan valvontaan liittyvät tehtävät päteville yksiköille noudattaen, mitä EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkemmin säädetään.

170 a §

Puhalluskoe

Työnantaja voi velvoittaa ne työntekijät, jotka työskentelevät ilma-aluksessa tai lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa, säännönmukaiseen tai satunnaiseen työnantajan määrittämänä ajankohtana suoritettavaan puhalluskokeeseen sen selvittämiseksi, ovatko työntekijät alkoholin vaikutuksen alaisina välittömästi ennen työajan alkamista. Työnantaja voi kuitenkin velvoittaa yksittäisen työntekijän puhalluskokeeseen, jos on perusteltua aihetta epäillä työntekijän olevan alkoholin vaikutuksen alaisena työajalla suorittaessaan tehtävää ilma-aluksessa tai lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa. Lentotoiminnan harjoittaja voisi velvoittaa puhalluskokeeseen myös lennoilla tai lennon valmistelutehtävissä työskentelevät alihankkijoidensa työntekijät, jotka toimivat ilma-aluksen ohjaamo- tai matkustamomiehistössä.

Jos työnantaja velvoittaa työntekijöitä puhalluskokeeseen, työnantajalla on oltava työterveyshuoltolain (1383/2001) 11 §:n 4 momentissa tarkoitettu päihdeohjelma. Ennen päihdeohjelman hyväksymistä tehtävät, joissa puhalluskokeeseen voidaan 1 momentin nojalla velvoittaa ilman perusteltua epäilyä, on käsiteltävä yhteistoimintalaissa (1333/2021) tarkoitetussa vuoropuhelussa. Yrityksissä, jotka eivät kuulu yhteistoimintalain soveltamisalaan, työnantajan on ennen päihdeohjelman hyväksymistä varattava työntekijöille tai heidän edustajilleen tilaisuus tulla kuulluiksi siitä, missä tehtävissä edellytykset säännönmukaisiin tai satunnaisiin puhalluskokeisiin määrittämiselle täyttyvät.

Työnantajan on käytettävä puhalluskokeissa mahdollisimman luotettavia laitteita, jotka on kalibroitu ja huollettu valmistajan ohjeiden mukaisesti. Työnantajan on huolehdittava siitä, että puhalluskokeita suoritavilla on riittävä koulutus käyttää laitetta ja muutoinkin huolehdittava puhalluskokeiden toteuttamisesta tulosten luotettavuuden turvaavalla tavalla. Työnantajan on huolehdittava työntekijöiden yksityisyyden turvaamisesta puhalluskokeissa. Työntekijän vaatimuksesta puhalluskokeen tulos on varmennettava uudella puhalluskokeella. Muulla kuin tarkkuusalkometrillä tehdyn puhalluskokeen tulos on työntekijän vaatimuksesta varmennettava

toisella laitteella. Yhteistoiminnasta teknisin menetelmin toteutetun valvonnan järjestämisessä säädetään yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain (759/2004) 21 §:ssä.

Työnantajan on tiedotettava työntekijöille oikeudesta vaatia puhalluskokeen tuloksen varmentamista.

170 b §

Henkilötietojen käsittely puhalluskokeiden yhteydessä

Työnantajalla on 170 a §:n 1 momentissa säädettyjen edellytysten täyttyessä oikeus käsitellä työntekijän puhalluskokeen tulosta koskevia henkilötietoja. Tietoja saa käsitellä, jos käsittely on tarpeen työntekijöiden päihitteettömyyden valvontaa varten työajalla, työsuhdetta koskevien päätösten tekemiseksi tai oikeusvaateen selvittämiseksi, laatimiseksi, esittämiseksi tai puolustamiseksi. Positiivista puhalluskokeen tulosta koskevien henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan, mitä yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 5 §:n 2 ja 4 momentissa säädetään työntekijän terveydentilaa koskevien tietojen käsittelystä.

174 §

Virkavastuu

Edellä 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103, 121 ja 163 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

181 §

Muutoksenhaku

Seuraaviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin vaaditaan oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta:

6) 43 §:ssä tarkoitetun Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän huoltohenkilöstön koulutusorganisaation tai 114 §:ssä tarkoitetun lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaation antama päätös;

7) 163 §:ssä tarkoitetut pätevien yksiköiden tekemät päätökset.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 124 §:n 2 momentti, 130 §:n 1 momentti, 211 §:n 1 momentti ja 245 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 124 §:n 2 momentti ja 211 §:n 2 momentti laissa 984/2018, 130 §:n 1 momentti laissa 1244/2021 ja 245 §:n 1 momentti laissa 1256/2020, sekä

lisätään lakiin uusi 243 a § ja 249 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 371/2019, 1256/2020 ja 1244/2021, uusi 6 momentti seuraavasti:

124 §

Rajoitettujen lentoliikenneoikeuksien jakaminen

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää liikennöintiluvan hakemuksesta. Jos liikenneoikeuksia on rajoitettu määrä, eikä liikennöintilupaa voida myöntää kaikille sitä hakeneille, päätöksen on perustuttava kokonaistarkasteluun, jossa otetaan huomioon matkustaja- ja rahtiliikenteen tarpeet, kilpailun edistäminen sekä Euroopan unionin lentoliikenteen tasapainoinen kehitys. Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa liikennöintiluvan myöntämispäätöksensä tarkasteltavaksi uudelleen sellaisen unionin lentoliikenteen harjoittajan hakemuksesta, joka harjoittaa lentoliikennettä Suomessa, Suomesta tai Suomeen, sen selvittämiseksi, käytetäänkö liikennöintiluvan kattamia liikenneoikeuksia tehokkaasti ja sopusoinnussa Euroopan unionin ja kansallisen kilpailulainsäädännön kanssa.

130 §

Lentäjä, matkustamomiehistön jäsen ja kauko-ohjaaja

Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön vaatimuksista sekä tarkastuslentäjän valtuutuksista ja muista henkilöluvista säädetään EASA-asetuksessa ja siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011, jäljempänä *lentomiehistöasetus*. Siltä osin kuin mainittuja asetuksia ei sovelleta, ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenenä toimivalla henkilöllä on kuitenkin oltava lentäjän lupa siihen liittyvine kelpuutuksineen ja valtuutuksineen sekä lääketieteellinen kelpoisuus. Siltä osin kuin mainittuja asetuksia ei sovelleta, matkustamossa turvallisuustehtävissä toimivalla henkilöllä on oltava tai oltava aiemmin ollut matkustamomiehistön kelpoisuustodistus, tai hänen on oltava saanut muu Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä, lentotoiminnan harjoittajan itse laatima turvallisuuskoulutus. Jos ilma-aluksessa ei ole turvallisuustehtävissä toimivaa matkustamomiehistön jäsentä, ohjaamomiehistö huolehtii myös matkustamon turvallisuustehtävistä. Ilma-aluksen

ohjaamomiehistön jäsenenä toimivalla ja muulla ilmailuradiota käyttävällä henkilöllä on myös oltava Kansainvälisen televiestintäliiton peruskirjaa ja yleissopimusta (SopS 94/1996) täydentävän radio-ohjesäännön mukainen rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus.

211 §

Lupa- ja rekisteröintitehtävien siirtäminen

Palveluntarjoaja ei saa arvioida rekisteröinnin ja luvan myöntämisen edellytysten täyttymistä eikä poistaa liikennevälinettä lopullisesti rekisteristä, vaan sen on siirrettävä tällaiset hakemukset tai rekisteri-ilmoitukset Liikenne- ja viestintäviraston ratkaistavaksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi siirtää pätevyyden todentamiseen liittyvänä avustavana tehtävänä pätevyyden arviointiin liittyvän kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen.

243 a §

Ilmoittaminen lentomiehistön lupakirjan, kelpoisuustodistuksen tai terveydentilatodistuksen peruuttamisesta, muuttamisesta tai rajoittamisesta

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus turvallisuussyistä ilmoittaa lentotoiminnan harjoittajalle, jos virasto on ryhtynyt 242 §:ssä tarkoitettuihin toimenpiteisiin lentotoiminnan harjoittajan palveluksessa olevan lentäjän lupakirjan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen taikka matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen tai terveydentilatodistuksen peruuttamiseksi, muuttamiseksi, rajoittamiseksi tai voimassaolon keskeyttämiseksi tai jos virasto muutoin katsoo ilmoittamisen olevan tarpeen lentoturvallisuuden varmistamiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi ilmoittaa lentotoiminnan harjoittajalle myös päätöksestä, jolla tämän palveluksessa olevan henkilön lupakirja tai todistus on peruutettu tai sitä on muutettu tai rajoitettu taikka kun toimenpiteistä on luovuttu.

245 §

Huomautus tai varoitus

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvanhaltijalle ja tällaisen luvanhaltijan Liikenne- ja viestintävirastoon ilmoitetulle vastuuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin 242 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa tai luvassa tarkoitettun tehtävän hoitamista. Huomautus tai varoitus voidaan antaa myös tässä laissa tarkoitetun ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan Liikenne- ja viestintävirastoon ilmoitetulle vastuuhenkilölle taikka muulle lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää hoitavalle, jos nämä eivät noudata toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa huomautuksen tai varoituksen tässä laissa tarkoitetun hyväksymispäätöksen perusteella toimivalle toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan ilmoittamalle vastuuhenkilölle, jos toiminnan harjoittaja ei ole

noudattanut toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Virasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.

249 §

Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa

Liikenne- ja viestintävirasto voi 5 momentissa tarkoitettuun perusteisiin turvallisuuksista kieltää toistaiseksi tai määräajaksi myös sellaisen 13 tai 14 luvussa tarkoitetun toiminnan, johon tämän lain tai Euroopan unionin lainsäädännön mukaan ei tarvita lupaa eikä ilmoitusta, taikka rajoittaa sitä. Liikenne- ja viestintävirasto voi 5 momentissa tarkoitettuun perusteisiin kieltää toistaiseksi tai määräajaksi organisaation vastuuhenkilönä toimimisen tai rajoittaa sitä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

yhteistoimintalain 12 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan yhteistoimintalain (1333/2021) 12 §:n 2 kohta, sellaisena kuin se on laissa
499/2022 seuraavasti:

12 §

Muusta lainsäädännöstä johtuvat vuoropuhelussa käsiteltävät asiat

Muusta lainsäädännöstä johtuvia 8 §:n 6 kohdan mukaisessa vuoropuhelussa käsiteltäviä asioita ovat:

2) yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 7 ja 8 §:ssä tarkoitetut työtehtävät, joissa työnhakija tai työntekijä on joko velvollinen antamaan tai voi suostumuksensa perusteella antaa huumausainetestiä koskevan todistuksen työnantajalle työterveyshuoltolain 11 §:n 4 momentin mukaisesti, sekä merityösopimuslain (756/2011) 13 luvun 19 a §:ssä ja ilmailulain (864/2014) 170 a §:ssä tarkoitetut työtehtävät, joissa työnantaja voi ilman perusteltua epäilyä velvoittaa työntekijän puhalluskokeeseen;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 3.4.2025

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

1.

Laki

ilmailulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ilmailulain (864/2014) 9 §:n 2 momentti, 43 §:n 2 momentti, 46 §, 53 §:n 1 momentin 1 kohta, 141 §:n 1 momentin 6 ja 10 kohta, 143 §, 146 §:n otsikko ja 17 kohta, 147, 148 ja 151 §, 158 §:n 3 momentti, 158 a ja 174 § sekä 181 §:n 3 momentin 6 kohta,
sellaisina kuin ne ovat, 9 §:n 2 momentti, 141 §:n 1 momentin 10 kohta, 146 §:n otsikko, 174 § ja 181 §:n 3 momentin 6 kohta laissa 1327/2021, 43 §:n 2 momentti, 46 §, 53 §:n 1 momentin 1 kohta, 141 §:n 1 momentin 6 kohta, 143 ja 151 § sekä 158 §:n 3 momentti laissa 965/2018, 146 §:n 17 kohta ja 158 a § laissa 174/2023, 147 § osaksi laissa 320/2018 sekä 148 § laeissa 965/2018 ja 1327/2021, sekä
lisätään 97 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 965/2018, uusi 3 momentti, 141 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 965/2018 ja 1327/2021, uusi 3 momentti, 146 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 1327/2021 ja 174/2023, uusi 18 kohta, lakiin siitä lailla 320/2018 kumotun 163 §:n tilalle uusi 163 §, lakiin uusi 170 a ja 170 b § sekä 181 §:n 3 momenttiin, sellaisena kuin se on laeissa 534/2020 ja 1327/2021, uusi 7 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

9 §

9 §

*Eräitä muita ilma-aluksia ja laitteita
koskevat poikkeukset*

*Eräitä muita ilma-aluksia ja laitteita
koskevat poikkeukset*

Mitä 2–4 ja 7 luvussa sekä liikenteen palveluista annetun lain 14 luvussa säädetään, ei sovelleta seuraaviin ilma-aluksiin ja laitteisiin:

- 1) painopisteohjattu ultrakevyt lentokone ja moottoroitu *laskuvarjo*;
- 2) liidin, jonka *rakenteellinen massa* yksipaikkaisena on enintään 80 kiloa tai kaksipaikkaisena 100 kiloa;
- 3) muu kuin tämän momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu ilma-alus, jonka *rakenteellinen massa* polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kiloa; tällä ei kuitenkaan tarkoiteta miehittämätöntä ilma-alusta.

Mitä 2–4 ja 7 luvussa sekä liikenteen palveluista annetun lain 14 luvussa säädetään, ei sovelleta seuraaviin ilma-aluksiin ja laitteisiin:

- 1) painopisteohjattu ultrakevyt lentokone ja moottoroitu *varjoliidin*;
- 2) liidin, jonka *tyhjämassa* yksipaikkaisena on enintään 80 kiloa tai kaksipaikkaisena *enintään* 100 kiloa;
- 3) muu kuin tämän momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu ilma-alus, jonka *tyhjämassa* polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kiloa; tällä ei kuitenkaan tarkoiteta miehittämätöntä ilma-alusta.

43 §

Huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin Euroopan komission asetuksiin pohjautuvia tarkempia määräyksiä huoltohenkilöstön koulutusorganisaation:

- 1) henkilöstön koulutuksesta, kokemuksesta ja ammattitaidosta;
- 2) työmenetelmistä, laatujärjestelmästä ja ohjeista.

43 §

Huoltohenkilöstön koulutusorganisaatio

Liikenne- ja viestintävirasto antaa lentoturvallisuuden kannalta riittävän tason varmistamiseksi Chicagon yleissopimuksessa tarkoitettuihin standardeihin ja suosituksiin sekä EASA-asetukseen ja sen nojalla annettuihin Euroopan komission asetuksiin pohjautuvia tarkempia määräyksiä huoltohenkilöstön koulutusorganisaation:

- 1) henkilöstön koulutuksesta, kokemuksesta ja ammattitaidosta;
- 2) *koulutusohjelmista*, työmenetelmistä, laatujärjestelmästä ja ohjeista.

46 §

Luvan myöntäjä

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää luvan, jollei *163 §:stä muuta johdu*. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi kuitenkin myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenne- ja viestintävirasto. Lupa on myönnettävä, jos hakija täyttää luvan saamisen edellytykset. Lupa myönnetään olemaan voimassa määräajan, jollei jäljempänä toisin säädetä.

46 §

Luvan myöntäjä

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää luvan, jollei *tässä laissa toisin säädetä*. Lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voi kuitenkin myöntää ilmailulääkäri, ilmailulääketieteen keskus tai Liikenne- ja viestintävirasto. Merkinantajan hyväksynnän myöntää *Liikenne- ja viestintävirasto tai merkinantajia kouluttava organisaatio, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt tähän tehtävään*. Lupa on myönnettävä, jos hakija täyttää luvan saamisen edellytykset. Lupa myönnetään olemaan voimassa määräajan, jollei jäljempänä toisin säädetä.

53 §

Ohjaamomiehistön ja kauko-ohjaajan lupakirja, kelpuutus ja hyväksyntä sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus

Ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenellä ja kauko-ohjaajalla on oltava:

53 §

Ohjaamomiehistön ja kauko-ohjaajan lupakirja, kelpuutus ja hyväksyntä sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus

Ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenellä ja kauko-ohjaajalla on oltava:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1) Liikenne- ja viestintäviraston tai 163 §:ssä tarkoitetun *harrasteilmailun järjestön* myöntämät tai hyväksymät tehtävän edellyttämät lupakirja, kelpuutukset tai hyväksynnät sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus; tai

1) Liikenne- ja viestintäviraston tai 163 §:ssä tarkoitetun *pätevän yksikön* myöntämät tai hyväksymät tehtävän edellyttämät lupakirja, kelpuutukset tai hyväksynnät sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus; tai

97 §

97 §

Tarkastusten ja valvonnan suorittaminen

Tarkastusten ja valvonnan suorittaminen

(uusi momentti)

Liikenne- ja viestintävirasto voi sopimuksella siirtää yksityiselle tai julkiselle palveluntarjoajalle avustavia tehtäviä, jotka liittyvät turvatarkastajien teoria- ja kuvantulkintakokeiden järjestämiseen ja koesuoritusten valvontaan. Tehtävän siirtämisessä ja sen hoitamisessa noudatetaan liikenteen palveluista annetun lain 210, 212, 213 ja 215 §:ää.

141 §

141 §

Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan tai henkilön toimintaan puuttumiseksi

Toimenpiteet henkilölle myönnettyyn lupaan tai henkilön toimintaan puuttumiseksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa ryhtyä 142–145 §:ssä tarkoitettuihin toimiin sellaisten henkilöiden osalta, joilla on:

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa ryhtyä 142–145 §:ssä tarkoitettuihin toimiin sellaisten henkilöiden osalta, joilla on:

6) ilma-alukselle opastusmerkkejä antavan henkilön hyväksyntä;

6) merkinantajan hyväksyntä;

10) koulutus- tai lentotoimintaorganisaation vastuuhenkilön hyväksyntä; tai
(22.12.2021/1327)

10) organisaation vastuuhenkilön hyväksyntä; tai

(uusi momentti)

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa 142 §:ssä tarkoitetun huomautuksen tai varoituksen myös sellaiselle lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimivalle tai ilmailuun liittyvää toimintaa harjoittavalle henkilölle, jonka tehtävään tai toimintaan ei vaadita lupaa, sekä kieltää tämän toimimisen lentoturvallisuuteen tai siviili-ilmailun turvaamiseen vaikuttavassa

tehtävässä 143 §:ssä tarkoitetuin perustein ja siinä tarkoitettulla tavalla.

143 §

*Henkilölle myönnetyn luvan peruuttaminen
tai tehtävässä toimimisen kieltäminen*

Edellä 141 §:ssä tarkoitettulta henkilöltä voidaan väliaikaisesti tai pysyvästi peruuttaa toiminnan harjoittamisen edellytyksenä oleva lupa tai kieltää tämän toimiminen lentoturvallisuuteen tai siviili-ilmailun turvaamiseen vaikuttavassa tehtävässä, jos tämä:

- 1) sairauden, vammautumisen tai muun lentoturvallisuuteen vaikuttavan syyn vuoksi ei enää täytä asianomaisen luvan saamisen edellytyksiä;
- 2) ei tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan tai kokemukseltaan enää täytä luvan saamisen edellytyksiä tai tehtävän vaatimuksia;
- 3) huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista;
- 4) rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen; tai
- 5) on muulla toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että se antaa aiheen epäillä henkilön kykyä tai halua noudattaa turvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Edellä 1 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu luvan peruutus tai toimintakielto on voimassa siihen saakka, kunnes luvan saamisen tai toiminnalle asetetut edellytykset täyttyvät. Mainitun momentin 3–5 kohdassa tarkoitettu luvan peruutus määrätään olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi.

143 §

*Henkilölle myönnetyn luvan peruuttaminen
tai tehtävässä toimimisen kieltäminen*

Edellä 141 §:ssä tarkoitettulta henkilöltä voidaan väliaikaisesti tai pysyvästi peruuttaa toiminnan harjoittamisen edellytyksenä oleva lupa tai kieltää tämän toimiminen lentoturvallisuuteen tai siviili-ilmailun turvaamiseen vaikuttavassa tehtävässä, jos tämä:

- 1) sairauden, vammautumisen tai muun lentoturvallisuuteen vaikuttavan syyn vuoksi ei enää täytä asianomaisen luvan saamisen *tai tehtävän hoitamisen* edellytyksiä;
- 2) ei tiedoiltaan, taidoiltaan, koulutukseltaan tai kokemukseltaan enää täytä luvan saamisen edellytyksiä tai tehtävän vaatimuksia;
- 3) huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta jatkaa ilmailua koskevien säännösten tai määräysten rikkomista;
- 4) rikkomalla olennaisella tavalla tai toistuvasti ilmailua koskevia säännöksiä tai määräyksiä osoittaa puuttuvaa halua tai kykyä niiden noudattamiseen; tai
- 5) on muulla *kuin 1–4 kohdassa tarkoitettulla* toiminnallaan osoittanut sellaista yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä, että se antaa aiheen epäillä henkilön kykyä tai halua noudattaa turvallisuuden kannalta olennaisia säännöksiä ja määräyksiä.

Edellä 1 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu luvan peruutus tai toimintakielto on voimassa siihen saakka, kunnes luvan saamisen tai toiminnalle asetetut edellytykset täyttyvät. Mainitun momentin 3–5 kohdassa tarkoitettu luvan peruutus *tai toimintakielto* määrätään olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi.

Luvanhaltijaa voidaan kieltää harjoittamasta toimintaa, johon lupa oikeuttaa, jos Liikenne- ja viestintäviraston tutkittavana tai käsiteltävänä on asia, josta saattaa seurata 1 momentissa tarkoitettu toimintakielto tai 144 §:ssä tarkoitettu lääketieteellisestä kelpoisuudesta annetun todistuksen peruuttaminen. Kielto on voimassa enintään siihen asti, kunnes kyseinen asia on ratkaistu. Luvan peruuttamisesta tehdään merkintä asianomaisen luparekisteritietoihin.

Luvanhaltijaa *tai toiminnan harjoittajaa* voidaan kieltää harjoittamasta toimintaa, johon lupa oikeuttaa *tai johon hänellä on muutoin oikeus*, jos Liikenne- ja viestintäviraston tutkittavana tai käsiteltävänä on asia, josta saattaa seurata 1 momentissa tarkoitettu toimintakielto tai 144 §:ssä tarkoitettu lääketieteellisestä kelpoisuudesta annetun todistuksen peruuttaminen. Kielto on voimassa enintään siihen asti, kunnes kyseinen asia on ratkaistu. Luvan peruuttamisesta tehdään merkintä asianomaisen luparekisteritietoihin.

(uusi momentti)

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus turvallisuussyistä ilmoittaa henkilön työnantajalle tai toimeksiantajalle, jos se on ryhtynyt tässä pykälässä tarkoitettuihin toimenpiteisiin lupakirjan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen peruuttamiseksi, muuttamiseksi, rajoittamiseksi tai voimassaolon keskeyttämiseksi taikka lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä toimimisen kieltämiseksi, tai jos virasto muutoin katsoo ilmoittamisen olevan tarpeen lentoturvallisuuden varmistamiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi ilmoittaa työnantajalle tai toimeksiantajalle myös päätöksestä, jolla lupakirja tai todistus on peruutettu tai sitä on muutettu tai rajoitettu taikka tehtävässä toimiminen on kielletty, tai kun näistä toimenpiteistä on luovuttu.

146 §

Toimenpiteet organisaatiolle myönnettyyn lupaan tai ilmoituksenvaraiseen toimintaan puuttumiseksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa ryhtyä 147–149 §:ssä tarkoitettuihin toimiin, kun kyseessä on:

17) palveluntarjoaja, joka tarjoaa lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti annetun komission

146 §

Toimenpiteet organisaation toimintaan puuttumiseksi

Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa ryhtyä 147–149 §:ssä tarkoitettuihin toimiin, kun kyseessä on:

17) palveluntarjoaja, joka tarjoaa lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti annetun komission

Voimassa oleva laki

asetuksen (EU) N:o 139/2014 2 artiklan 5 alakohdassa tarkoitettua asematasovalvontapalvelua.
(uusi)

147 §

Organisaatiolle annettava huomautus tai varoitus

Jos organisaatiolle myönnetyn luvan haltija tai ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittaja jättää noudattamatta tässä laissa tarkoitetun hyväksynnän ehtoja tai muita säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat luvassa tai ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa, toiminnan harjoittajalle voidaan antaa huomautus tai varoitus.

Varoitus annetaan, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä. Varoitus annetaan kirjallisesti.

148 §

Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen sekä luvassa tai ilmoituksessa tarkoitetun toiminnan kieltäminen ja rajoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa tässä laissa tarkoitettua organisaatiolle myönnettyä lupaa, peruuttaa luvan taikka kieltää siinä tarkoitetun toiminnan väliaikaisesti, jos:

- 1) on perusteltua syytä epäillä, ettei luvan mukaisen toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti;
- 2) luvan myöntämisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;
- 3) luvan haltija jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita

Ehdotus

asetuksen (EU) N:o 139/2014 2 artiklan 5 alakohdassa tarkoitettua asematasovalvontapalvelua;
18) muu kuin 1–17 kohdassa tarkoitettu lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää hoitava organisaatio.

147 §

Organisaatiolle annettava huomautus tai varoitus

Jos organisaatiolle myönnetyn luvan haltija, ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittaja tai muu lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää hoitava organisaatio jättää noudattamatta tässä laissa tarkoitetun hyväksynnän ehtoja tai muita kyseistä toimintaa koskevia säännöksiä ja määräyksiä, toiminnan harjoittajalle voidaan antaa huomautus tai varoitus.

Varoitus annetaan, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä. Varoitus annetaan kirjallisesti.

148 §

Organisaatiolle myönnetyn luvan muuttaminen, rajoittaminen ja peruuttaminen sekä toiminnan kieltäminen ja rajoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa tässä laissa tarkoitettua organisaatiolle myönnettyä lupaa, peruuttaa luvan taikka kieltää siinä tarkoitetun toiminnan väliaikaisesti, jos:

- 1) on perusteltua syytä epäillä, ettei luvan mukaisen toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti;
- 2) luvan myöntämisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;
- 3) luvan haltija jättää olennaisesti noudattamatta luvan ehtoja tai muita

säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa;

4) luvan haltija jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta luvan ehtojen vastaista toimintaa tai jatkaa muiden toimintaa koskevien määräysten rikkomista; tai

Lupa voidaan peruuttaa vain, jos organisaation kannalta lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää toistaiseksi tai määräaikaaisesti sellaisen toiminnan, johon tämän lain tai tässä laissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaan ei tarvita lupaa, mutta siitä on tehtävä ilmoitus, ja:

1) on perusteltua syytä epäillä, ettei ilmoituksessa tarkoitettu toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti;

2) ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

3) toiminnan harjoittaja jättää olennaisesti noudattamatta säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa; tai

4) toiminnan harjoittaja jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa koskevien säännösten ja määräysten rikkomista.

(uusi momentti)

säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa;

4) luvan haltija jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta luvan ehtojen vastaista toimintaa tai jatkaa muiden toimintaa koskevien *säännösten tai* määräysten rikkomista; tai

Lupa voidaan peruuttaa vain, jos organisaation kannalta lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi kieltää *tai rajoittaa* toistaiseksi tai määräaikaaisesti sellaisen toiminnan, johon tämän lain tai tässä laissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaan ei tarvita lupaa, mutta siitä on tehtävä ilmoitus, ja:

1) on perusteltua syytä epäillä, ettei ilmoituksessa tarkoitettu toiminnan harjoittaja kykene harjoittamaan toimintaansa turvallisesti;

2) ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittamisen edellytyksiä ei enää ole eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

3) toiminnan harjoittaja jättää olennaisesti noudattamatta säännöksiä ja määräyksiä, jotka koskevat ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa; tai

4) toiminnan harjoittaja jatkaa huomautuksesta tai varoituksesta huolimatta ilmoituksessa tarkoitettua toimintaa koskevien säännösten ja määräysten rikkomista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi 3 momentissa tarkoitetuin perustein turvallisuuksista kieltää tai rajoittaa toistaiseksi tai määräaikaaisesti myös sellaisen ilmailuun liittyvän toiminnan, johon tämän lain tai tässä laissa mainitun Euroopan unionin asetuksen mukaan ei tarvita lupaa eikä ilmoitusta.

*Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka**Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka*

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa tämän lain tai Euroopan unionin asetuksen nojalla antamansa käskyn tai kiellon tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

Jos joku rikkoo tätä lakia, siinä tarkoitettua toimintaa koskevia EU-asetuksia tai lain nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa tällaisen käskyn tai kiellon tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan.

158 §

158 §

*Lentoesteet**Lentoesteet*

Lentoestelupaa ei tarvita lentopaikan pitäjän asettamille tai sen toimeksiannosta asetettaville laitteille, rakennuksille, rakennelmille tai merkeille.

Lentoestelupaa ei tarvita lentopaikalle, sen esterajoitus- ja estesuojauspinnoille eikä muille lentopaikkaan kuuluville alueille asetettaville laitteille, rakennuksille, rakennelmille tai merkeille, jotka lentopaikan pitäjä asettaa itse tai joiden asettamisesta on sovittu lentopaikan pitäjän kanssa. Tällaisista laitteista, rakennuksista, rakennelmista ja merkeistä on kuitenkin ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle lentoesterekisteriin merkitsemistä varten.

158 a §

158 a §

*Lentoesteluvan myöntäminen**Lentoesteluvan myöntäminen*

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta 158 §:n 2 momentissa tarkoitetun lentoesteluvan. Lupaa voi hakea laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin omistaja, haltija tai ylläpitäjä. *Liikenne- ja viestintäviraston on ennen luvan myöntämistä selvitettävä lentoesteen vaikutukset lentoliikenteen sujuvuudelle ja lentopaikan pitäjälle. Liikenne- ja viestintäviraston on selvityksen tueksi pyydettävä lausunto ilmaliiikennepalveluntarjoajilta, lentopaikan pitäjiltä, lentomenetelmien suunnittelijoilta, niiltä viranomaisilta, joiden toimintaan*

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta 158 §:n 2 momentissa tarkoitetun lentoesteluvan. Lupaa voi hakea laitteen, rakennuksen, rakennelman tai merkin omistaja, haltija tai ylläpitäjä.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

haetulla esteellä voisi olla vaikutusta ja muilta asianosaisilta. Merialueelle sijoitettavan tuulivoimalan osalta lausuntoa on pyydyttävä Rajavartiolaitokselta.

(uusi momentti)

Hakijan on liitettävä hakemukseensa Suomessa toimivien lentomenetelmäsuunnittelupalveluiden tarjoajien selvitykset suunnitellun lentoesteen vaikutuksista lentomenetelmiin sekä selvitykset lentoesteen vaikutuksista lentopaikan lentoesterajoituspintoihin niiden lentopaikkojen pitäjiltä, joiden vaikutuspiirissä laite, rakennus, rakennelma tai merkki on. Selvityksen antaja voi periä selvityksestä kohtuullisen korvauksen.

(uusi momentti)

Liikenne- ja viestintäviraston on ennen luvan myöntämistä arvioitava lentoesteen vaikutukset erityisesti lentomenetelmiin ja lentopaikan esterajoituspintoihin, ja näistä vaikutuksista aiheutuvat seurannaisvaikutukset lentoliikenteen sujuvuudelle ja lentopaikan pitäjälle.

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä lentoestelupa, jos lentoturvallisuus ei vaarannu ja jos suunnitellun esteen aiheuttamaa haittaa lentoliikenteen sujuvuudelle voidaan käytettävissä olevilla lentomenetelmän suunnittelukriteereillä vähentää siten, ettei se aiheuta lentopaikan pitäjälle kohtuutonta haittaa tai vaikeuta lentoliikenteen sujuvuutta.

163–164 §

163–164 § on kumottu L:lla 4.5.2018/320.

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä lentoestelupa, jos lentoturvallisuus ei vaarannu ja jos suunnitellun esteen aiheuttamaa haittaa lentoliikenteen sujuvuudelle voidaan käytettävissä olevilla lentomenetelmän suunnittelukriteereillä vähentää siten, ettei se aiheuta lentopaikan pitäjälle kohtuutonta haittaa tai vaikeuta lentoliikenteen sujuvuutta.

163 §

Tehtävien siirto päteville yksiköille

Liikenne- ja viestintävirasto voi siirtää henkilöiden tai organisaatioiden ensimmäiseen sertifiointiin tai jatkuvaan valvontaan liittyvät tehtävät päteville yksiköille noudattaen, mitä EASA-asetuksessa ja sen nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkemmin säädetään.

(uusi)

170 a §*Puhalluskoe*

Työnantaja voi velvoittaa ne työntekijät, jotka työskentelevät ilma-aluksessa tai lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä maaorganisaatiossa, säännönmukaiseen tai satunnaiseen työnantajan määrittämänä ajankohtana suoritettavaan puhalluskokeeseen sen selvittämiseksi, ovatko työntekijät alkoholin vaikutuksen alaisina välittömästi ennen työajan alkamista. Työnantaja voi kuitenkin velvoittaa yksittäisen työntekijän puhalluskokeeseen, jos on perusteltua aihetta epäillä työntekijän olevan alkoholin vaikutuksen alaisena työajalla suorittaessaan tehtävää ilma-aluksessa tai lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa. Lentotoiminnan harjoittaja voisi velvoittaa puhalluskokeeseen myös lennoilla tai lennon valmistelutehtävissä työskentelevät alihankkijoidensa työntekijät, jotka toimivat ilma-aluksen ohjaamo- tai matkustamomiehistöissä.

Jos työnantaja velvoittaa työntekijöitä puhalluskokeeseen, työnantajalla on oltava työterveyshuoltolain (1383/2001) 11 §:n 4 momentissa tarkoitettu päihdeohjelma. Ennen päihdeohjelman hyväksymistä tehtävät, joissa puhalluskokeeseen voidaan 1 momentin nojalla velvoittaa ilman perusteltua epäilyä, on käsiteltävä yhteistoimintalaissa tarkoitetussa vuoropuhelussa. Yrityksissä, jotka eivät kuulu yhteistoimintalain soveltamisalaan, työnantajan on ennen päihdeohjelman hyväksymistä varattava työntekijöille tai heidän edustajilleen tilaisuus tulla kuulluiksi siitä, missä tehtävissä edellytykset säännönmukaisiin tai satunnaisiin puhalluskokeisiin määrittämiselle täyttyvät.

Työnantajan on käytettävä puhalluskokeissa mahdollisimman luotettavia laitteita, jotka on kalibroitu ja huollettu

valmistajan ohjeiden mukaisesti. Työnantajan on huolehdittava siitä, että puhalluskokeita suorittavilla on riittävä koulutus käyttää laitetta ja muutoinkin huolehdittava puhalluskokeiden toteuttamisesta tulosten luotettavuuden turvaavalla tavalla. Työnantajan on huolehdittava työntekijöiden yksityisyyden turvaamisesta puhalluskokeissa. Työntekijän vaatimuksesta puhalluskokeen tulos on varmennettava uudella puhalluskokeella. Muulla kuin tarkkuusalkometrillä tehdyn puhalluskokeen tulos on työntekijän vaatimuksesta varmennettava toisella laitteella. Yhteistoiminnasta teknisin menetelmin toteutetun valvonnan järjestämisessä säädetään yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain (759/2004) 21 §:ssä.

Työnantajan on tiedotettava työntekijöille oikeudesta vaatia puhalluskokeen tuloksen varmentamista.

(uusi)

170 b §

Henkilötietojen käsittely puhalluskokeiden yhteydessä

Työnantajalla on 170 a §:n 1 momentissa säädettyjen edellytysten täytyessä oikeus käsitellä työntekijän puhalluskokeen tulosta koskevia henkilötietoja. Tietoja saa käsitellä, jos käsittely on tarpeen työntekijöiden päihitteettömyyden valvontaa varten työajalla, työsuhdetta koskevien päätösten tekemiseksi tai oikeusvaateen selvittämiseksi, laatimiseksi, esittämiseksi tai puolustamiseksi. Positiivista puhalluskokeen tulosta koskevien henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan, mitä yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 5 §:n 2 ja 4 momentissa säädetään työntekijän terveydentilaa koskevien tietojen käsittelystä.

174 §

Virkavastuu

174 §

Virkavastuu

Voimassa oleva laki

Edellä 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103 ja 121 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

181 §

Muutoksenhaku

Seuraaviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin vaaditaan oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta:

6) 43 §:ssä tarkoitetun Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän huoltohenkilöstön koulutusorganisaation tai 114 §:ssä tarkoitetun lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaation antama päätös.

Ehdotus

Edellä 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103, 121 ja 163 §:ssä tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä suorittavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

181 §

Muutoksenhaku

Seuraaviin muun kuin viranomaisen tekemiin päätöksiin vaaditaan oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta:

6) 43 §:ssä tarkoitetun Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän huoltohenkilöstön koulutusorganisaation tai 114 §:ssä tarkoitetun lennonvarmistushenkilöstön koulutusorganisaation antama päätös;
7) 163 §:ssä tarkoitetut pätevien yksiköiden tekemät päätökset.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

2.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 124 §:n 2 momentti, 130 §:n 1 momentti, 211 §:n 1 momentti ja 245 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 124 §:n 2 momentti ja 211 §:n 2 momentti laissa 984/2018, 130 §:n 1 momentti laissa 1244/2021 ja 245 §:n 1 momentti laissa 1256/2020, sekä

lisätään lakiin uusi 243 a § ja 249 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 371/2019, 1256/2020 ja 1244/2021, uusi 6 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

124 §

124 §

*Rajoitettujen lentoliikenneoikeuksien
jakaminen*

*Rajoitettujen lentoliikenneoikeuksien
jakaminen*

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää liikennöintiluvan hakemuksesta. Jos liikenneoikeuksia on rajoitettu määrä, eikä liikennöintilupaa voida myöntää kaikille niitä hakeneille, päätöksen on perustuttava kokonaistarkasteluun, jossa otetaan huomioon matkustaja- ja rahtiliikenteen tarpeet, kilpailun edistäminen sekä Euroopan unionin lentoliikenteen tasapainoinen kehitys. (23.11.2018/984)

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää liikennöintiluvan hakemuksesta. Jos liikenneoikeuksia on rajoitettu määrä, eikä liikennöintilupaa voida myöntää kaikille sitä hakeneille, päätöksen on perustuttava kokonaistarkasteluun, jossa otetaan huomioon matkustaja- ja rahtiliikenteen tarpeet, kilpailun edistäminen sekä Euroopan unionin lentoliikenteen tasapainoinen kehitys. *Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa liikennöintiluvan myöntämispäätöksensä tarkasteltavaksi uudelleen sellaisen unionin lentoliikenteen harjoittajan hakemuksesta, joka harjoittaa lentoliikennettä Suomessa, Suomesta tai Suomeen, sen selvittämiseksi, käytetäänkö liikennöintiluvan kattamia liikenneoikeuksia tehokkaasti ja sopuoinnussa Euroopan unionin ja kansallisen kilpailulainsäädännön kanssa.*

130 §

130 §

*Lentäjä, matkustamomiehistön jäsen ja kauko-ohjaaja**Lentäjä, matkustamomiehistön jäsen ja kauko-ohjaaja*

Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön vaatimuksista ja henkilöluvista sekä tarkastuslentäjän valtuutuksista, säädetään EASA-asetuksessa ja siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011, jäljempänä lentomiehistöasetus. Siltä osin kuin mainittuja asetuksia ei sovelleta, ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenenä toimivalla henkilöllä on kuitenkin oltava lentäjän lupa siihen liittyvine kelpuutuksineen ja valtuutuksineen sekä lääketieteellinen kelpoisuus. Ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenenä toimivalla ja muulla ilmailuradiota käyttävällä henkilöllä on myös oltava Kansainvälisen televiestintäliiton peruskirjaa ja yleissopimusta (SopS 94/1996) täydentävän radio-ohjesäännön mukainen rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus.

Ilma-aluksen ohjaamo- ja matkustamomiehistön vaatimuksista *sekä tarkastuslentäjän valtuutuksista ja muista henkilöluvista* säädetään EASA-asetuksessa ja siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1178/2011, jäljempänä lentomiehistöasetus. Siltä osin kuin mainittuja asetuksia ei sovelleta, ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenenä toimivalla henkilöllä on kuitenkin oltava lentäjän lupa siihen liittyvine kelpuutuksineen ja valtuutuksineen sekä lääketieteellinen kelpoisuus. *Siltä osin kuin mainittuja asetuksia ei sovelleta, matkustamossa turvallisuustehtävissä toimivalla henkilöllä on oltava tai oltava aiemmin ollut matkustamomiehistön kelpoisuustodistus, tai hänen on oltava saanut muu Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä, lentotoiminnan harjoittajan itse laatima turvallisuuskoulutus. Jos ilma-aluksessa ei ole turvallisuustehtävissä toimivaa matkustamomiehistön jäsentä, ohjaamomiehistö huolehtii myös matkustamon turvallisuustehtävistä.* Ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenenä toimivalla ja muulla ilmailuradiota käyttävällä henkilöllä on myös oltava Kansainvälisen televiestintäliiton peruskirjaa ja yleissopimusta (SopS 94/1996) täydentävän radio-ohjesäännön mukainen rajoitettu radiopuhelimenhoitajan kelpuutus.

211 §

211 §

*Lupa- ja rekisteröintitehtävien siirtäminen**Lupa- ja rekisteröintitehtävien siirtäminen*

Palveluntarjoaja ei saa arvioida rekisteröinnin ja luvan myöntämisen

Palveluntarjoaja ei saa arvioida rekisteröinnin ja luvan myöntämisen

edellytysten täyttymistä eikä poistaa liikennevälinettä lopullisesti rekisteristä, vaan sen on siirrettävä tällaiset hakemukset tai rekisteri-ilmoitukset Liikenne- ja viestintäviraston ratkaistavaksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi siirtää *ammattipätevyyden* todentamiseen liittyvänä avustavana tehtävänä *ammattipätevyyden* arviointiin liittyvän kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen.

edellytysten täyttymistä eikä poistaa liikennevälinettä lopullisesti rekisteristä, vaan sen on siirrettävä tällaiset hakemukset tai rekisteri-ilmoitukset Liikenne- ja viestintäviraston ratkaistavaksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi siirtää *pätevyyden* todentamiseen liittyvänä avustavana tehtävänä *pätevyyden* arviointiin liittyvän kokeen vastaanottamisen ja valvonnan sekä todistuksen antamisen.

(uusi)

243 a §

Ilmoittaminen lentomiehistön lupakirjan, kelpoisuustodistuksen tai terveydentilatodistuksen peruuttamisesta, muuttamisesta tai rajoittamisesta

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus turvallisuussyistä ilmoittaa lentotoiminnan harjoittajalle, jos virasto on ryhtynyt 242 §:ssä tarkoitettuihin toimenpiteisiin lentotoiminnan harjoittajan palveluksessa olevan lentäjän lupakirjan tai lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen taikka matkustamomiehistön kelpoisuustodistuksen tai terveydentilatodistuksen peruuttamiseksi, muuttamiseksi, rajoittamiseksi tai voimassaolon keskeyttämiseksi tai jos virasto muutoin katsoo ilmoittamisen olevan tarpeen lentoturvallisuuden varmistamiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi ilmoittaa lentotoiminnan harjoittajalle myös päätöksestä, jolla tämän palveluksessa olevan henkilön lupakirja tai todistus on peruutettu tai sitä on muutettu tai rajoitettu taikka kun toimenpiteistä on luovuttu.

245 §*Huomautus ja varoitus*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvanhaltijalle ja tällaisen luvanhaltijan Liikenne- ja viestintävirastoon ilmoitetulle vastuuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin 242 §:n 2

245 §*Huomautus tai varoitus*

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvanhaltijalle ja tällaisen luvanhaltijan Liikenne- ja viestintävirastoon ilmoitetulle vastuuhenkilölle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin 242 §:n 2

momentin 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa tai luvassa tarkoitetun tehtävän hoitamista. Huomautus tai varoitus voidaan antaa myös tässä laissa tarkoitetun ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan Liikenne- ja viestintävirastoon ilmoitetulle vastuuhenkilölle, jos nämä eivät noudata toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa huomautuksen tai varoituksen tässä laissa tarkoitetun hyväksymispäätöksen perusteella toimivalle toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan ilmoittamalle vastuuhenkilölle, jos toiminnan harjoittaja ei ole noudattanut toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Virasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.

momentin 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa tai luvassa tarkoitetun tehtävän hoitamista. Huomautus tai varoitus voidaan antaa myös tässä laissa tarkoitetun ilmoituksenvaraisen toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan Liikenne- ja viestintävirastoon ilmoitetulle vastuuhenkilölle *taikka muulle lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää hoitavalle*, jos nämä eivät noudata toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa huomautuksen tai varoituksen tässä laissa tarkoitetun hyväksymispäätöksen perusteella toimivalle toiminnan harjoittajalle ja tällaisen toiminnan harjoittajan ilmoittamalle vastuuhenkilölle, jos toiminnan harjoittaja ei ole noudattanut toimintaa koskevia säännöksiä tai määräyksiä. Virasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.

249 §

Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa

(uusi momentti)

249 §

Toiminnan kieltäminen eräissä tapauksissa

Liikenne- ja viestintävirasto voi 5 momentissa tarkoitetuin perustein turvallisuussyistä kieltää toistaiseksi tai määräajaksi myös sellaisen 13 tai 14 luvussa tarkoitetun toiminnan, johon tämän lain tai Euroopan unionin lainsäädännön mukaan ei tarvita lupaa eikä ilmoitusta, taikka rajoittaa sitä. Liikenne- ja viestintävirasto voi 5 momentissa tarkoitetuin perustein kieltää toistaiseksi tai määräajaksi organisaation vastuuhenkilönä toimimisen tai rajoittaa sitä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

yhteistoimintalain 12 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan yhteistoimintalain (1333/2021) 12 §:n 2 kohta, sellaisena kuin se on laissa
499/2022 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

12 §

12 §

*Muusta lainsäädännöstä johtuvat
vuoropuhelussa käsiteltävät asiat*

*Muusta lainsäädännöstä johtuvat
vuoropuhelussa käsiteltävät asiat*

Muusta lainsäädännöstä johtuvia 8 §:n 6
kohdan mukaisessa vuoropuhelussa
käsiteltäviä asioita ovat:

Muusta lainsäädännöstä johtuvia 8 §:n 6
kohdan mukaisessa vuoropuhelussa
käsiteltäviä asioita ovat:

2) yksityisyyden suojasta työelämässä
annetun lain 7 ja 8 §:ssä tarkoitetut
työtehtävät, joissa työnhakija tai työntekijä on
joko velvollinen antamaan tai voi
suostumuksensa perusteella antaa
huumausainetestä koskevan todistuksen
työnantajalle työterveyshuoltolain 11 §:n 4
momentin mukaisesti, sekä
merityösopimuslain (756/2011) 13 luvun 19 a
§:ssä tarkoitetut työtehtävät, joissa työnantaja
voi ilman perusteltua epäilyä velvoittaa
työntekijän puhalluskokeeseen;
(22.6.2022/499)

2) yksityisyyden suojasta työelämässä
annetun lain 7 ja 8 §:ssä tarkoitetut
työtehtävät, joissa työnhakija tai työntekijä on
joko velvollinen antamaan tai voi
suostumuksensa perusteella antaa
huumausainetestä koskevan todistuksen
työnantajalle työterveyshuoltolain 11 §:n 4
momentin mukaisesti, sekä
merityösopimuslain (756/2011) 13 luvun 19 a
§:ssä ja ilmailulain (864/2014) 170 a §:ssä
tarkoitetut työtehtävät, joissa työnantaja voi
ilman perusteltua epäilyä velvoittaa
työntekijän puhalluskokeeseen;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20