

# RIKOSOIKEUDELLINEN KATSAUS KAUKO- OHJATTUIHIN ILMA-ALUKSIIN JA LENNOKKEIHIN

Mikko Ruotsalainen

5/2018

## Tiivistelmä

Tekijä Mikko Ruotsalainen	Tutkinto Poliisi (AMK)	
Julkaisun nimi Rikosoikeudellinen katsaus kauko-ohjattuihin ilma-aluksiin ja lennokkeihin	Julkisuusaste Julkinen	
Ohjaaja Antti Jääskeläinen	Opinnäytetyön muoto Rikoslainopillinen opinnäytetyö	
Tiivistelmä		
<p>Tässä rikoslainopillisessa opinnäytetyössä kartoitetaan kauko-ohjattuja ilma-aluksia ja lennokkeja koskevaa lainsäädäntöä rikosoikeudellisesta näkökulmasta. Työssä perehdytään kauko-ohjattuja ilma-aluksia ja lennokkeja koskevaan ilmailunormistoon sekä aiheeseen liittyvään rikoslainsäädäntöön.</p> <p>Kyseisten laitteiden lisääntynyt käyttö lisää myös niihin liittyvien rikkomusten määrää, mutta teknologian kehittymistä ei ole huomioitu riittävässä määrin rikoslain valmistelussa. Työ tarjoaa mahdollisia lähtökohtia yleisimpien kauko-ohjattuihin ilma-aluksiin tai lennokkeihin liittyvien rikosten tulkintaan.</p> <p>Rikosten ja rikkomusten käsittely työssä on jaettu ilmailulaissa rangaistavaksi säädettyihin tekoihin, liikenne rikoksiin ja muihin rikoslakirikoksiin. Lisäksi työssä esitellään aiheeseen liittyvää lainsäädäntöä, teknologiaa sekä rikosoikeuden yleisiä periaatteita sellaisessa laajuudessa, että työ soveltuu myös aiheeseen perehtymättömälle lukijalle.</p>		
Sivumäärä 61 sivua	Tarkastuskuukausi ja vuosi Toukokuu 2018	Opinnäytetyökoodi (OPS) Amk2016ONT
Avainsanat dronit, lennokit, miehittämättömät ilma-alukset, rikosoikeus		

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Taustaa

Kesäkuussa 2017 Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin ylläpitämään rekisteriin oli tehty ilmoitus yhteensä 1937:stä ammattikäytössä olevasta kauko-ohjatusta ilma-aluksesta, eli tuttavallisemmin *dronesta* tai *droonista*<sup>1</sup>. Kun mukaan lasketaan vastaavat urheilu- ja harrastuskäytössä olevat laitteet – eli lennokit – puhutaan Trafin erityisasiantuntijan Jorma Kivisen mukaan mieluummin kymmenistä tuhansista kuin tuhansista laitteista ja käyttäjistä.<sup>2</sup>

Miehittämättömän ilmailun kansallinen lainsäädäntö on muuhun Eurooppaan verrattuna poikkeuksellisen sallivaa, jotta aiheen ympärille kehittynyt nopeasti kasvava liiketoiminta saisi mahdollisuudet menestyä<sup>3</sup>. Suomessa kauko-ohjattuja ilma-aluksia niihin liitettyine lisälaitteineen käytetään esimerkiksi videoiden ja valokuvien kuvaamiseen, sähkölinjojen kartoittamiseen sekä asuntokaupan ja maanviljelyn apuna – Suomessa myös valmistetaan kauko-ohjattuja ilma-alusjärjestelmiä hyvällä kaupallisella menestyksellä.

Teknologiset edistysaskeleet tuovat aina mukanaan mahdollisuuden väärinkäyttöksiin. Lisäksi hyvääkin tarkoittavien harrastajien ja ammattilaisten määrän lisääntyessä valvonnan tarve lisääntyy samoissa määrin. Suomessa siviili-ilmailuun liittyvät rikokset tutkii pääasiassa poliisi<sup>4</sup>. Suomen lentäjaliiton turvatoimikunta pitää julkilausumassaan miehittämättömien ilma-alusten ja lennokkien määrän kasvua väistämättömänä turvallisuusriskinä muuta ilmailua kohtaan ja esittää, että poliisin tulisi saada lisää aihetta koskevaa tietotaitoa rikosten tutkimiseksi ja ennalta estämiseksi<sup>5</sup>.

Mielestäni julkilausumassa esiintuotu aiheellinen huoli yhdistettynä lennokkien ja kauko-ohjattujen ilma-alusten muuhun tahalliseen ja tuottamukselliseen väärinkäyttöspotentiaaliin

---

<sup>1</sup> Kotimaisten kielten tutkimuskeskus 2016. KOTUS poimi vuonna 2016 sanatietokantaansa sanan *drooni*, jolla tarkoitetaan heidän mukaansa kauko-ohjattavaa miehittämätöntä ilma-alusta. Heidän mukaansa niitä nimitetään usein myös lennokeiksi. Pitää paikkansa, mutta on valitettavasti termistön virheellistä käyttöä. Kts. tarkemmin kohdasta *määritelmät*.

<sup>2</sup> Suomen tietotoimisto Oy 2017

<sup>3</sup> Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2017b

<sup>4</sup> Esitutkintalain mukaan esitutkinnan toimittaa poliisi. Erikseen laissa säädetyissä tapauksissa esitutkinnan voi suorittaa myös rajavartiolaitos, tulli tai puolustusvoimat. (Esitutkintalaki (22.7.2011/805) 2:1§).

<sup>5</sup> Suomen lentäjaliiton turvatoimikunta 2016

edellyttää poliisilta toimenpiteitä ja osin siitä syystä valitsin tämän aiheen opinnäytetyöhöni. Myös vuosien ajan kerryttämäni kokemus siviili-ilmailusta niin miehitetyillä kuin miehittämättömillä ilma-aluksilla tarjoaa kosketuspintaa ja näkökulmia aiheeseen.

## 1.2 Tutkimuskysymykset ja työn kohderyhmät

Uskon, että poliisin tämänhetkinen valmius tunnistaa ja tutkia miehittämättömään ilmailuun liittyvää rikollisuutta on riittämätön. Työni tarkoituksena on kartoittaa ilmailulainsäädäntöä sekä ilmailuun liittyvää rikoslainsäädäntöä rikoslainopillisin menetelmin ja ottaa kantaa siihen, miten ilmailurikosten ja -rikkomusten tulkinnassa ja soveltamisessa tulisi ottaa huomioon miehittämättömän ilmailun erityispiirteet.

Työn päämääristä johdetut tutkimuskysymykset ovat:

1. Millainen on miehittämätöntä ilmailua koskeva rikoslainsäädäntö?
2. Millainen menettely miehittämättömällä ilma-aluksella tai lennokilla on säädetty rangaistavaksi ilmailulainsäädännössä?
3. Miten edellä mainittuja tulisi tulkita esitutkinnassa?

Työn ensisijainen kohderyhmä on rikostorjunta- sekä valvonta- ja hälytyssektorilla työskentelevät poliisit. Ajatukseni olisi, että työni helpottaisi kauko-ohjattuihin ilma-aluksiin ja lennokkeihin liittyvien rikosten tunnistamista ja tutkintaa esittelemällä keskeisimpien aiheeseen liittyvien rikosten tunnusmerkistöjä niihin liittyvine erikoisuuksineen ja ongelmakohtineen.

Toissijainen kohderyhmä ovat kaikki aiheesta kiinnostuneet. Olen pyrkinyt sisällyttämään työhöni pintapuolisesti myös keskeisiä rikosoikeuden yleisiä periaatteita koskevia asioita, jotta työn lukeminen ei vaatisi rikosoikeuden aiempaa tuntemista merkittävässä määrin.

## 1.3 Aikaisempi tutkimus

Miehittämättömän ilmailun juridiikkaa koskevia tutkimuksia on Suomessa julkaistu muutama. Olli Vainion ja Ville-Markus Valtosen opinnäytetyö 'Miehittämättömien

lennokkien käyttö liikenneonnettomuuksien tutkinnassa ja kadonneen etsinnässä<sup>6</sup> tarjoaa aiheesta hyvän yleiskatsauksen sekä pureutuu tarkemmin laitteiden käyttöön osana poliisitoimintaa.

Henna Vanhalan Pro gradu -työ 'Miehittämättömien ilma-alusten juridinen sääntely'<sup>7</sup> käsittelee aihetta erityisesti yksityisyyden näkökulmasta. Vanhala keskittyy työssään paljolti henkilötietolakiin sekä viranomaiskäytön ja yksityisyyden suhteeseen.

Piia Nyströmin ja Laura Tarhosen referee-artikkeli 'Lennokkien tietosuoja' käsittelee myös miehittämättömän ilmailun suhdetta henkilötietolakiin ja Eija Alavesan ja Erika Leinosen artikkeli 'Yksityisyyden suoja, radioviestinnän luottamuksellisuus ja lennokkeja hyödyntävät uudet palvelut' keskittyy radioviestintään.

#### **1.4 Aiheen rajaus**

Keskityn työssäni pelkästään siviili-ilmailuun, jättäen käsittelyn ulkopuolelle sotilasilmailun sekä poliisin ja muiden viranomaisten suorittamat lentotehtävät. Toisaalta syy rajaukseen on viranomaistoiminnan käsittely aiemmissa tutkimuksissa, toisaalta työssäni on tarkoitus käsitellä nimenomaan yksityishenkilöiden toimintaa rikosoikeudellisesta näkökulmasta. Ei tietenkään ole mahdotonta, että viranomainen työssään syyllistyisi rikokseen – pääosin sama lainsäädäntö pätee myös viranomaistoiminnassa. Viranomaistoiminnalle on kuitenkin säädetty laissa huomattava määrä joustoja ja poikkeuksia, enkä koe asianmukaiseksi avata niitä kaikkia työssäni.

Rajaan pääosin pois myös henkilötietoihin liittyvän lainsäädännön, koska Henna Vanhala on käsitellyt aihetta niin laajasti Pro gradu -työssään.

Aihetta on käsitelty toistaiseksi varsin vähän, niin tutkimuskirjallisuudessa kuin oikeuskäytännössä. Tästä syystä olen rajannut käsiteltävien rikosten kirjon varsin laajaksi, joten käytännössä jokaisen käsittely itsessään jää melko suppeaksi. Tarkoitukseni on luoda enemmänkin yleiskuva miehittämättömään ilmailuun liittyvästä rikoslainsäädännöstä kuin pitkälle vietyjä tulkintoja yksittäisistä normeista.

Esittelen työssäni myös aiheen kannalta keskeisimpiä rikosoikeuden yleisiä oppeja, kuten tahallisuutta sekä rikosten jaottelua mm. teko-, seuraus- ja vaarantamisrikoksiin.

---

<sup>6</sup> Poliisiammattikorkeakoulu, Polisiin (AMK) -tutkinto

<sup>7</sup> Lapin Yliopisto, Oikeustieteiden tiedekunta

Tahallisuuden ja tuottamuksellisuuden käsitteiden kuten myös abstraktien ja konkreettisten vaarantamisrikosten erojen ymmärtäminen on ensiarvoiseen tärkeää käsiteltäessä ilmailu- ja liikennesrikoksia. Rajaani työstäni pois kuitenkin esimerkiksi anteeksianto- ja vastuuvapausperusteiden sekä yrityksen ja osallisuuden käsittelyn, sillä niillä ei ole yleisestä merkityksellisyydestään huolimatta erityistä painoarvoa käsittelemieni rikosten yhteydessä.

### 1.5 Tutkimusmenetelmä

Lainopillisen tutkimuksen tarkoituksena on tuottaa perusteltuja kannanottoja voimassa olevan oikeuden tulkintaan, punnintaan ja systematisointiin<sup>8</sup>. Lainopillinen tutkimus voidaan jakaa teoreettiseen ja käytännölliseen lainoppiin, joista teoreettinen systematisoi ja käytännöllinen tulkitsee oikeusnormeja<sup>9</sup>. Systematisoinnin tarkoituksena on luoda johdonmukainen systeemi, oikeusjärjestys, ei pelkästään yksittäisiä normeja tulkitsemalla vaan ottamalla huomioon myös yleiset opit, oikeusperiaatteet ja arvolähtökohdat<sup>10</sup>.

Aulis Aarnion mukaan teoreettinen lainoppi tarjoaa käsitteet, joiden varaan käytännöllinen lainoppi rakentuu. Mitä parempi ja laajempi käsitteistö on, sitä paremmin lakeja voidaan oikeudenkäytössä tulkita.<sup>11</sup> Aarnio nostaa käytännöllisen lainopin keskeiseksi asiaksi oikeudellisen argumentaation. Aarnion mukaan lainopillinen kannanotto tulisi perustella niin laadukkaasti, että mahdollisimman moni asiaa rationaalisesti harkitseva oikeusyhteisön jäsen voisi olla asiasta samaa mieltä.<sup>12</sup>

Aarnio jakaa käytännöllisen lainopin tieteellisen määrittelyn kolmeen eri teoriaan: formalistiseen, realistiseen ja neorealistiseen teoriaan. Formalistinen teoria esittelee normien tulkintaa vailla arvoja ja arvostuksia. Formalistisessa teoriassa yhtäkään tulkinnoista ei aseteta toista korkeampaan asemaan. Realistinen teoria puolestaan nojaa oikeudenkäyttöön, realistisen teorian mukaisesti oikeusnormi ja sen tulkinta on voimassa mikäli sitä käytetään vallitsevassa oikeudenkäytössä. Aarnion neorealistinen teoria korjaa realistisen teorian eräänlaista takaperoisuutta. Neorealistisen teorian mukaan yhteiskunta odottaa lainopilliselta tutkimukselta oikeussuosituksia, eli lainoppi ei Aarnion mukaan voi keskittyä pelkästään kuvailemaan eri tulkintamalleja vaan lainopin tulee tarjota

<sup>8</sup> Kolehmainen 2015

<sup>9</sup> Aarnio 2011, s. 104

<sup>10</sup> Laakso 2012, s. 448

<sup>11</sup> Häyhä (toim). 1997, s. 53

<sup>12</sup> Häyhä (toim). 1997, s. 51

yhteiskunnallisesti hyväksytyjä ratkaisuehdotuksia. Neorealistisessa teoriassa korostuu myös aiemmin mainittu oikeudellinen argumentaatio.<sup>13</sup>

Työni keskittyy erityisesti rikosoikeudelliseen näkökulmaan. Tapio Lappi-Seppälän mukaan rikosoikeus eroaa muista oikeudenlajeista ratkaisevasti: rikosoikeus on tiiviissä yhteydessä julkiseen valtaan ja poliittiseen päätöksentekoon, rikosoikeus antaa luvan puuttua ihmisten perusoikeuksiin sekä rikosoikeudella on erittäin käytännöllinen tehtävä; yhteiskuntarauhan ylläpitäminen ja turvaaminen. Lappi-Seppälän mukaan rikosoikeudellisilla ratkaisuilla on niin konkreettisia seurauksia ja vaikutuksia ihmisten elämään ja perusoikeuksiin, ettei oikeustiede voi keskittyä pelkästään annettujen normien systematisointiin ja tulkintaan. Lappi-Seppälän mukaan perinteiset lainopin menetelmät ovat siis riittämättömiä rikosoikeudellisessa tutkimuksessa. Näiden lisäksi tulee Lappi-Seppälän mukaan hyödyntää myös filosofisen, kriminologisen ja oikeussosiologisen tutkimuksen metodeja.<sup>14</sup>

Lappi-Seppälän mukaan kriminaalipoliittisesti orientoituneen rikoslainopin tulee sitoa normien tulkinta lainsäätäjän tavoitteisiin. Lisäksi Lappi-Seppälän mukaan tulee keskittyä tulkinnan vaikutuksiin ja seuraamuksiin yhteiskunnallisesti.<sup>15</sup> Näin ollen mielestäni Lappi-Seppälän määrittelemä rikoslainoppi on lähellä Aarnion neorealistista lainoppia.

Miehittämätöntä ilmailua koskeva rikosoikeudellinen normisto on vielä osittain puutteellista eikä kata läheskään kaikkia mahdollisia tosielämän tilanteita. Aihe on niin tuore, että sitä käsittelevää oikeuskäytäntöä ei ole vielä ehtinyt muodostua. Minulle avautuu mielestäni erittäin mielenkiintoinen mahdollisuus käsitellä vallitsevaa lainsäädäntöä rikoslainopillisen metodin mukaisesti; voin tulkita voimassa olevaa lainsäädäntöä tiukan formalistisesti, keskittyen pelkästään kirjoitettuihin normeihin ja niiden tulkintaan, mutta ottaa lisäksi kantaa myös neorealistisesti ja kriminaalipoliittisesti orientoituneesti lainsäätäjän tarkoitukseen ja erilaisten tulkintojen yhteiskunnallisiin seuraamuksiin.

Työhöni tuo haasteellisuutta se, että oikeuskäytännön puuttuessa voin tarjota vain omia tulkintojani vallitsevasta lainsäädännöstä. Tulkintojeni oikeudenmukaisuus jää kuitenkin oikeudenkäytön ammattilaisten, tutkinnanjohtajien, syyttäjien ja tuomareiden harkinnan ja

---

<sup>13</sup> Häyhä (toim). 1997, s. 46 - 49

<sup>14</sup> Häyhä (toim). 1997, s. 189 - 190

<sup>15</sup> Häyhä (toim). 1997, s. 196

päätösten varaan. Lisäksi aihetta käsittelevä lainsäädäntö kehittyy jatkuvasti ja on oletettavaa, että ainakin osittain työni vanhentuu varsin nopeasti.



## 2 ILMAILULAINSÄÄDÄNTÖ

### 2.1 Yleisesti

Perinteiselle, miehitetylle siviili-ilmailulle on tyypillistä valtioiden rajat ylittävä toiminta, josta johtuen myös lainsäädännöstä on tärkeä sopia ylikansallisesti. Kansainvälisesti toimii useita järjestöjä, joiden tehtävänä on sopia kaikille yhteisesti ilmailunormeista. Suomessa ilmailualan ylimpänä viranomaisena toimii Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi<sup>16</sup>, joka osallistuu aktiivisesti myös kansainväliseen toimintaan.<sup>17</sup>

Tärkeimpiä kansainvälisiä toimijoita ovat kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO sekä Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA<sup>18</sup>. ICAO on Yhdistyneiden kansakuntien alainen kansainvälinen organisaatio, tehtävänään asettaa kansainvälistä lentoliikennettä sitovia minimistandardeja ja antaa suosituksia. Kaikki YK:n 192 jäsenvaltiota ovat sitoutuneet noudattamaan nyt jo yli 12 000:tta ICAOn antamaa standardia ja suositusta.<sup>19</sup> Alun perin ICAO perustettiin 7.12.1944 niin kutsutulla Chicagon yleissopimuksella, johon Suomi liittyi eduskunnan päätöksellä 30.3.1949<sup>20</sup>.

EASA on Euroopan unionin yhteinen ilmailuviranomainen. EASAn tehtäviin kuuluu mm. eurooppalaisen ilmailulainsäädännön valmistelu, eurooppalaisessa ilmailussa käytettävien laitteiden ja yritysten hyväksyminen, jäsenvaltioiden ilmailujärjestöjen tukeminen sekä kansainvälinen yhteistyö ja eurooppalaisen ilmailulaadun levittäminen.<sup>21</sup> Tällä hetkellä suurin osa ilmailulainsäädännöstä tulee EASAlta, mutta Trafi antaa edelleen lakia täydentäviä määräyksiä. Lisäksi osa lentotoiminnasta, kuten sotilas- ja valtion ilmailu, osa harrasteilmailusta sekä miehittämätön ilmailu lähes kokonaisuudessaan on edelleen kansallisen sääntelyn alla. Kansallinen ilmailulainsäädäntö pohjaa useimmiten kuitenkin kansainvälisiin ilmailumääräyksiin.<sup>22</sup>

Tärkein suomalainen ilmailusäädös on ilmailulaki (7.11.2014/864). Suomalaisessa ilmailussa noudatetaan ilmailulakia, ellei Euroopan unionin asetuksesta tai Suomea

---

<sup>16</sup> Laki Liikenteen turvallisuusvirastosta (13.11.2009/863)

<sup>17</sup> Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2017b

<sup>18</sup> Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2017b

<sup>19</sup> Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO, 23.11.2017

<sup>20</sup> Valtion sopimus 11/1949

<sup>21</sup> Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA, 23.11.2017

<sup>22</sup> Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2017b

sitovasta kansainvälisestä velvoitteesta muuta johdu<sup>23</sup>. Huomattavaa on siis suomalaisen lainsäädännön alisteinen asema eurooppalaista lainsäädäntöä kohtaan.

Toinen keskeinen säädös on ilmailulain 1:11§:n nojalla asetettu Valtioneuvoston asetus ilmailulta rajoitetuista alueista (13.11.2014/930). Asetuksessa määritellään alueet, joissa siviili-ilmailu on pysyvästi kielletty tai rajoitettu<sup>24</sup>. Tilapäisistä kielloista, rajoituksista ja vaara-alueista tiedotetaan suomalaisen ilmailukäsikirjan lisäyksissä<sup>25</sup>.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi julkaisee yhdeksään osaan jaettua ilmailumääräyskokoelmaa<sup>26</sup>. Kansallisessa lainsäädännössä ilmailusta miehittämättömillä ilma-aluksilla ja lennokeilla<sup>27</sup> säädetään ilmailulaissa sekä Trafín määräyksessä OPS M1-32: Kauko-ohjatun ilma-aluksen ja lennokin lennättäminen. Määräystä OPS M1-32 sovelletaan kauko-ohjattujen ilma-alusten ja yli 250 grammaa painavien lennokkien lennättämiseen ulkotiloissa<sup>28</sup>.

## 2.2 Määritelmät

### 2.2.1 Ilma-alukset, lennokit ja lentävät laitteet

*Ilma-aluksella (Aircraft)* tarkoitetaan laitetta, jota kannattavat ilmakehässä muut reaktiot kuin ilman reaktiot maan tai veden pintaa vastaan<sup>29</sup>.

---

<sup>23</sup> Ilmailulaki 1§

<sup>24</sup> Valtioneuvoston Asetus ilmailulta rajoitetuista alueista 1§

<sup>25</sup> Air Navigation Services Finland (ANS Finland) julkaisee suomalaista ilmailukäsikirjaa (AIP, Aeronautical Information Publication) osana ilmailutiedotuspalvelua (AIS, Aeronautical Information Services). Ilmailutiedotuspalvelun Internet-osoite on [www.ais.fi](http://www.ais.fi). AIP:n SUP-osiosta löytyvät ilmailukäsikirjan lisäykset, eli väliaikaiset kiello-, rajoitus- ja vaara-alueet. Ilma-aluksen päällikön on ennen lentoa huolehdittava siitä, että lennolla noudatetaan säännöksiä ja määräyksiä (Ilmailulaki 57§). Näin ollen myös miehittämättömän ilma-aluksen tai lennokin päällikön tulee ennen lentoa varmistaa voimassa olevat kiello-, rajoitus- ja vaara-alueet ilmailukäsikirjasta. AIS tuottaa myös muuta ilmailua tukevaa materiaalia ja palveluja, kuten lentosuunnitelmalomakkeita ja lentäjien sääpalvelun.

<sup>26</sup> Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2017a

<sup>27</sup> Tarkemmin ilma-aluksen ja lennokin eroihin pureudutaan kappaleessa 'Määritelmät'

<sup>28</sup> OPS M1-32, kohta 1

<sup>29</sup> Ilmailulaki 2§. Määritelmä sulkee pois erilaiset maavaikutusalukset, kantosiipialukset ja ilmatyynyalukset, jotka teknisesti katsoen ovat *ilmassa* (irti maasta), mutta eivät kuitenkaan *lennä*. Ilma-alus on yleiskäsite, joka pitää allaan hyvin monenlaisia laitteita: Ilma-alus voi olla kiinteäsiipinen, kuten lentokone, tai pyöriväsiipinen, kuten helikopteri. Ilma-aluksessa voi olla esimerkiksi mäntä-, potkuriturbiini tai suihkuturbiinimoottori – tai ilma-alus voi olla moottoroimaton, kuten purjelentokone. Ilma-alus voi olla ilmaa raskaampi tai ilmaa kevyempi, kuten kuumailmapallo.

*Miehittämättömällä ilma-aluksella (UA, Unmanned aircraft)* tarkoitetaan ilma-alusta, joka on tarkoitettu lentämään ilman ilma-aluksessa mukana olevaa ohjaajaa<sup>30</sup>. Trafin määräyksessä erotetaan selvästi toisistaan miehittämätön *ilma-alus* ja *lennokki*<sup>31</sup>. Ilma-aluksiksi katsotaan sellaiset miehittämättömät lentämään tarkoitettut laitteet, joita käytetään mihin tahansa muuhun kuin harraste- tai urheilutarkoitukseen<sup>32</sup>.

*Lennokilla* tarkoitetaan lentämään tarkoitettua laitetta, jonka mukana ei ole ohjaajaa ja jota käytetään harraste- tai urheilutarkoitukseen<sup>33</sup>. Lennokki ei ole ilma-alus<sup>34</sup>. Lennokki voi olla kauko-ohjattu tai vapaasti lentävä<sup>35</sup>. Lisäksi Trafin määräyksessä rajataan lennokin määritelmän ulkopuolelle leluilma-alukset, jotka on suunniteltu tai tarkoitettu käytettäväksi joko yksinomaan tai osaksi alle 14-vuotiaiden lasten leikeissä<sup>36</sup>.

*Kauko-ohjatulla ilma-aluksella (RPA, remotely piloted aircraft)* tarkoitetaan miehittämätöntä ilma-alusta, jota ohjataan kauko-ohjauspaikasta<sup>37</sup>. Kauko-ohjattu ilma-alus on miehittämättömän ilma-aluksen alalaji<sup>38</sup>. Käytännössä miehittämätön siviili-ilmailu tapahtuu vapaasti lentäviä lennokkeja lukuun ottamatta aina kauko-ohjatuilla ilma-aluksilla.

Lainsäädännössä käytetään myös termejä *lentävä laite*, *lentämään tarkoitettu laite* tai *ilmailuun käytettävä laite*, joita ei ole tarkasti määritelty. Käsittäakseni tällaisina voidaan pitää kaikkia laitteita, jotka täyttävät ilma-aluksen määritelmän lentämisen osalta. Lentäviksi laitteiksi voidaan kaikei tarpeen vaatiessa katsoa kaikki määritelmän täyttävät laitteet riippumatta niiden massasta, miehityksestä ja käyttötarkoituksesta. Tällaista tulkintaa tukee ainakin hallituksen esityksen (HE 79/2014) perustelu ilmailulain 52§:lle (Ilma-aluksen päällikkö): ” ... *Ilmailuun käytettävällä liitimellä ja laitteellakin, siihen*

---

<sup>30</sup> Ilmailulaki 2§, OPS M1-32. Nykyisin monille tulee miehittämättömästä ilma-aluksesta ensimmäisenä mieleen multikopterit eli *dronet*. Kuten ilma-aluksia, myös miehittämättömiä ilma-aluksia voi olla tyypiltään monia erilaisia.

<sup>31</sup> OPS M1-32 2

<sup>32</sup> OPS M1-32 perustelumuuisto

<sup>33</sup> Ilmailulaki 2§

<sup>34</sup> HE 79/2014, s. 23

<sup>35</sup> OPS M1-32, kohta 2, *vapaasti lentävällä lennokilla* tarkoitetaan lennokkia, jonka ohjaaminen ei ole mahdollista lennätyksen aikana. Tällaisia ovat esimerkiksi balsapuusta valmistetut lennokit, jotka saattavat lentää satoja metrejä lähetyspaikasta riippuen. Tulee kuitenkin huomioida, että pienimpien lasten leluja ei lasketa lennokeiksi.

<sup>36</sup> OPS M1-32, kohta 2

<sup>37</sup> Ilmailulaki 2§

<sup>38</sup> HE 79/2014, s. 23

*katsomatta onko se miehitetty vai miehittämätön, tulee olla vastuullinen henkilö ohjaajana. ...”*

### **2.2.2 Miehittämättömän ilmailun henkilöstö**

Jokaisella ilmailun parissa toimivalla henkilöllä on hänelle erikseen määritelty rooli ja siihen kuuluvat oikeudet ja velvollisuudet. Vähiten vastuuta on ilma-aluksen matkustajalla ja eniten ilma-aluksen päälliköllä. Myös miehittämättömässä ilmailussa tulee jokaisen tietää oma roolinsa.

*Kauko-ohjatun ilma-aluksen omistajalla* tarkoitetaan luonnollista tai oikeushenkilöä, joka omistaa kauko-ohjatun ilma-aluksen<sup>39</sup>.

*Kauko-ohjatun ilma-aluksen haltijalla* tarkoitetaan luonnollista tai oikeushenkilöä, jonka käyttöön ilma-alus on luovutettu<sup>40</sup>. Tässä mainittu käyttöön luovuttaminen ei kuitenkaan tarkoita laitteen varsinaista käyttämistä, vaan enemmänkin käyttöoikeutta, sillä kauko-ohjatun ilma-aluksen käyttäjästä säädetään erikseen.

*Kauko-ohjatun ilma-aluksen käyttäjällä* tarkoitetaan luonnollista tai oikeushenkilöä, jonka käyttöön omistaja tai haltija on luovuttanut ilma-aluksen<sup>41</sup>. Kauko-ohjatun ilma-aluksen käyttäjä on siis se taho, joka harjoittaa laitteella lentotoimintaa. Tässä mainittu käyttäminen ei edelleenkään välttämättä tarkoita laitteen henkilökohtaista käyttämistä. Käyttäjä voi olla myös laitteen omistaja tai haltija.

*Kauko-ohjatun ilma-aluksen kauko-ohjaajalla* tarkoitetaan luonnollista henkilöä, joka fyysisesti omalla toiminnallaan ohjaa kauko-ohjattua ilma-alusta tai on valmiina ottamaan haltuunsa itsenäisesti lentävän kauko-ohjatun ilma-aluksen. Kauko-ohjaajaa ei ole suoraan määritelty lainsäädännössä.

*Kauko-ohjatun ilma-aluksen kauko-ohjaustähystäjällä* tarkoitetaan kauko-ohjaajan hyväksymää luonnollista henkilöä, joka pitää näköyhteyttä kauko-ohjattuun ilma-alukseen ja avustaa kauko-ohjaajaa varmistamaan lennon turvallisuuden<sup>42</sup>.

---

<sup>39</sup> OPS M1-32, kohta 2

<sup>40</sup> OPS M1-32, kohta 2

<sup>41</sup> OPS M1-32, kohta 2

<sup>42</sup> OPS M1-32, kohta 2

*Kauko-ohjatun ilma-aluksen päälliköllä* tarkoitetaan lentotoiminnanharjoittajan (ilma-aluksen käyttäjän) tai ilma-aluksen omistajan nimittämää luonnollista henkilöä, joka vastaa lennosta ja sen turvallisuudesta sekä käyttää lennon aikana ylintä käskyvaltaa. Päällikkö voi olla myös kauko-ohjaaja.

*Lennoikin lennättäjällä* tarkoitetaan luonnollista henkilöä, joka vastaa lennoikin lennättämisestä. Lennoikin lennättäjästä ei käytetä varsinaisesti termiä *päällikkö*, mutta käytännössä lennättäjällä on samanlainen vastuu lentotoiminnasta kuin ilma-aluksen päälliköllä.<sup>43</sup>

Kauko-ohjatun ilma-aluksen käyttöön voi osallistua muitakin henkilöitä, esimerkiksi kuvaaja tai ohjaaja<sup>44</sup>. Kuvaajalla saattaa olla omat kauko-ohjauslaitteensa kameran käyttöön ja ohjaajalla puolestaan toiveita kuvakulmiin, lentolinjoihin tai lentoaikaan liittyen. Tällaisessa tilanteessa tulee kuitenkin muistaa, että ilma-aluksen päällikkö vastaa lentotoiminnasta, vaikka työskentelisi tosiasiaissa ohjaajan alaisuudessa.

### **2.2.3 Muut määritelmät**

*Kauko-ohjauspaikalla (RPS, Remote Pilot Station)* tarkoitetaan kauko-ohjatun ilma-aluksen käytön kokonaisjärjestelmän osaa, johon kuuluu kauko-ohjatun ilma-aluksen ohjaamiseen käytettävä varustus<sup>45</sup>. Kauko-ohjauspaikka on se fyysinen sijainti, josta kauko-ohjatun ilma-aluksen kauko-ohjaus tapahtuu. Käytännössä kauko-ohjauspaikkoja voisi olla myös useita.

*Kauko-ohjatun ilma-aluksen käytön kokonaisjärjestelmällä (RPAS, Remotely Piloted Aircraft System)* tarkoitetaan kauko-ohjattua ilma-alusta, sen kauko-ohjauspaikkoja, tarvittavia ohjaus- ja seurantayhteyksiä ja muita erikseen määrättyjä kauko-ohjatun ilma-aluksen käytön edellyttämän järjestelmän osia<sup>46</sup>.

---

<sup>43</sup> OPS M1-32, kohta 2; Ilmailulaki 52§; HE 79/2014, s. 52

<sup>44</sup> Ohjaajalla ei tässä tarkoiteta ilma-alusta ohjaavaa henkilöä, vaan esimerkiksi videotuotannon ohjaajaa.

<sup>45</sup> OPS M1-32, kohta 2

<sup>46</sup> OPS M1-32, kohta 2

*Lennokkien lennätyspaikalla* tarkoitetaan ennalta määriteltyä ilmailutiedotusjärjestelmässä julkaista paikkaa, jossa on mahdollista poiketa suurimmasta sallitusta lennätyskorkeudesta<sup>47</sup>.

*Lentoasemalla* tarkoitetaan lentopaikkaa, jossa lentotiedotus-, hälytys-, ilmaliikenteen neuvonta- ja lennonjohtopalvelu on pysyvästi järjestetty<sup>48</sup>.

*Asutuskeskuksen tiheästi asutulla alueella* tarkoitetaan asutuskeskittymää, jossa asuu vähintään 200 asukasta ja asuinrakennusten etäisyys toisistaan on enintään 200 metriä<sup>49</sup>.

*Näköyhteyteen perustuvalla toiminnalla (VLOS, Visual Line-Of-Sight)* tarkoitetaan toimintaa, jossa kauko-ohjaaja tai kauko-ohjaustähystäjä pitää ilman apuvälineitä yllä suoraa näköyhteyttä kauko-ohjattuun ilma-alukseen<sup>50</sup>. Usein kauko-ohjatuissa ilma-aluksissa on kamera, josta välittyy reaaliaikaista videokuvaa kauko-ohjauspaikalle. Tällaista videolinkin avulla välitettyä kuvaa ei pidetä määräyksessä tarkoitettuna näköyhteytenä, vaan ilma-aluksen tulee näkyä kauko-ohjaajalle tai tähystäjälle paljain silmin<sup>51</sup>.

*Näköyhteyden ulkopuolella tapahtuvalla toiminnalla (BVLOS, Beyond Visual Line-Of-Sight)* tarkoitetaan toimintaa, jossa kauko-ohjaaja pitää apuvälineiden avulla yhteyttä kauko-ohjattuun ilma-alukseen<sup>52</sup>.

*FPV-lennättämisellä (First Person View)* tarkoitetaan lennokin lennättämistä siten, että laitteeseen kiinnitetyn kameran kuva välitetään lennättäjän käyttämiin videolaseihin, jolloin tälle syntyy optinen vaikutelma lentämisestä<sup>53</sup>.

#### **2.2.4 Määritelmät käytäntöön**

Nykyisin tuntuu siltä, että kun puhutaan miehittämättömistä tai kauko-ohjattavista ilma-aluksista tarkoitetaan – yleensä kameralla varustettuja – multikoptereita, joista käytetään

---

<sup>47</sup> OPS M1-32, kohta 2. Päivitetyt lennokkien lennätyspaikat löytyvät ais.fi-palvelusta, AIC A - tiedotteista. Kirjoitushetkellä voimassa oleva lista löytyy tiedotteesta A 5/2016.

<sup>48</sup> OPS M1-32, kohta 2. Päivitetyt tiedot lentopaikoista ja -asemista löytyvät ais.fi-palvelusta, ilmailukäsikirjasta (AIP).

<sup>49</sup> OPS M1-32, kohta 2

<sup>50</sup> OPS M1-32, kohta 2

<sup>51</sup> OPS M1-32, kohta 2

<sup>52</sup> OPS M1-32, kohta 2

<sup>53</sup> OPS M1-32, kohta 4.7

yleisesti nimitystä drone. Lennokit moni puolestaan mieltää kiinteäsiipisiksi, monesti vapaasti lentäviksi lentolaitteiksi. Käytännössä kuitenkin sekä kauko-ohjattavat ilma-alukset että lennokit voivat olla sekä fyysisesti että käyttötarkoitukseltaan hyvin monenlaisia laitteita.

Työkäyttöön suunnitelluissa<sup>54</sup> kauko-ohjatuissa ilma-aluksissa on lähes poikkeuksetta jonkinlaisia lisälaitteita. Ilma-aluksia käytetään esimerkiksi monenlaisiin kuvaustarkoituksiin: videokuvaukseen, maanmittaukseen tai monenlaisiin erityiskuvaustarkoituksiin, kuten lämpökuvaukseen. Ilma-alukseen voidaan liittää myös erilaisia kantolaitteita ja säiliöitä tavaran kuljetukseen taikka lannoitteen tai torjunta-aineen levitykseen. Ilma-aluksia voidaan käyttää myös pelastus- tai mittaustehtäviin ihmiselle vaarallisissa olosuhteissa. Nykyään on tarjolla valmiita kaupallisia ratkaisuja monenlaisiin tarkoituksiin, mutta edelleen on yleistä rakentaa itse omiin tarkoituksiin parhaiten sopiva laite.

Lennokkeja suunnitellaan ja valmistetaan myös puhtaasti harrastus- ja urheilukäyttöön<sup>55</sup>. Erilaisia lennökkikilpailuja on järjestetty vuosikymmenten ajan ja viime vuosina on tullut omat kilpailusarjat myös multikoptereille. Kilpakäyttöön tarkoitettut multikopterit ovat yleensä työkoneita pienempiä ja nopeampia ja monesti ainakin osittain harrastajien itsensä rakentamia.

Niin työ- kuin harrastekäyttöön tarkoitettujen laitteiden hinnat ovat laskeneet viime vuosien aikana huomattavasti. Tällä hetkellä harrastuksen pariin pääsee hyvinkin muutamalla satasella ja pientä liiketoimintaa voi alkaa harjoittaa tuhannen euron panostuksella.

---

<sup>54</sup> Se, että laite on suunniteltu työkäyttöä silmällä pitäen ei tietenkään tarkoita sitä, etteikö samaa laitetta voisi käyttää myös harrastuskäytössä. Halvempia ammattilaistenkin käyttämiä tehdasvalmisteisia kuvauskoptereita on harrastelijoiden käytössä varmasti enemmän kuin työkäytössä.

<sup>55</sup> Edelleen se, että laite on suunniteltu harrastuskäyttöön ei poista sen työkäyttömahdollisuuksia.



**Kuva 1: Kauko-ohjattuja ilma-aluksia ja lennokkeja käytännössä. Ylhäältä vasemmalta lukien:**

- Pyöriväsiipinen ilma-alus, DP Copter. Lähde: [dynamicperspective.com](http://dynamicperspective.com)
- Pyöriväsiipinen ilma-alus, DJI Phantom. Lähde: [cnet.com](http://cnet.com)
- Kiinteäsiipinen ilma-alus, Embention NM& F300. Lähde: [embention.com](http://embention.com)
- Harrastajan itserakentama kiinteäsiipinen lennokki. Lähde: [hooked-on-rc-airplanes.com](http://hooked-on-rc-airplanes.com)
- Pyöriväsiipinen lennokki, Helipal Storm Type A. Lähde: [bestdroneforthejob.com](http://bestdroneforthejob.com)

## 2.3 Lentosäännöt

### 2.3.1 Yleistä

Kauko-ohjattujen ilma-alusten ja yli 250 grammaa painavien lennokkien lennättämiseen liittyvät keskeisimmät säädökset löytyvät Liikenteen turvallisuusviraston määräyksestä OPS M1-32. Soveltuvien osin tulee noudattaa lisäksi myös ilmailulakia ja sen nojalla



annettuja asetuksia ja määräyksiä<sup>56</sup>. Eurooppalaisessa ilmailunormistossa ei tällä hetkellä ole hyötykuormaltaan alle 150 kilogrammaisia miehittämättömiä ilma-aluksia tai lennokkeja koskevia säädöksiä, joten niihin sovelletaan kansallista lainsäädäntöä<sup>57</sup>.

Trafin pääjohtaja Kari Wihlman luonnehtii suomalaista kauko-ohjattavia ilma-aluksia koskevaa lainsäädäntöä maailman liberaaleimmaksi<sup>58</sup>. Määräys OPS M1-32 onkin suunniteltu siten, että se olisi luonteeltaan mahdollisimman salliva ja mahdollistaisi monipuolisen kauko-ohjattujen ilma-alusten ympärille rakentuvan liiketoiminnan kasvamisen – huolehtien samalla kuitenkin ilmaliikenteen turvallisuudesta. Määräyksessä on pyritty myös korostamaan kauko-ohjattujen ilma-alusten ja lennokkien välistä eroa ja niiden käyttöön liittyviä erityispiirteitä.<sup>59</sup>

Määräystä OPS M1-32 alettiin valmistella vuonna 2014. Valmistelun aikana järjestettiin sekä julkisia lausuntopyyntöjä, keskustelutilaisuuksia että Liikenteen turvallisuusviraston sisäinen kommentointikierrös. Lausuntoja antoivat suomalaiset ilmailualan yhdistykset ja yksityishenkilö. Määräyksen valmistelussa otettiin huomioon EU:n asetusten prioriteettiasema kansalliseen lainsäädäntöön nähden ja tiedostettiin se mahdollisuus, että EU säätää kansallista tiukemmat säädökset.<sup>60</sup>

Miehittämättömän ilmailua koskeva lainsäädäntö on tällä hetkellä voimakkaassa muutostilassa. Valmisteilla on Euroopan laajuisen lainsäädännön uudistaminen entistä tiukemmin ehdoin. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi lähestyi 1.12.2017 miehittämättömän ilmailun sidosryhmiään Webropol-kyselyllä, jonka tarkoituksena on kartoittaa nykyisen OPS M1-32 -määräyksen muutostarpeita tulevaisuutta varten.

### **2.3.2 Miehittämättömiä ilma-aluksia ja lennokkeja koskeva yhteinen normisto**

Määräys OPS M1-32 on jaettu siten, että kauko-ohjattuja ilma-aluksia käsittelevät normit ovat omissa luvuissaan ja lennokkeja käsittelevät normit on keskitetty omaan lukuunsa. Osa normistosta on kuitenkin sisällöltään yhteneväistä laitetyypistä huolimatta.

---

<sup>56</sup> OPS M1-32 perustelumuiustio

<sup>57</sup> Asetus (EY) 216/2008, Liite 2 kohta i

<sup>58</sup> Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2015

<sup>59</sup> OPS M1-32 perustelumuiustio

<sup>60</sup> OPS M1-32 perustelumuiustio

Keskeistä kaikelle miehittämättömälle ilmailulle on se, että lennätys tulee aina suorittaa siten, ettei niistä aiheudu vaaraa tai haittaa lentoliikenteelle<sup>61</sup> ja että niistä muille ihmisille ja omaisuudelle aiheutuva vaara ja meluhaitta on mahdollisimman pieni<sup>62</sup>. Lennätys ei saa myöskään vaikeuttaa viranomaisten virkatehtävien suorittamista<sup>63</sup>. Suurin vastuu turvallisesta lennon suorittamisesta ja määräysten noudattamisesta on päälliköllä, mutta myös miehistö on velvoitettu toimimaan säädösten ja päällikön määräysten mukaisesti<sup>64</sup>. Päälliköllä on ylin käskyvalta ja hän voi määrätä miehistön jäsenen suorittamaan myös muuta kuin tämän varsinaista tehtävää<sup>65</sup>.

Miehittämättömiin ilma-aluksiin ja lennokkeihin on liitettävä käyttäjän nimi ja yhteystiedot<sup>66</sup>. Näin laite voidaan palauttaa sen kadottua omistajalleen. Lisäksi tiedot helpottavat vahinkojen tutkintaa.<sup>67</sup>

Lennättää saa sellaisella alueella, jossa sitä ei ole erikseen kielletty tai rajoitettu<sup>68</sup>. Sekä lennokkien, että miehittämättömien ilma-alusten tulee aina väistää muita ilma-aluksia<sup>69</sup>. Lennätyksen tulee tapahtua alle 150 metrin korkeudella maan tai veden pinnasta<sup>70</sup> ja sellaisella horisontaalisella etäisyydellä, että laitetta pystytään ongelmitta ohjaamaan sää ja valoisuus huomioon ottaen<sup>71</sup>.

Ilmailu on Suomessa kokonaan ja pysyvästi kielletty kahdeksalla alueella. Näitä ovat valtionhallinnon erityiskohteet EFP35 Meilahti, EFP40 Munkkiniemi, EFP45 Luonnonmaa ja EFP50 Kruununhaka sekä teollisuusalueet EFP20 Loviisa, EFP25 Oikiluoto, EFP30 Kilpilahti sekä EFP55 Hanhikivenniemi. Näillä alueilla ilmailu on kielletty kokonaan ilman Liikenteen turvallisuusviraston myöntämää poikkeuslupaa, pois lukien teollisuusalueilla laitoksen huoltoon liittyvä lentotoiminta.<sup>72</sup> Kieltoalueilla on nykyään

---

<sup>61</sup> Ilmailulaki 159§

<sup>62</sup> OPS M1-32, kohdat 3.1.4 ja 4.1

<sup>63</sup> OPS M1-32, kohdat 3.1.5 ja 4.4

<sup>64</sup> Ilmailulaki 57§

<sup>65</sup> Ilmailulaki 56§

<sup>66</sup> OPS M1-32, kohdat 3.1.8 ja 4.5

<sup>67</sup> OPS M1-32 perustelumuisto, kohta 3.8

<sup>68</sup> Ilmailulta rajoitetuista alueista ja vaara-alueista säädetään ilmailulain 11§:ssä. Ilmailua voidaan rajoittaa Valtioneuvoston asetuksella tai Liikenteen turvallisuusviraston päätöksellä.

<sup>69</sup> OPS M1-32, kohdat 3.1.14 ja 4.11.

<sup>70</sup> OPS M1-32, kohdat 3.1.11d ja 4.8

<sup>71</sup> OPS M1-32, kohdat 3.1.11d ja 4.6, OPS M1-32 perustelumuistio, kohdat 3.1.11 ja 3.6

<sup>72</sup> Valtioneuvoston asetus ilmailulta rajoitetuista alueista 4§. Asetuksen liite 1 sisältää alueiden koordinaatit, korkeustiedot sekä kartat. *EFP = Europe Finland Prohibited*. Kieltoalueista käytetään lyhennettä *P*.

otettu käyttöön myös 'No Drone Zone' -kieltotaulut. Lentäjä ei tule kuitenkaan luottaa siihen, että kyseinen taulu olisi aina havaittavissa kieltoalueella.



**Kuva 2: 'No Drone Zone' -kieltotaulu. Lähde: [www.droneinfo.fi](http://www.droneinfo.fi).**

Kauko-ohjattujen ilma-alusten ja lennokkien lentättäminen on rajoitettu myös lentoasemien lähellä. Lentättäminen on lähtökohtaisesti kokonaan kielletty alle 5 kilometrin päässä kiitotiestä. Kun etäisyys on yli 5 kilometriä, mutta lennätyspaikka sijaitsee lentoaseman lähialueella, lentotiedotusvyöhykkeellä tai radiovyöhykkeellä on maksimilentokorkeus rajoitettu 50 metriin. Jyväskylän (EFJY) ja Utin (EFUT) lentoasemien lähialueella sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläisellä lähialueella (EFHK CTR SOUTH) lentättäminen on kielletty. Kiellot ja rajoitukset ovat voimassa ilmaliikennepalvelujen aukioloajoista riippumatta. Edellä mainituista rajoituksista voidaan poiketa ilmaliikennepalvelujen tarjoajan luvalla.<sup>73</sup> Valvomattomien lentopaikkojen ja helikopterilentopaikkojen läheisyydessä lentättäminen ei ole rajoitettu, mutta niissä tulee noudattaa erityistä varovaisuutta<sup>74</sup>.

Ilmailua on pysyväisluonteisesti rajoitettu useilla eri alueilla. Varsinaiset pysyvät rajoitusalueet ovat puolustusvoimien käyttöön varattuja alueita, joissa ilmailu on sallittu

<sup>73</sup> OPS M1-32, kohdat 3.1.12 ja 49. Lentoasemien lähialueiden (CTR, Control Zone), lentotiedotusvyöhykkeiden (FIZ, Flight Information Zone) ja radiovyöhykkeiden (RMZ, Radio Mandatory Zone) koordinaatit ja kartat löytyvät ilmailukäsikirjasta (AIP) osoitteesta [www.ais.fi](http://www.ais.fi). EFJY = Europe Finland Jyväskylä ym.

<sup>74</sup> OPS M1-32, kohdat 3.11.13 ja 4.10. Luettelo valvomattomista lentopaikoista ja helikopterilentopaikoista löytyy ilmailukäsikirjasta osoitteesta [www.ais.fi](http://www.ais.fi).

ainoastaan puolustusvoimien luvalla<sup>75</sup>. Lisäksi puolustusvoimien käyttöön on varattu tilapäisiä erillisvarausalueita, joiden voimassaolosta tiedotetaan ilmatilan käyttösuunnitelmassa<sup>76</sup>. Venäjän vastaisella rajalla on tunnistusvyöhyke (EF ADIZ), jonne suuntautuvat lennot vaativat lentosuunnitelman<sup>77</sup>. Lisäksi kauko-ohjattujen ilma-alusten ja lennokkien osalta voidaan katsoa rajoitetuksi myös asetuksessa määritellyillä teollisuuden suoja-alueilla<sup>78</sup>.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa kieltää tai rajoittaa ilmailua myös väliaikaisesti tietyillä alueilla. Esimerkiksi vuoden 2017 itsenäisyyspäivän ajaksi yksityisilmailu kiellettiin Helsingin keskustan alueella poliisin pyynnöstä<sup>79</sup>. Ilma-aluksen tai lennokin päälliköllä on vastuu selvittää ilmatilaan kohdistuvat rajoitukset ennen lentoa<sup>80</sup>.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi ylläpitää Droneinfo.fi-palvelua, josta löytyy kattava tietopaketti miehittämättömän ilmailun perusasioista. Palvelusta löytyy myös tietoa kielto- ja rajoitusalueista.<sup>81</sup>

---

<sup>75</sup> Valtioneuvoston asetus ilmailulta rajoitetuista alueista 5§. Rajoitusalueet on lueteltu asetuksen liitteessä 2. Osa rajoitusalueista on aktiivisia jatkuvasti, osa aktivoidaan ilmoituksella ilmatilan käyttösuunnitelmassa (AUP/UUP). Voimassaoleva AUP/UUP löytyy osoitteesta [www.ais.fi](http://www.ais.fi). Rajoitusalueista käytetään lyhennettä R.

<sup>76</sup> Valtioneuvoston asetus ilmailulta rajoitetuista alueista 8§. TSA-alueet ovat pysyvästi varattu puolustusvoimien käyttöön, mutta ne aktivoidaan vain tarvittaessa ilmoittamalla AUP/UUP-ilmoituksella. (TSA = *Temporary Segregated Area*)

<sup>77</sup> Valtioneuvoston asetus ilmailulta rajoitetuista alueista 6§.

<sup>78</sup> Valtioneuvoston asetus ilmailulta rajoitetuista alueista 7§. Teollisuuden suoja-alueilla ilmailua ei ole kielletty, mutta siellä kehoitetaan noudatettavan minimilentokorkeuksia. Kauko-ohjatuille ilma-aluksille ja lennokeille ei ole säädetty minimilentokorkeutta vaan maksimilentokorkeus 150 metriä, joten käytännössä turvallinen lennättäminen teollisuuden suoja-alueilla ei ole mahdollista.

<sup>79</sup> Helminen 2017. Trafien päätöksestä AIP SUP 163/2017 käy ilmi, että ei-kaupallinen yleisilmailu ja lentotoiminta miehittämättömillä ilma-aluksilla ja lennokeilla on kielletty Helsingin eteläisen kantakaupungin alueella 6.12.2017 klo 4 – 22 UTC. Ilmailussa käytetään ICAO:n päätöksellä UTC-aikaa (*UTC, Coordinated Universal Time*) joka vastaa GMT-aikaa (*GMT, Greenwich Mean Time*) ilman kesäaikaa. Suomessa ollaan talviaikaan ajassa UTC+2, eli rajoitus on voimassa 6 – 24 Suomen aikaa. Lisäksi määräyksestä käy ilmi, että rajoitus koskee korkeuksia maanpinnan ja 1300 jalan välillä.

<sup>80</sup> Ilmailulaki 57§. Voimassaolevat rajoitusalueet löytyvät ilmailukäsikirjan lisäyksistä (AIP Supplements) osoitteesta [www.ais.fi](http://www.ais.fi).

<sup>81</sup> Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi: Droneinfo.fi, 1.12.2017. Muita hyödyllisiä, mutta epävirallisia verkkosivustoja ovat esimerkiksi lentopaikat.fi, josta löytyy tietoa Suomen valvomattomista lentopaikoista sekä erittäin hyödyllinen ilmatilakoulutusmateriaali, jossa perehdytään ilmatila-asioihin tarkemmin. Lisäksi harrastajat ovat keränneet Googlen karttapalveluun miehittämättömiin ilmailuun ja yleiseen ilmatilaan liittyviä karttoja: <https://goo.gl/F8YCUk> ja <https://goo.gl/wNjvaz>.

### 2.3.3 Kauko-ohjattujen ilma-alusten lennättäminen

Kauko-ohjattujen ilma-alusten käyttötarkoitus on sidottu työ- ja ammattikäyttöön, mutta niihin ei kuitenkaan sovelleta lentotyöhön liittyviä säädöksiä<sup>82</sup>. Lentotyö on ymmärrettävästi varsin tiukasti säädeltyä, mutta kauko-ohjatuille ilma-aluksille on lainsäädännössä haluttu antaa erityisvapauksia, jotta niihin liittyvä liiketoiminta voisi kehittyä ja kasvaa<sup>83</sup>. Kaupallinen käyttö tuo mukanaan kuitenkin vaatimuksen siitä, että kauko-ohjatun ilma-aluksen käyttäjän tulee ennen toiminnan aloittamista tehdä ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ilmoituksesta tulee käydä ilmi käyttäjän, ilma-aluksen ja toiminnan perustiedot sekä tieto siitä, aiotaanko lentotoimintaa harjoittaa tiheän asutuksen tai väkijoukon yläpuolella. Ilmoituksen tietojen muuttuessa tulee tehdä uusi ilmoitus.<sup>84</sup> Lisäksi lennoista tulee pitää lentopäiväkirjaa, jonka tiedot tulee säilyttää kolmen vuoden ajan<sup>85</sup>. Liikenteen turvallisuusvirastolle tulee tehdä myös ilmoitukset kaikista poikkeamista, kuten onnettomuuksista ja vaaratilanteista<sup>86</sup>.

Kauko-ohjatusta lennosta vastaavan henkilön, eli kauko-ohjatun ilma-aluksen päällikön, tulee olla vähintään 18-vuotias. Kauko-ohjaaja saa olla nuorempikin, mutta tämän tulee kyetä käyttämään ilma-alusta turvallisesta ja hallita hätätilanteiden edellyttämät toimenpiteet. Kauko-ohjatussa ilma-aluksessa tulee lisäksi olla ulkopuolisten turvallisuuden varmistava järjestelmä ohjausyhteyden katkeamisen varalta.<sup>87</sup>

Mikäli kauko-ohjattua ilma-alusta lennätetään alueella, jota ei ole erikseen erotettu kauko-ohjatun ilma-aluksen lennättämistä varten tai muuten suljettu muulta ilmailulta tulee noudattaa seuraavia sääntöjä: Ilma-aluksen lentoonlähtömassa saa olla enintään 25 kilogrammaa. Lennätyksen tulee perustua näköyhteyteen (VLOS). Vallitseva sää ja valoisuus tulee ottaa huomioon ja lennätyksen tapahtua riittävän lähellä kauko-ohjaajaa tai kauko-ohjaustähystäjä. Kauko-ohjaajan ja kauko-ohjaustähystäjän välillä tulee olla suora

---

<sup>82</sup> OPS M1-32, kohta 3.1.1. Lentotyöstä säädetään ilmailulain 70§:ssä ja Trafín määräyksessä OPS M1-23.

<sup>83</sup> OPS M1-32 perustelumuuisto

<sup>84</sup> OPS M1-32, kohdat 3.1.2 – 3.1.3

<sup>85</sup> OPS M1-32, kohdat 3.1.9 – 3.1.10. Päiväkirjasta tulee käydä ilmi jokaisen lennon kohdalta: päivämäärä ja aikaväli, lennätyspaikka, päällikkö, ilma-aluksen valmistaja ja malli, onko kyseessä VLOS- vai BVLOS-lento sekä selvitys lennätystehtävän luonteesta ja maininta kauko-ohjaustähystäjän käytöstä.

<sup>86</sup> OPS M1-32, kohta 3.1.16. Poikkeamailmoituksesta säädetään Trafín määräyksessä GEN T1-4.

<sup>87</sup> OPS M1-32, kohdat 3.1.6 – 3.1.7. Monissa kauko-ohjatuissa ilma-aluksissa on niin kutsuttu kotiinpaluutoiminto (*RTH, Return To Home*), jonka avulla ilma-alus palaa lähtöpaikkaansa, mikäli yhteys ohjaimiin syystä tai toisesta katoaa tai ilma-aluksen akku on vähissä.

puheyhteys tai luotettava viestintäväline. Lisäksi tulee noudattaa ilmatilarajoituksia, mukaan lukien maksimilentokorkeus. Maksimilentokorkeudesta voidaan poiketa, mikäli lennätys tapahtuu kiinteän esteen läheisyydessä esteen omistajan toimeksiannosta. Esteen päälle ei kuitenkaan saa lentää, mikäli maksimilentokorkeus ylittyy. Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää luvan edellä kuvatuista säädöksistä poikkeamiseen.<sup>88</sup>

Mikäli lennätys tapahtuu ulkosalle kokoontuneen väkijoukon tai asutuskeskuksen tiheästi asutun osan yläpuolella, tulee noudattaa seuraavia sääntöjä: Ilma-aluksen lentoonlähtömassa saa olla enintään 7 kilogrammaa, johon ei lasketa mukaan ilma-alukseen kiinnitettyä pelastuslaitetta, kuten hätälaskuvarjoa. Lennätyksen tulee tapahtua suorassa näköyhteydessä (VLOS) ja sellaisella korkeudella, että hätätilanteessa voidaan suorittaa lasku siten, että ulkopuolisille aiheutuva vaara on mahdollisimman pieni taikka ilma-aluksen tulee olla ominaisuuksiltaan tai varustukseltaan sellainen, että poikkeustilanteessa ulkopuolisille aiheutuva vaara on mahdollisimman pieni. Ilma-aluksen käyttäjän tulee myös laatia lennätyksistä kirjallinen turvallisuusarviointi sekä toimintaohjeistus, joita tulee säilyttää kolmen kuukauden ajan.<sup>89</sup>

Kauko-ohjattua ilma-alusta voidaan lennättää näköyhteyden ulkopuolella (BVLOS) toimintaan erikseen varatulla alueella, mikäli ilma-aluksen käyttäjä laatii lennätyksistä kirjallisen turvallisuusarvioinnin ja toimintasuunnitelman, joita tulee säilyttää kolmen kuukauden ajan.<sup>90</sup>

### 2.3.4 Lennokkien lennättäminen

Harrastus- ja urheilutoimintaan käytettäviä lennokkeja koskeva sääntely on kevyempää kuin kauko-ohjattuja ilma-aluksia koskeva. Vaativissa toimintaympäristöissä lennokkitoimintaa on kuitenkin rajoitettu ammattitoimintaa enemmän.<sup>91</sup>

Lennoikin lennättäminen ulkosalle kokoontuneen väkijoukon yläpuolella ei ole sallittua. Asutuskeskuksen tiheästi asutulla alueella ei saa lennättää lentoonlähtömassaltaan yli 3 kilogramman painoisia lennokkeja. Tätä kevyempiä lennokkeja saadaan lennättää, mikäli

<sup>88</sup> OPS M1-32, kohta 3.1.11, OPS M1-32 perustelumuuisto.

<sup>89</sup> OPS M1-32, kohta 3.1.15. Asutuskeskuksen tiheästi asutettu osa määritellään määräyksessä asutuskeskittymäksi, jossa asuu vähintään 200 asukasta ja asuinrakennusten etäisyys toisistaan on enintään 200 metriä. Ulkosalle kokoontunutta väkijoukkoa ei ole virallisesti määritelty, joskin termiä käytetään myös kansainvälisissä lentosäännöissä (SERA).

<sup>90</sup> OPS M1-32, kohta 3.2

<sup>91</sup> OPS M1-32 perustelumuuisto, kohta 5

lennättäjä on tutustunut alueeseen, varmistunut laiteen teknisestä kunnosta ja arvioinut, että lento voidaan suorittaa turvallisesti.<sup>92</sup>

Lennokia tulee lennättää suorassa näköyhteydessä, ottaen huomioon vallitseva sää ja valoisuus. Etäisyys lennättäjän ja lennokin välillä on sovittava siten, että lennättäminen on turvallista. Videolinkin välityksellä lennättäminen on sallittu, mikäli käytetään avustajaa, jolla on suora näköyhteys lennokkiin ja suora puheyhteys lennättäjään.<sup>93</sup>

### **2.3.5 Vahingot ja vakuutukset**

Tyypillisiä kauko-ohjatuilla ilma-aluksilla ja lennokeilla aiheutettuja vahinkoja ovat kolmannelle osapuolelle tai lentolaitteelle itselleen aiheutetut vahingot. Todennäköisesti vahinko aiheutuu lennättäjän virheestä.

Ilma-aluksella kolmannelle osapuolelle aiheutettua vahinkoa koskee ankara vastuu. Lisäksi kyseisestä vahingosta ovat yhteisvastuussa ilma-aluksen omistaja, käyttäjä ja haltija.<sup>94</sup> Lennokilla aiheutetut vahingot käsitellään vahingonkorvauslain (31.5.1974/412) mukaisesti.

Ilma-aluksilla tulee olla niitä käytettäessä voimassa oleva vakuutus kolmansille osapuolille aiheutettujen vahinkojen varalle<sup>95</sup>. Lennokkeja vakuutusvaatimus ei koske, mutta käytännössä lennokkitoiminnassakin olisi hyvä olla jonkinlainen vakuutus. Esimerkiksi kotivakuutukset eivät yleensä kata lennokeilla aiheutettuja vahinkoja. Suomen Ilmailuliiton jäsenyys sisältää harrastustoiminnan kattavan vastuuvakuutuksen.<sup>96</sup>

---

<sup>92</sup> OPS M1-32, kohdat 4.2 – 4.3

<sup>93</sup> OPS M1-32, kohdat 4.6 – 4.7

<sup>94</sup> Ilmailulaki 136§. Ankara vastuu tarkoittaa sitä, että vahingon aiheuttaja on vastuussa vahingosta, vaikka sen syntyyn ei liittyisi tahallisuutta tai edes huolimattomuutta.

<sup>95</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus 785/2004

<sup>96</sup> Hjulberg (Suomen ilmailuliitto) 2016

### 3 RIKOSLAINSÄÄDÄNTÖ

Suomalaisessa rikosoikeudessa pätee laillisuusperiaate, jonka mukaan rikokseksi luetaan vain sellaiset teot, jotka ovat tekohetkellä laissa säädetty rangaistaviksi<sup>97</sup>. Rangaistavaksi säädetyn teon tulee siis olla kuvattuna laissa, jonka lisäksi myös rangaistuksen tulee olla laissa säädetty<sup>98</sup>. Pääosin rangaistavaksi säädetyt teot on listattu rikoslakiin, mutta osa lievemmistä rikkomuksista on säädetty rangaistavaksi myös muussa lainsäädännössä<sup>99</sup>. Rangaistavan teon tulee kuitenkin olla säädetty laintasoisessa säädöksessä<sup>100</sup>. Rikoslain lisäksi *ilmailurikkomuksena* rangaistavia tekoja on säädetty ilmailulain 178§:ssä ja rangaistavasta *huumaavaan aineen käyttämisestä ilmailussa* ilmailulain 177§:ssä.

Käyn seuraavassa kappaleessa pintapuolisesti läpi aiheeni kannalta keskeisimpiä rikosoikeuden yleisiä periaatteita. Rikosoikeus on aiheena niin valtavan monipuolinen, ettei työni laajuuden kannalta olisi tarkoituksenmukaista uppoutua siihen kovin syvällisesti. Olen yrittänyt rajata käsittelyyni vain työssäni esiintyvien rikosten tulkinnan kannalta välttämättömimmät käsitteet.

#### 3.1 Rikosoikeuden yleiset periaatteet

##### 3.1.1 Rikos ja rangaistus

Laillisuusperiaatteen mukaan rikoksina pidetään vain laissa tekohetkellä rangaistavaksi säädettyjä tekoja<sup>101</sup>. Rikosoikeuden tarve yhteiskunnassa on käytännöllinen: rikosoikeutta ja rangaistusjärjestelmää tarvitaan suojaamaan yhteiskunnallisesti tärkeiksi koettuja intressejä. Rikosoikeutta ei tulisi käyttää sen itsensä takia, vaan suojaamaan valtion

---

<sup>97</sup> Rikoslaki (19.12.1889) 3:1§, Suomen perustuslaki (11.6.1999/731) 8§

<sup>98</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004

<sup>99</sup> Puhutaan ns. *rikoslakirikoksista* ja muista rikoksista

<sup>100</sup> Suomessa ns. vahvasti velvoittavat oikeuslähteet asetetaan seuraavanlaiseen ”paremmuusjärjestykseen”:

- Suomen perustuslaki
- tavalliset lait
- lakien nojalla annetut asetukset
- muut viranomaismääräykset

Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate vaatii, että teko on säädetty *laissa* rangaistavaksi. Näin ollen tekoa ei voi säätää rangaistavaksi asetuksella tai määräyksellä. (Laakso 2012, s. 262, rikoslaki 3:1§).

<sup>101</sup> Rikoslaki 3:1§, Suomen perustuslaki 2:8§



suojattavaksi tarkoitettuja etuja.<sup>102</sup> Keskeisimpiä rikosoikeudellisen suojan kohteita ovat Suomen perustuslain toisessa luvussa määritellyt perusoikeudet.

Jotta teko olisi kriminalisoitu, tulee teko sen kieltämisen lisäksi säätää laissa rangaistavaksi. Rangaistuksen muodossa yhteiskunta puuttuu yksilön oikeudellisesti suojattuihin etuihin, esimerkiksi vapauteen tai omaisuuteen. Rangaistuksen käyttöä perustellaan yleisesti kahdella eri teorialla, sovitus- ja preventioteorialla. Sovitusteorian mukaan henkilön oikeudeton teko oikeuttaa hänelle määrätyn seuraamuksen. Sovitusteoria pohjautuu menneeseen tapahtumaan; rikoksesta tulee seurata *rangaistus*.<sup>103</sup>

Preventioteoria puolestaan näkee rangaistuksen ennalta estävänä, rikollisuutta vähentävänä tekijänä<sup>104</sup>. On siis katsottu, että pelkkä teon kieltäminen ei riitä estämään teon tapahtumista vaan asiasta täytyy säätää rangaistus, ikään kuin pelotteeksi<sup>105</sup>. Tällöin puhutaan rangaistuksen yleisestä vaikutuksesta, eli rangaistuksen vaikutuksesta kaikkiin ihmisiin. Teorian mukaan rangaistusuhka toisaalta pelottaa ihmisiä ja näin vähentää rangaistavaksi säädettyjen tekojen tekemistä, mutta toisaalta ohjaa ihmisten moraalikäsitystä yhteiskunnan haluamaan suuntaan. Yleistävyydelle vaihtoehtoinen teoria on rangaistusten erityisestävyys, joka tarkoittaa rangaistuksen vaikutusta rangaistukseen tuomittuun. Yksinkertaistaen erityisestävyydellä tarkoitetaan sitä, että rangaistuksen jälkeen rikoksen tekijä ”ottaisi opiksi” ja lakkaisi tekemästä rikoksia. Toisaalta erityisestävyys toimii siten, että esimerkiksi kiinteään vankeusrangaistukseen tuomittu tekee varmasti vankeusaikanaan vähemmän rikoksia kuin vapaana ollessaan.<sup>106</sup>

Yhteiskunta joutuu toimiakseen säätämään jäseniään velvoittavia lakeja. Preventioteorian mukaisesti kriminalisoinnit vähentävät lain rikkomisia. Preventioteorian toimivuuden puolesta puhuu esimerkiksi tutkimus, jonka mukaan ajonopeudet Kehä I:llä pienenevät automaattisen nopeusvalvonnan käyttöönoton jälkeen<sup>107</sup>.

---

<sup>102</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I - 4

<sup>103</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I - 4

<sup>104</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I - 4

<sup>105</sup> Esim. tieliikennelaki (3.4.1981) 90§: *Polkupyöräilijän suojakypärän käyttö. Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää.*

Kääntäen polkupyöräily ilman kypärää on siis kiellettyä, mutta sellaista ei ole laissa säädetty rangaistavaksi. Kysymys kuuluu, tulisiko rangaistusuhka kypärän käyttöä?

<sup>106</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I - 4

<sup>107</sup> Peltola ym. 2017

Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate edellyttää, että rangaistavaksi säädetyn teon *tunnusmerkistö* on kuvattu laissa riittävän täsmällisesti. Rikoslain erityisen osan rikossäännöksissä teon tunnusmerkistö on kuvattu yksityiskohtaisesti ja tyhjentävästi jonka lisäksi rangaistusasteikko kuvataan samassa säännöksessä. Rikoslaki ei ole kuitenkaan tyhjentävä listaus rangaistavaksi säädettyistä teoista, vaan kielto- ja rangaistussäännöksiä löytyy myös muusta lainsäädännöstä. Tällöin käytetään usein ns. blankorangaistussäännöksiä, joissa rangaistus kuvataan yhdessä pykälässä ja kielletyt teot toisissa. Blankorangaistussäännökset ovat ongelmallisia, sillä ne edellyttävät aihetta koskevan lainsäädännön hyvää tuntemista.<sup>108</sup>

Ilmailussa on säädetty rangaistavaksi tiettyjen ilmailu koskevien normien rikkominen<sup>109</sup> sekä tietyt vaaralliset menettelytavat<sup>110</sup>.

### 3.1.2 Rikosten jaottelua

Rikoksia voidaan jaotella useilla eri tavoilla. Aiemmin kirjoitin rikoksen olevan rangaistavaksi säädetty *teko*, mutta rikos ei aina vaadi tekemistä, toisinaan tekemättä jättäminen on kriminalisoitu ja toisinaan pelkkä teko ei riitä vaan rangaistavuuteen vaaditaan teosta syntynyt seuraus.<sup>111</sup>

Rikokset voidaan jakaa teko- ja seurausrikoksiin sen perusteella, onko teko itsessään kriminalisoitu vai vaaditaanko rangaistavuuteen teosta syntyneestä seurausta. Rattijuopumus<sup>112</sup> on tyypillinen esimerkki rikoksesta, jossa rangaistavuuteen riittää pelkkä teko. Identiteettivarkaus<sup>113</sup> puolestaan on hyvä esimerkki rikoksesta, jossa tunnusmerkistön täytyminen edellyttää teosta aiheutuneen seurauksen.<sup>114</sup>

Jotkut rikokset eivät vaadi lainkaan *tekemistä* vaan nimenomaan tekemättä jättämisestä seuraa rangaistusvastuu. Tällaiset laiminlyöntirikokset jaetaan kahteen luokkaan, varsinaisiin ja epävarsinaisiin laiminlyöntirikoksiin. Varsinaisen laiminlyöntirikoksen

---

<sup>108</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I - 7

<sup>109</sup> Ilmailulaki 178§: Ilmailurikkomus

<sup>110</sup> Esim. Rikoslaki 23:1§: Liikenneturvallisuuden vaarantaminen tai Rikoslaki 23:6§: Ilmailiikennejuopumus

<sup>111</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I - 7

<sup>112</sup> Rikoslaki 23:3§: *Joka kuljettaa...*

<sup>113</sup> Rikoslaki 38:9a§: *Joka erehdyttääkseen kolmatta osapuolta oikeudettomasti käyttää toisen henkilötietoja, tunnistamistietoja tai muuta vastaavaa yksilöivää tietoa ja siten aiheuttaa taloudellista vahinkoa tai vähäistä suurempaa haittaa...*

<sup>114</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I - 7

tunnistaa siitä, että tekemättä jättäminen mainitaan jo sen tunnusmerkistössä. Tällöin varsinaiseen laiminlyöntirikokseen voi periaatteessa syyllistyä kuka tahansa, joka jättää toimimatta lain vaatimalla tavalla. Epävarsinaisissa laiminlyöntirikoksissa edellytetään, että rikoksen tekijällä olisi ollut erityinen suojele- tai valvontavastuu, jota tämä olisi laiminlyönyt.<sup>115</sup>

Kolmas rikosten jaottelutapa on jaottelu loukkaamis- ja vaarantamisrikosiin. Loukkaamisrikokset edellyttävät rikoksen tekijältä jonkun toisen suojattavan oikeushyvän konkreettista loukkaamista. Vaarantamisrikoksissa riittää, että tekijä toiminnallaan synnyttää vaaran edellä kuvatusta loukkauksesta. Vaarantamisrikokset voidaan itsessään jakaa kolmeen kategoriaan sen mukaan, edellytetäänkö tunnusmerkistössä konkreettista, abstraktia vai presumoitua vaaraa. Kolmesta edellä mainitusta konkreettisen vaaran syntymisen edellytys on selkein: rikoksesta täytyy aiheutua selvästi havaittava vaaratilanne. Abstraktin vaaran edellytys on monitulkintaisempi. Tunnusmerkistössä abstraktin vaaran edellytys näkyy yleensä lauseena: ”...on omiaan aiheuttamaan vaaraa...”. Esimerkiksi reilua ylinopeutta ajava saattaa syyllistyä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen<sup>116</sup> vaikka menettely ei olisi aiheuttanut konkreettista vaaraa kenellekään. Presumoidussa, eli oletetussa vaarallisuusrikoksessa tunnusmerkistössä kuvattua menettelyä pidetään lähtökohtaisesti vaarallisena, joten tunnusmerkistön täytyessä menettelyn vaarallisuutta ei tarvitse lainkaan arvioida. Koko teko on kriminalisoitu nimenomaan vaarallisen luonteensa vuoksi.<sup>117</sup>

Abstraktin vaaran vaatimus on erityisesti liikennesäätöille tunnusomainen piirre. Liikenteessä kaikilta odotetaan tiettyä huolellisuutta, joka näkyy käytännössä liikennesääntöjen noudattamisena. Mikäli rikoksen tunnusmerkistön täytyminen edellyttäisi konkreettisen vaaratilanteen syntyä, muodostuisi lain noudattamisen valvominen käytännössä erittäin vaikeaksi. Liikenteessä harvoin myöskään yksittäinen ihminen aiheuttaa itsestään konkreettista vaaratilannetta, vaan sellaisen syntyminen vaatii

---

<sup>115</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I - 7, Rikoslaki 3:3§

<sup>116</sup> Rikoslaki 23:1§: *Joka tienkäyttäjänä tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tieliikennelakia tai ajoneuvolakia taikka niiden nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle...*

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen on myös oiva esimerkki blankorangaistussäännöksestä, jossa rikoksen tunnusmerkistö ei käy selvästi esille rangaistussäännöksestä. Pykälä viittaa jopa kokonaan toisiin lakeihin, joten liikennelainsäädännön hyvä tuntemus on keskeisessä asemassa arvioidessa tunnusmerkistön täyttymistä.

<sup>117</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I - 7

toisen osapuolen. Usein on hyvin pitkälti toisen osapuolen olemassa olosta kiinni, aiheuttaako sinänsä identtinen lainrikkominen vaaratilanteen vai ei.<sup>118</sup>

Esimerkkeinä ilmailussa ilmailurikkomus<sup>119</sup> pitää sisällään sekä tekorikoksille että laiminlyöntirikoksille tyypillisiä tekotapoja. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen<sup>120</sup> voidaan luokitella abstraktiksi vaarantamisrikokseksi ja ilmaliikennejuopumus<sup>121</sup> presumoiduksi vaarantamisrikokseksi.

### 3.1.3 Syyntakeisuus

Jotta henkilö voidaan tuomita rikoksesta rangaistukseen, tulee tämän olla vähintään 15-vuotias ja syyntakeinen<sup>122</sup>. Vaikka alle 15-vuotiasta ei voida tuomita rikoksesta, voi tälle syntyä rikollisen teon johdosta kuitenkin vahingonkorvausvastuu, joko täysimääräisenä tai kohtuullistettuna<sup>123</sup>.

Syyntakeettomuudella tarkoitetaan tilannetta, jossa mielisairaus, syvä vajaamielisyys tai vakava mielenterveyden tai tajunnan häiriö vaikuttaa hänen käyttäytymiseensä siten, ettei hän ymmärrä tekojensa luonnetta tai oikeudenvastaisuutta taikka pysty hallitsemaan käyttäytymistään. Henkilö voi olla myös alentuneesti syyntakeinen, jolloin hänen kohdallaan rangaistusasteikkoa arvioidaan tapauskohtaisesti.<sup>124</sup>

Huomattavaa on kuitenkin, ettei syyntakeettomana pidetä sellaista henkilöä, joka on itse aiheuttanut tilansa esimerkiksi alkoholia tai muita päihteitä käyttämällä.<sup>125</sup>

### 3.1.4 Syyksiluettavuus

Rikoksesta voidaan tuomita ainoastaan, kun teko on tehty tahallaan tai tuottamuksesta. Rikoslaisissa säädetyt rikokset ovat rangaistavia ainoastaan tahallisina, ellei nimenomaan toisin mainita. Edellinen koskee myös muualla laissa rangaistavaksi säädettyä tekoa, mikäli

---

<sup>118</sup> HE 32/1997 s. 2 – 3

<sup>119</sup> Ilmailulaki 178½

<sup>120</sup> Rikoslaki 23:1§

<sup>121</sup> Rikoslaki 23:6§

<sup>122</sup> Rikoslaki 3:4, Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I – 7

<sup>123</sup> Vahingonkorvauslaki (31.5.1974/412) 1 – 2§

<sup>124</sup> Rikoslaki 3:4, Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I – 7

<sup>125</sup> Rikoslaki 3:4, Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I – 7

teosta on säädetty ankarimmaksi rangaistukseksi vähintään kuusi kuukautta vankeutta tai rangaistussäännös on annettu 1.1.2004 jälkeen.<sup>126</sup>

Tahallisuudessa pätee *peittämisperiaate*, joka tarkoittaa sitä että tahallisuuden tulee ulottua erikseen jokaiseen rikoksen tunnusmerkistötekijään sekä rikoksesta aiheutuneisiin seurauksiin.<sup>127</sup>

Tahallisista ja tuottamuksellista rikoksista on säädetty pääasiassa erilaiset rangaistukset. Rangaistuksen mittaamisen yleisperiaatteen mukaisesti rangaistusta mitattaessa tulee ottaa huomioon rikoksen vahingollisuus ja vaarallisuus, teon vaikuttimet sekä tekijän syyllisyys<sup>128</sup>. Moraalisesta näkökulmasta tämä on täysin luonnollista, sillä on suuri moraalinen ero siinä, syntykö yksi ja sama seuraus tahallisen toiminnan vai huolimattomuuden seurauksena<sup>129</sup>. Kaikesta tästä seuraa se, että tahallisuuden arviointi on yksi keskeisimpiä rikosoikeuden osa-alueita.

Rikosoikeudellinen tahallisuus jakaantuu useaan lajiin. Neljä ensimmäistä ovat niin kutsutun seuraustahallisuuden asteita, joissa tahallisuuden arvioinnissa keskeisessä asemassa ovat teko ja siitä aiheutunut seuraus. Selvimpiä tahallisuuden asteita ovat *tarkoitustahallisuus* ja *varmuustahallisuus*, jotka tulevat kysymykseen silloin kun tekijä on tarkoituksella aiheuttanut teollaan haluamansa seurauksen tai tekijä on ollut varma seurauksen syntymisestä. Kolmas tahallisuuden muoto on *todennäköisyystahallisuus*: tekoa pidetään tahallisenä, mikäli tekijä on pitänyt seurausta varsin todennäköisenä. Neljäs tahallisuuden muoto on eräänlainen jatkettu tahallisuus, jossa seuraus on tekijän mielestä aiheutunut varmuudella hänen tarkoittamastaan seurauksesta.<sup>130</sup> Ajatellaan vaikka tilannetta, jossa rikoksen tekijän tarkoituksena on anastaa kuorma-auto, jolloin samalla hän tulee tarkoituksettomasti anastaneeksi myös kuorma-auton lastin.

Viides tahallisuuden muoto on *olosuhdetahallisuus*, joka eroaa oleellisesti edellä kuvatuista seuraustahallisuuden muodoista. Olosuhdetahallisuus tarkoittaa tiivistetysti sitä, että tehdäkseen tahallisen rikollisen teon, tekijän tulee olla tietoinen rikoksen tunnusmerkistössä mainittujen seikkojen käsillä olosta<sup>131</sup>. Kiistanalaista ja hankalasti

---

<sup>126</sup> Rikoslaki 3:5§, Laki rikoslain muuttamisesta (13.6.2003/515) tuli voimaan 1.1.2004.

<sup>127</sup> Tapani & Tolvanen 2013, luku 5.1

<sup>128</sup> Rikoslaki 6:4§

<sup>129</sup> Tapani & Tolvanen 2013, luku 5.1

<sup>130</sup> Rikoslaki 3:6§, Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I - 7

<sup>131</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I - 7, Tapani & Tolvanen 2013, luku 5.3.1

arvioitavaa on se, tuleeko tekijän oikeasti tietää näiden seikkojen olevan olemassa vai riittääkö, että hän on pitänyt sitä varsin todennäköisenä. Toisaalta myöskään tarkoituksella aiheutettu tietämättömyys ei poista tahallisuutta.<sup>132</sup>

Tuottamuksellisena rangaistavissa teoissa on kyse tekijän huolimattomuudesta. Tuottamuksellisesta teosta rangaistaan, mikäli tekijä rikkoo olosuhteiden edellyttämää tai häneltä vaadittavaa huolellisuusvelvoitetta.<sup>133</sup> Huolellisuusvelvoitteena voidaan pitää esimerkiksi liikennesääntöjä tai työturvallisuussäännöksiä. Tuottamusvastuuta arvioidessa pitää ottaa huomioon myös henkilön subjektiivinen kyky noudattaa huolellisuusvelvoitetta. Toisaalta huolimattomuutena voidaan myös pitää tilannetta, jossa henkilö ryhtyy selvästi hänen kykynsä ylittävään toimintaan, tällöin puhutaan *ryhtymistuottamuksesta*.<sup>134</sup>

Tuottamusta arvioidessa tulee punnita myös henkilön subjektiivista kykyä toimia tilanteessa. Mikäli henkilöllä on asiasta keskimääräistä enemmän tietoa tai taitoa, huolellisuutta hänen kohdallaan arvioidaan hänen tietotasonsa tai osaamisensa perusteella.<sup>135</sup>

Tuottamus voidaan jakaa tietoiseen ja tiedottomaan tuottamukseen. Tuottamus on tietoista silloin kun henkilö rikkoo hänelle asetettua huolellisuusvelvoitetta tahallaan ja tiedotonta mikäli tämä tapahtuu hänen tiedostamattaan. Rangaistusvastuun kannalta ei periaatteessa ole väliä syntyykö tuottamuksellisena rangaistavan teon seuraus tietoiseen vai tiedottoman tuottamuksen seurauksena; mikäli henkilö ajaa ylinopeutta eikä saa autoaan pysähtymään ajoissa aiheuttaen toisen ihmisen kuoleman ja syyllistyen näin kuolemantuottamukseen<sup>136</sup> ei ole väliä onko hän ajanut ylinopeutta tahallaan vai huomaamattaan, mikäli hänen kuitenkin olisi ollut mahdollista ajaa nopeusrajoituksen mukaisesti. Tilanne on kuitenkin eri silloin kun arvioidaan törkeää huolimattomuutta.<sup>137</sup> Törkeä huolimattomuus ratkaistaan

---

<sup>132</sup> Tapani & Tolvanen 2013, luku 5.3.2, kirjoittajat viittaavat tekstissään Korkeimman oikeuden ratkaisuun KKO:2006:64, jossa on kyse törkeästä huumausainerikoksesta. Kyseissä tapauksessa vastaajat olivat kuljettaneet reppua, joka sisälsi suuren määrän amfetamiinia. Vastaajat kiistivät tienneensä huumausaineen määrää ja laatua. KKO:n ratkaisun mukaan vastaajilla olisi ollut mahdollisuus ottaa selvää aineen laadusta, joten tältä osin tekoa ei voitu pitää tahattomana. Ratkaisusta voidaan siis tulkita, että tekijän tulee mahdollisuuksien mukaan omatoimisesti ottaa selvää tunnusmerkistön täyttymiseen vaikuttavista seikoista.

<sup>133</sup> Rikoslaki 3:7§

<sup>134</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I -7

<sup>135</sup> Tapani & Tolvanen 2013, luku 6.3.2

<sup>136</sup> Rikoslaki 21:8§

<sup>137</sup> Tapani & Tolvanen 2013, luku 6.3.1 & luku 6.6

aina kokonaisarvostelun perusteella<sup>138</sup>. Törkeää huolimattomuutta voi edustaa sekä tiedostettu että tiedostamaton huolimattomuus, vaikkakin tiedostettua huolimattomuutta pidetään yleensä vakavampana. Mikäli henkilö on toiminnallaan osoittanut täydellisen välinpitämättömyyden asennetta riskejä kohtaan, voidaan myös tiedostamatonta huolimattomuutta pitää törkeänä.<sup>139</sup>

## 3.2 Ilmailulakirikkomukset

### 3.2.1 Ilmailurikkomus

Ilmailurikkomuksesta säädetään ilmailulain 178 §:ssä. Ilmailurikkomus on blankorangaistussäännös, jossa tuomitaan sakkorangaistukseen henkilöt, jotka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkovat tai laiminlyövät tiettyjä ilmailulain ja sen nojalla annettujen säädösten ja määräysten normeja. Ilmailurikkomuksessa luetellaan yhteensä 24 eri kohtaa, joissa kussakin määritellään ne normit, joiden rikkomisen on rangaistavaa.

Ilmailurikkomukseen tuomitaan vain, mikäli teosta ei ole muualla säädetty ankarampaa rangaistusta. Arvioitaessa henkilön syyllistymistä ilmailurikkomukseen, tulee arvioida myös teon vaarallisuutta. Mikäli todetaan, että menettely on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, tuomitaan henkilö muiden edellytysten täytyessä *liikenneturvallisuuden vaarantamisesta*.<sup>140</sup>

Vähäisissä tapauksissa voidaan ilmailurikkomuksesta jättää syyte ajamatta tai rangaistus tuomitsematta. Tällöin Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa rikkomukseen syyllistyneelle huomautuksen.<sup>141</sup>

Miehittämättömässä ilmailussa rangaistavaksi voisivat tulla seuraavat pykälän kohdat:

*Kohta 1: Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo 9 §:n 5 momentin nojalla annettua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa, nousuvarjoa, lennokkia taikka niiden ohjaajaa koskevaa määräystä.*

---

<sup>138</sup> Rikoslaki 3:7.2§

<sup>139</sup> Tapani & Tolvanen 2013, luku 6.6

<sup>140</sup> Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta säädetään rikoslain 23:1 §:ssä. Käsittelen liikenneturvallisuuden vaarantamista tarkemmin omissa kappaleissaan.

<sup>141</sup> Ilmailulaki 179§

Ilmailulain 9 §:n 5 momentissa säädetään, että Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa lennokkeja koskevia teknisiä tai toiminnallisia määräyksiä sekä lennokin lennättäjältä edellytettävää tietoa, taitoa, kokemusta tai ikää koskevia määräyksiä. Trafin määräyksessä OPS M1-32 säädetään mm. lennokkeihin eri tilanteissa sovellettavista painorajoista, joista poikkeaminen voisi aiheuttaa rangaistusvastuun 1. kohdan perusteella. Lennokin lennättäjälle ei ole määräyksessä erityisiä ikä-, tieto-, taito- tai kokemusvaatimuksia.

*Kohta 3: Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo 11 §:ssä tarkoitettua ilmailulta rajoitettuja alueita koskevaa kieltoa tai vaara-alueita koskevaa rajoitusta.*

Kohdan 3 perusteella rangaistaisiin sellaisia henkilöitä, jotka lennättävät miehittämätöntä ilma-alusta tai lennokkia kielto- tai rajoitusalueella ilman vaadittavia lupia tai selvityksiä. Kohdassa 3 tarkoitettuja kielto- ja rajoitusalueita ovat Valtioneuvoston asetuksessa ilmailulta rajoitettuja alueista listatut alueet, Trafin määräyksessä OPS M1-32 mainitut rajoitukset lentoasemien läheisyydessä lennättämiseen sekä ilmailukäsikirjassa tiedotettavat tilapäiset rajoitusalueet.

*Kohta 10: Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo 57 §:ssä ilma-aluksen tai laitteen päällikölle taikka miehistön jäsenelle tai tähytäjälle säädettyä velvollisuutta lennon valmistelusta ja suorittamisesta.*

Ilmailulain 57 §:ssä säädetään päällikön ja ilma-aluksen miehistön vastuista lennon suunnittelussa ja toteuttamisessa. Kohdan 10 voisi ajatella olevan lentotoiminnan osalta ns. kaatopykälä, jonka perusteella voidaan rangaista oikeastaan minkä tahansa lennon valmisteluun tai suorittamiseen liittyvän normin rikkomisesta, sillä päällikön vastuulla on varmistua ilma-aluksen tai laitteen lentokelpoisuudesta ja lennon normienmukaisesta valmistelusta sekä lennon turvallisesta ja normienmukaisesta suorittamisesta.

*Kohta 18: Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta käyttää valtakunnan rajan yli lentämiseen muuta kuin rajavartiolaitain (578/2005) 12 §:ssä tarkoitettua rajanylityspaikkaa.*

Rajavartiolaissa ja sen nojalla annetuissa valtioneuvosten asetuksissa säädetään hyväksytyistä rajanylityspaikoista. Lisäksi valtioiden rajat ylittävään ilmailutoimintaan liittyy ilmailulain nojalla annettuja määräyksiä. Nämä määräykset koskevat myös miehittämätöntä ilmailua. Lento rajan yli miehittämättömällä ilma-aluksessa tai lennokilla on harvinainen erityistapaus, joka vaatii lähtökohtaisesti aina erityisen lupamenettelyn.



Pitäisin perusteltuna epäillä rikosta aina, kun havaitaan että miehittämätön ilma-alus tai lennokki on ylittänyt valtion rajan.

*Kohta 19: Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta siirtää 123 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-alusta taikka sen osaa tai tavaraa ilman mainitussa säännöksessä edellytettyä lupaa.*

Ilmailulain 123 §:n 1 momentissa säädetään, että löydettyä ilma-aluksen, sen osan tai siinä kuljetetun tavaran olosuhteissa, joissa on syytä epäillä onnettomuuden tapahtuneen ei kyseistä esinettä saa siirtää ilman asiaa tutkivan viranomaisen lupaa tai painavaa syytä. Löydöstä tulee myös ilmoittaa hätäkeskukseen, lentopelastuskeskukseen, poliisille tai meripelastuksen johtokeskukseen.

Kohdan 19 tekijäpiiriin kuuluvat kaikki ihmiset, eivät pelkästään ilmailutoimintaan osalliset. Otin kohdan käsittelyyn siitä syystä, että ilmailulain 123 §:ssä puhutaan *ilma-aluksesta*, joihin luetaan myös miehittämättömät ilma-alukset. Miehittämätöntä ilma-alusta on kuitenkin pelkästään ulkonäön perusteella mahdoton erottaa lennokista, joten tulkitsisin pykälää niin, että siirtokielto ja ilmoitusvelvollisuus koskevat myös onnettomuuteen joutuneita lennokkeja ja niiden osia.

*Kohta 24: Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo 167 §:n 1 momentissa tarkoitettua ilma-aluksen kulkuun puuttumista koskevaa kieltoa tai määräystä.*

Ilmailulain 167 §:n 1 momentin mukaan tietyillä ilmailutoimijoilla sekä sotilas-, poliisi- tai rajavalvontaviranomaisilla on oikeus yleisen järjestyksen ja turvallisuuden vaatiessa puuttua ilma-aluksen kulkuun. Puuttuminen voi olla lähdön estämistä, laskeutumiseen määräämistä, tunnistuksen vaatimista, lentosuunnan tai -korkeuden määräämistä tai muuta puuttumista. Kohdan 24 perusteella rangaistaan sellaista ilma-aluksen päällikköä tai ohjaajaa, joka kieltäytyy noudattamasta em. määräyksiä.

### **3.2.2 Huumaavan aineen käyttäminen ilmailussa**

Huumaavan aineen käyttämisestä ilmailussa säädetään ilmailulain 177 §:ssä. Ilmailussa pätee nollatoleranssi päihteiden käytön osalta. Pykälässä säädetään sakkorangaistus henkilöille, jotka suorittavat tehtävää ilma-aluksessa tai turvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa, vaikka heidän verensä alkoholipitoisuus olisi alkoholin nauttimisen takia kohonnut tai heidän elimistössään olisi havaittava määrä muuta

huumaavaa ainetta. Pykälän tekijäpiiriä, muita erityispiirteitä sekä suhdetta *ilmaliikennejuopumukseen* käsitellään tarkemmin ilmaliikennejuopumusta käsittelevässä kappaleessa.

### 3.3 Rikoslakirikokset

#### 3.3.1 Liikenneirikokset

Eri liikennemuotoihin (tie-, vesi-, raide- ja ilmaliikenne) liittyvät rangaistusnormit keskitettiin sakkouhkaisia rikkomustyyppisiä tekoja lukuun ottamatta vuonna 1999 rikoslain 23 lukuun. Sakkouhkaiset teot jätettiin liikennemuotokohtaiseen erityislainsäädäntöön. Turvallisen ja sujuvan liikenteen edellytyksenä on kansalaisia velvoittava yksityiskohtainen säännöstö, jonka noudattamista on pyritty tehostamaan säätämällä sääntöjen rikkominen rangaistavaksi. Liikenneirikosten tunnusmerkistöjen täyttyminen ei lähtökohtaisesti edellytä konkreettisen vaaratilanteen tai vahingollisen seuraamuksen syntyä. Osa rikoksista edellyttää toteutuakseen abstraktia vaaraa, osa puolestaan on säädetty rangaistavaksi presumoidun vaarallisuutensa vuoksi.<sup>142</sup>

Monien liikenneirikosten tunnusmerkistöt pitävät sisällään kaikki liikennemuodot, mutta keskityn tässä luvussa vain ilmaliikenteeseen liittyviin osiin. Olen myös selkeyden vuoksi muotoillut pykälien tekstejä siten, että niistä on karsittu pois muihin liikennemuotoihin liittyvät osiot.

#### 3.3.1.1 Liikenneturvallisuuden vaarantaminen

*(1)Joka ohjateissaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä tai muulla tavoin (2)tahallaan tai huolimattomuudesta (3)rikkoo ilmailulakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä (4)tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, (5)on tuomittava liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.*<sup>143</sup>

---

<sup>142</sup> HE 32/1997, s. 1 – 2

<sup>143</sup> Rikoslaki 23:1§. Ilmailukeskeisesti muotoiltu versio. Muotoilun perusteena käytetty Hallituksen esityksestä (HE 32/1997) sivulta 13 löytyvää ohjetta, jonka mukaan pykälän toisen momentin ilmaisu ”1 momentissa tarkoitettulla tavalla” tulee tulkita yhdessä ensimmäisen momentin kanssa siten, että esimerkiksi muidenkin liikennemuotojen kuin tieliikenteen osalta menettelyn tulee olla

Pykälä voidaan jakaa viiteen osaan:

1. Tekijäpiiri
2. Tahallisuuden tai tuottamuksellisuuden vaatimus
3. Rangaistava menettely
4. Abstraktin vaaran vaatimus
5. Rangaistussäännös

Pykälä koskee ensinnäkin *ilma-aluksen* ohjaajaa ja miehistön jäseniä. Miehistön jäseniä voivat olla esimerkiksi ilma-aluksen päällikkö, perämies ja lentoemäntä. Muussa lentoturvallisuustehtävässä toimivilla tarkoitetaan esimerkiksi lennonjohtajia ja maaorganisaatiossa toimivia henkilöitä, joiden toimilla on suora vaikutus lennon turvallisuuteen. Ilmaisulla ”tai muulla tavoin” tekijäpiiri laajennetaan koskemaan jopa ilma-aluksen matkustajia ja esimerkiksi ilma-alusten varaosien myyjiä.<sup>144</sup> Itse lisäksi lisäksi ilma-aluksen miehistön jäseniksi ainakin lentävän lentomekaanikon sekä kauko-ohjattavan ilma-aluksen kauko-ohjaajan ja kauko-ohjaustähystäjän. Hallituksen esityksessä mainitaan erikseen, että tekijäpiiri on jätetty tarkoituksella laajaksi<sup>145</sup>, joten tulkitsisin niin, että myös *lennokin lennättäjä* voi syyllistyä toiminnallaan liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Ei ole mielestäni lain hengen mukaista, että identtinen toiminta rajattaisiin pois rangaistavuuden piiristä pelkästään lentolaitteen käyttötarkoituksen perusteella. Eihän tieliikenteessäkään ole niin, että liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voisivat syyllistyä vain taksien ja linja-autojen kuljettajat sekä muut ammattiautoilijat.

Liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi syyllistyä tahallisella tai huolimattomalla toiminnalla. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että rangaistavuuteen ei vaikuta rikkooko lakia tarkoituksella vai epähuomiossa tai tietämättömyyttään. Ilmailun, kuten liikenteen yleensä, katsotaan olevan sellaista erityistoimintaa, että sitä harjoittavan tulee ottaa selvää toimintaa ohjaavista normeista<sup>146</sup>. On huomattavaa, että ilmailurikkomuksessa<sup>147</sup>

---

omiaan aiheuttamaan vaaraa. Tulkitsen niin, että myös tahallisuusvaatimus on yhdenmukainen kaikkien liikennemuotojen osalta, koska pykälässä ei toisin mainita.

<sup>144</sup> HE 32/1997, s. 14

<sup>145</sup> HE 32/1997, s. 14

<sup>146</sup> Frände 2005, s. 207

<sup>147</sup> Ilmailulaki 178§

edellytetään törkeää huolimattomuutta, kun taas liikenneturvallisuuden vaarantamisessa riittää perusmuotoinen huolimattomuus.

Varsinainen rangaistava menettely liikenneturvallisuuden vaarantamisessa on ilmailulain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten rikkominen. Liikenneturvallisuuden vaarantamisessa, toisin kuin ilmailurikkomuksessa<sup>148</sup>, ei luetella erikseen mitä pykälää rikkomiskielto käsittää, vaan rangaistavaa on minkä tahansa ilmailua koskevan normin rikkominen. Kyseessä on siis niin kutsuttu blankorangaistussäännös<sup>149</sup>, joka edellyttää ilmailua koskevan lainsäädännön perusteellista tuntemista.

Pelkkä normien vastainen toiminta ei riitä tunnusmerkistön täyttymiseen, vaan jotta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta voidaan rangaista, tulee teon lisäksi olla omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Liikenneturvallisuuden vaarantamisessa ei siis edellytetä konkreettista vaaratilannetta tai vahingollista seuraamusta, vaan riittää että vaaran mahdollisuus on ollut läsnä. Mielestäni ilmailun erityisvaarallisen luonteen vuoksi ilmailunormien vastaiset teot tulisi luokitella turvallisuutta vaarantaviksi hyvin matalin perustein.

Kauko-ohjatut ilma-alukset ovat pienikokoisia, joten niitä on vaikea havaita aistinvaraisesti muista ilma-aluksista<sup>150</sup> eikä niitä havaita myöskään tutkalla. Tästä syystä mielestäni kaikki kielletyillä lentoaluilla (kieltoalueet, suurimman sallitun lentokorkeuden ylitys ym.) tapahtuva toiminta kauko-ohjatulla ilma-aluksilla ja lennokeilla tulisi luokitella vaarantavaksi. Lisäksi esimerkiksi yleisön tai tiiviin asutuskeskuksen päällä lennättämistä koskevien määräysten noudattamatta jättäminen tulisi luokitella vaarantavaksi matalalla kynnyksellä.

Liikenneturvallisuuden vaarantaminen edellyttää, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa nimenomaan toisen turvallisuudelle. Teko, joka vaarantaa pelkästään tekijän itsensä ei ole liikenneturvallisuuden vaarantamisena rangaistava. Teon tulee myös vaarantaa nimenomaan toisen henki tai terveys, pelkästään omaisuuden vaarantaminen ei riitä.<sup>151</sup>

Vaarallisuuden arvioinnissa on annettu ilmailulle erityinen asema. Liikenneturvallisuuden vaarantamisen kolmannen momentin mukaan tie-, vesi- ja raideliikenteessä ei rangaista

---

<sup>148</sup> Ilmailulaki 178§

<sup>149</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I - 7

<sup>150</sup> OPS M1-32 perustelumuiotio, yksityiskohtaiset perustelut, kohta 3.14

<sup>151</sup> HE 32/1997, s. 12

menettelystä joka on ollut omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäisen vaaraan. Ilmailukenteen osalta tämä ei päde. Hallituksen esityksen mukaan ilmailussa pätee sen luonne huomioon ottaen erityinen huolellisuusvelvoite.<sup>152</sup> Tämä mielestäni tukee näkemystäni siitä, että ilmailussa vaarantamista tulisi arvioida matalin perustein.

Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan sakkoon tai vankeuteen enintään puoleksi vuodeksi.

Liikenneturvallisuuden vaarantamiseksi arvioitiin alustavasti ainakin kesän 2017 tapahtumat, joissa ensimmäisessä kuvattiin ilmasta käsin laskeutuvia matkustajakoneita Helsinki-Vantaan lentokentän läheisyydessä ja toisessa lennätettiin lennokkia n. 400 metrin korkeudessa lääkärihelikopterin läheisyydessä<sup>153</sup>. Molemmissa tapauksissa täyttyy ainakin ilmailurikkomuksen tunnusmerkistö, mutta katsoisin että kummassakin voidaan ajatella teon olleen omiaan aiheuttamaan vaaraa muiden turvallisuudelle – Helsinki-Vantaan tapauksessa jopa sadoille lentomatkustajille.

Maailmalta on raportoitu myös lennokin (tai kauko-ohjatun ilma-aluksen) ja matkustajalentokoneen törmäys. Quebecin Jean Lesagen kansainväliselle lentoasemalle laskeutumassa ollut pienlentokone törmäsi 12.10.2017 multikopteriin. Lentokoneelle aiheutui törmäyksessä onneksi vain vähäisiä vahinkoja ja se pääsi laskeutumaan turvallisesti. Miehittämätön ilmailu Kanadassa lentoasemien läheisyydessä kiellettiin tapauksen jälkeen.<sup>154</sup>

Kanadasta on toinenkin tapaus, jossa urheilutapahtumaa kuvaamassa ollut kuvauskopteri tippui katsojan päähän. Katsoja kuljetettiin tarkastettavaksi sairaalaan, mutta tämän saamista vammoista ei ole tietoa. Tapaus tallentui toiselle ilmasta kuvatulle videolle.<sup>155</sup>

### **3.3.1.2 Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen**

*Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan se, joka (1)liikenneturvallisuuden vaarantamisessa (2)tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta (3)ohjatessaan ilma-alusta tai toimiessaan sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävissä tai muulla tavoin (4)rikkoo ilmailulaissa säädettyjä tai sen*

---

<sup>152</sup> HE 32/1997, s. 15

<sup>153</sup> Huhtanen 2017, Nurmi 2017

<sup>154</sup> Transport Canada 2017

<sup>155</sup> Zhang 2016

*nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä (5) siten, että rikos on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle. (6) Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan vähintään 30 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.<sup>156</sup>*

Pykälä voidaan jakaa kuuteen osaan:

1. Liikenneturvallisuuden vaarantamisen vaatimus
2. Tahallisuuden tai tuottamuksellisuuden vaatimus
3. Tekijäpiiri
4. Rangaistava menettely
5. Vakavan abstraktin vaaran vaatimus
6. Rangaistussäännös

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen edellyttää ensinnäkin liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön täyttymistä. Ilmaliikenteen osalta törkeän liikenneturvallisuuden tekijäpiiri vastaa perusmuotoisen liikenneturvallisuuden vaarantamisen tekijäpiiriä. Myös rangaistava menettely normien rikkomisen osalta on identtinen.

Törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen eroaa perusmuotoisesta kolmelta osin: rikos edellyttää tahallisuutta tai *törkeää* huolimattomuutta, menettelyn tulee olla omiaan aiheuttamaan *vakavaa* vaaraa toisen hengelle tai terveydelle ja lisäksi rangaistusasteikko on ankarampi.

Huolimattomuuden törkeyttä arvioidessa tulee suorittaa kokonaisarvostelua. Arvostelussa tulisi ottaa huomioon ainakin rikotun normin tärkeys, teon vaarallisuuden arviointi, tietoisuus huolimattomuudesta ja tekijään liittyvät olosuhteet, esimerkiksi onko kyseessä harrastus- vai kaupallinen toiminta.<sup>157</sup> On selvä ero sillä rikotaanko esimerkiksi vaatimusta merkitä kauko-ohjattuun ilma-alukseen sen käyttäjän yhteystiedot vai lentokieltoalueita koskevia määräyksiä. Lisäksi kaupallista lentotyötä harjoittavalta henkilöltä voisi olettaa suurempaa huolellisuutta kuin aloittelevalta harrastajalta.

---

<sup>156</sup> Rikoslaki 23:2§. Ilmailukeskeisesti muotoiltu versio.

<sup>157</sup> Rikoslaki 3:7.2§

Törkeässä liikenneturvallisuuden vaarantamisessa teon tulee olla omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle. Perusmuotoisenkin liikenneturvallisuuden vaarantamisen suojeluobjekti on henki tai terveys, vaikka pykälässä käytetäänkin termiä *turvallisuus*. Törkeässä tekotavassa suojeluobjektia on korostettu. Vaaran vakavuutta ei ole ilmailun osalta eritelty, mutta tieliikenteessä esimerkiksi on nostettu nopeusrajoituksen huomattava ylittäminen<sup>158</sup>. Käytännössä tunnusmerkistön toteutuminen edellyttää siis sellaista lain rikkomista, jonka seurauksena voisi olla toisen ihmisen vakava loukkaantuminen tai kuolema. Ilmailun yleisvaarallinen luonne huomioon ottaen tällainen vaara voi syntyä kuitenkin varsin vähäisilläkin teoilla.

Törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tuomitaan vähintään 30 päiväsakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi. Rangaistusasteikko on siis huomattavasti perusmuotoista tekotapaa ankarampi.

### 3.3.1.3 Liikenteen häirintä

*Joka huomattavasti haittaa yleisen ilma-, raide- tai vesiliikenteen kulkua, on tuomittava liikenteen häirinnästä sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.*<sup>159</sup>

Liikenteen häirintä poikkeaa kahdesta edellä käsitellystä siten, että siinä suojattava oikeushyvä on suoraan yleisen liikenteen kulku henkilöitymättä kehenkään liikenteen käyttäjään.

Hallituksen esityksessä 94/1993 täsmennetään, että pykälässä suojataan nimenomaan liikenteen sujuvuutta ja mainitulla haitalla tarkoitetaan esimerkiksi liikenteen viivästymistä. Siihen, mikä lasketaan huomattavaksi haitaksi ei anneta suoraa vastausta. Haitan tulee lisäksi kohdistua yleiseen, eli yleisön saatavilla olevaan liikenteeseen, toisin sanoen joukkoliikenteeseen.<sup>160</sup>

Mikäli liikenteen häirinnässä syyllistytään samalla liikenneturvallisuuden vaarantamiseen, ei pykälää tällöin sovelleta. Tämä tekee pykälän soveltamisesta miehittämättömään ilmailuun varsin mielenkiintoista. Mikäli kauko-ohjatulla ilma-aluksella tai lennokilla haitataan yleisen ilmaliikenteen kulkua, tullaan samalla varmuudella rikkoneeksi lennättämistä rajoittavia normeja ja varsin todennäköisesti teko on myös omiaan

<sup>158</sup> Käytännössä tämä tarkoittaa karkeasti yli 50 km/h ylitystä (HE 32/1997, s. 17)

<sup>159</sup> Rikoslaki 23:11a§

<sup>160</sup> HE 94/1993, s.160

aiheuttamaan vaaraa muiden turvallisuudelle. Näin ollen kyseeseen tulisi todennäköisemmin liikenneturvallisuuden vaarantaminen. Kauko-ohjatulla ilma-aluksella tai lennokilla voidaan kuitenkin nähdäkseni helpommin aiheuttaa häiriötä yleiselle raide- tai vesiliikenteelle aiheuttamatta samalla abstraktia vaaraa muiden turvallisuudelle. Tällainen tilanne voisi tulla kyseeseen esimerkiksi lennättämällä laitetta satama- tai ratapiha-alueella, joka ei välttämättä itsessään ole kiellettyä.

Liikenteen häirinnän tulee olla tahallista. Tahallisuuden ei kuitenkaan tarvitse ulottua tarkoitustahallisuuden asteelle; lennättäessään lennokkia satama-alueella, ei lennättäjällä ole välttämättä häirintätarkoitusta, mutta hänen tulisi käsittää, että kyseinen menettely voi aiheuttaa häiriötä vesiliikenteelle.

Liikenteen häirinnästä tuomitaan sakkoon tai vankeuteen enintään puoleksi vuodeksi. Rangaistusasteikon ankaruus on vastaava kuin liikenneturvallisuuden vaarantamisessa.

#### **3.3.1.4 Ilmaliikennejuopumus**

*(1)Joka ohjaa ilma-alusta tai toimii sen miehistön jäsenenä tai muussa lentoturvallisuustehtävässä (2)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, (3)on tuomittava ilmaliikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.*

*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.*

*Ilmaliikennejuopumuksesta tuomitaan niin ikään se, joka toimii 1 ja 2 momentissa mainitussa tehtävässä käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista*



*ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut.*<sup>161</sup>

Ilmaliikennejuopumus on niin kutsuttu presumoitu vaarantamisrikos, eli pykälässä rangaistavaksi säädetty menettely koetaan jo lähtökohtaisesti niin vaaralliseksi, että se tulee kieltää. Tunnusmerkistön täytyminen ei edellytä muiden normien rikkomista, vaaran aiheutumista tai seurauksen syntymistä – pelkästään tunnusmerkistön mukainen teko riittää rangaistusvastuun syntymiseen.

Pykälän ensimmäinen momentti voidaan jakaa kolmeen osaan:

1. Tekijäpiiri
2. Rangaistava menettely
3. Rangaistussäännös

Pykälän toinen ja kolmas momentti käsittelevät rangaistavaa menettelyä muiden päihteiden kuin alkoholin osalta.

Ilmaliikennejuopumuksen tekijäpiiriin täydellinen rajaaminen on monimutkaista. Pykälässä mainitaan suoraan *ilma-aluksen* ohjaaja ja miehistö, sekä muussa lentoturvallisuustehtävässä toimivat henkilöt. Miehistöön luetaan esimerkiksi kapteeni, perämies ja lentoemäntä<sup>162</sup>. Lisäksi laajentaisin miehistön määritelmää ainakin lentävällä lentomekaanikolla sekä kauko-ohjatun ilma-aluksen kauko-ohjaajalla ja kauko-ohjaustähystäjällä, koska kaikki he suorittavat tosiasiallisesti ilma-aluksen käyttöön suoraan liittyviä tehtäviä. Muussa lentoturvallisuustehtävässä toimivilla tarkoitetaan maaorganisaatiossa toimivia henkilöitä<sup>163</sup>, joka tarkoittaa ainakin lennonvarmistustehtävissä toimivia henkilöitä (esim. lennonjohtaja) sekä esimerkiksi mekaanikoita<sup>164</sup>.

Ilmailussa pätee kuitenkin ilmailulain 177 §:ssä<sup>165</sup> säädetty *nollatoleranssi* alkoholin ja huumaavien aineiden käyttämisen suhteen. Kyseissä pykälässä on säädetty rangaistavaksi alkoholin tai huumaavien aineiden käyttäminen ilma-aluksessa tehtävää suorittavalta tai

---

<sup>161</sup> Rikoslaki 23:6§

<sup>162</sup> HE 32/1997, s. 13

<sup>163</sup> HE 32/1997, s. 20

<sup>164</sup> HE 32/1997, s. 20

<sup>165</sup> Huumaavan aineen käyttäminen ilmailussa

maaorganisaatiossa lentoturvallisuuteen vaikuttavassa tehtävässä olevalta henkilöltä. Rajaus käsittää siis kaikki ilma-aluksessa toimivat henkilöt riippumatta tehtävän vaikutuksesta lentoturvallisuuteen. On mainittu jopa pykälän soveltamisesta lennolle määrättyyn turvamieheen. Maaorganisaatiossa tehtävän tulee puolestaan liittyä nimenomaan lentoturvallisuuteen. Pykälän perusteluissa viitataan ilmailulain 170 §:ään<sup>166</sup>, jossa kielletään alkoholin ja huumaavien aineiden käyttäminen ilmailussa.<sup>167</sup>

Ilmailulain 170 § kieltää alkoholia tai muuta huumaavaa ainetta nauttinutta suorittamasta lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa tai tehtävää ilma-aluksessa, ilmailuun käytettävässä liitimessä tai *muussa laitteessa*.

Voidaan siis tehdä johtopäätös, että päihteiden kiellon piirissä olevien tehtävien määrä on suurin. Se pitää sisällään kaikki tehtävät ilma-aluksissa ja muissa ilmailuun käytettävissä laitteissa (esim. lennokit) ja turvallisuuteen vaikuttavat tehtävät maaorganisaatiossa. Varmuudella sakkorangaistus *huumaavan aineen käyttämisestä ilmailussa* tai sakko- tai vankeusrangaistus *ilmaliikennejuopumuksesta* voidaan tuomita sellaiselle henkilölle, joka suorittaa tehtävää ilma-aluksessa tai turvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa. Kyseenalaista on se, kuuluuko esimerkiksi lennokin lennättäjä rangaistusvastuun piiriin.

Kauko-ohjatun ilma-aluksen ja lennokin erottaa toisistaan vain käyttötarkoitus: lennokkia käytetään urheilu- tai harrastustoimintaan ja kauko-ohjattua ilma-alusta lentotyöhön<sup>168</sup>. Rikosoikeudellisen yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti samasta teosta tulisi tuomita samanlainen rangaistus<sup>169</sup>. Tämän perusteella tuntuisi järkevältä, että sinänsä identtisestä *teosta*, eli lentävän laitteen lennättämisestä, tulisi rangaista samalla tavalla riippumatta lennon tarkoituksesta. Toisaalta lain sisällön vaikeaselkoisuuden takia kyseeseen voisi tällöin tulla kieltoerehdys<sup>170</sup>.

Tieliikenteen puolella rattijuopumus on rajattu koskemaan vain moottorikäyttöisen ajoneuvon ja raitiovaunun kuljettajia<sup>171</sup>. Polkupyörien, moottoroitujen polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajat on suljettu rattijuopumuksen tekijäpiiriin

---

<sup>166</sup> Toimintakyvyn heikkeneminen

<sup>167</sup> HE 79/2014, s. 104

<sup>168</sup> OPS M1-32, kohta 2

<sup>169</sup> Lappi-Seppälä ym 2004, luku I - 4

<sup>170</sup> Rikoslaki 4:2§

<sup>171</sup> Rikoslaki 23:3§

ulkopuolelle, mutta edellä mainittujen kulkuneuvojen kuljettamisesta juopuneena säädetään rikoslain 23:9 §:ssä *liikennejuopumuksena moottorittomalla ajoneuvolla*. Mainitusta rikoksesta on säädetty rattijuopumusta lievempi rangaistus. Uskoisin erillisen sääntelyn perusteena olevan arvion eri liikkumismuotojen vaarallisuudesta; päihtynyt kuljettaja on huomattavasti suurempi riski muiden turvallisuudelle henkilöauton kuin polkupyörän ohjaksissa.

Tieliikenteessäkin siis rikosten tekijäpiirit on rajattu kulkuvälineen eikä sen käyttötarkoituksen perusteella. Tästä johtuen pitäisin asianmukaisena ulottaa ilmaliikenteessä myös lennokkien lennättäjät ilmaliikennejuopumuksen tekijäpiiriin. Jos ilmaliikennejuopumuksen tekijäpiiriä halutaan välttämättä rajata pienemmäksi, olisi mielestäni aiheellisempaa rajata rangaistusvastuun ulkopuolelle esimerkiksi sellaiset teot kauko-ohjatuilla ilma-aluksilla ja lennokeilla, jotka eivät ole omiaan aiheuttamaan vaaraa toisten turvallisuudelle. Abstraktin vaaran vaatimus rajaisi pois kaikkein vähäisemmät tapaukset, mutta toisaalta vaikeuttaisi tilanteiden arviointia rikosvastuun kannalta. Konkreettisen vaaran vaatimus puolestaan antaisi vastuuttoman ja väärän signaalin siitä, että päihteiden vaikutuksen alaisena ilmailu olisi sallittavaa kunhan vakavia vaaratilanteita tai vahinkoja ei satu.

Koska pykälästä ei muuta ilmene, ilmaliikennejuopumus edellyttää tekijältä tahallisuutta<sup>172</sup>. Ilmaliikennejuopumus on tekorikos, joka ei toteutuakseen edellytä minkäänlaista toiminnasta syntynyttä seurausta, joten sen osalta arvioitava tahallisuuden muoto on olosuhdetahallisuus. Tekijän tulee siis olla tietoinen tunnusmerkistön täyttymiseen vaikuttavista seikoista; hänen roolistaan lentoturvallisuuteen vaikuttavana tekijänä sekä nauttimistaan päihteistä. Ensimmäisessä hankaluuksia aiheuttaa lähinnä lain tarkoittaman tekijäpiirin tulkinta, mutta mikäli kyseessä on tehtävä ilma-aluksessa ei asiassa ole erehtymisen vaaraa. Toisessa kohdassa on kyse siitä, tietääkö henkilö olevansa päihteiden vaikutuksen alaisena. Yleisesti liikennejuopumuksissa on katsottu, että tieto päihteiden käytöstä riittää tahallisuuden osoittamiseen – henkilön ei tarvitse olla tarkasti tietoinen päihtymyksensä asteesta<sup>173</sup>.

Ilmaliikennejuopumuksessa rangaistava menettely on päihteiden käyttäminen lentoturvallisuuteen vaikuttavan tehtävän aikana tai sen jälkeen. Ajallisella määrittelyllä

---

<sup>172</sup> Rikoslaki 3:6§

<sup>173</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku II - 12

tarkoitetaan sitä, että päihteen määrä voidaan todeta joko tehtävän aikana tai välittömästi sen jälkeen. Tarvittaessa voidaan suorittaa ns. takaisinlaskenta, mikäli tehtävän päättymisen jälkeen syntyy epäily ilmaliikennejuopumuksesta.<sup>174</sup> Eri päihteen voidaan jakaa kolmeen kategoriaan: alkoholiin, huumausaineisiin ja muihin huumaaviin aineisiin kuin alkoholiin.

Alkoholin osalta pätevät samat rajat kuin rattijuopumuksessa<sup>175</sup>. Ilmaliikennejuopumukseen syyllistyy siis, mikäli alkoholia on veressä yli 0,5 promillea tai litrassa uloshengitysilmaa yli 0,22 milligrammaa.

Huumausaineiden<sup>176</sup> osalta ilmailussa on nollatoleranssi. Ilmaliikennejuopumuksesta tuomitaan, mikäli henkilön veressä on huumausainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämä ei kuitenkaan päde, mikäli aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin luvallisesta ja luvan mukaisesti käytetystä huumausaineena pidettävästä lääkkeestä<sup>177</sup>.

Muilla huumaavilla aineilla tarkoitetaan esimerkiksi liuottimia tai muita suorituskykyä heikentäviä lääkkeitä kuin huumausaineena pidettäviä lääkkeitä.

Ilmaliikennejuopumuksessa on kaikkien päihteen (alkoholi, huumausaineet, muut huumaavat aineet) niin kutsuttu ”käytännöllinen nollatoleranssi”<sup>178</sup>. Tällä tarkoitetaan sitä, että riippumatta päihteen tai sen käyttötarkoituksesta ilmaliikennejuopumuksesta tuomitaan, mikäli päihteen käyttö on heikentänyt henkilön kykyä suoriutua hänelle kuuluvasta tehtävästä. Tämä koskee siis myös luvallisia lääkeaineita. Käytännössä rajanveto rangaistavan *huumaavan aineen käyttämisen ilmailussa* ja ilmaliikennejuopumuksen välillä voi olla pelkästään arvio siitä, onko henkilön suorituskyky heikentynyt vai ei.

Ilmaliikennejuopumuksesta tuomitaan henkilö, joka *ohjaa* ilma-alusta tai *toimii* miehistön jäsenen tai muussa lentoturvallisuustehtävässä. Voidaan ajatella, että toimiminen on laajempi käsite kuin ohjaaminen. Ilma-aluksen ohjaajan voidaan toisaalta myös ajatella

---

<sup>174</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku II - 12

<sup>175</sup> Rikoslaki 23:3§

<sup>176</sup> Huumausaineilla tarkoitetaan huumausainelain (30.5.2008/373) 3 §:ssä tarkoitettuja huumausaineita sekä huumausaineena pidettäviä lääkkeitä

<sup>177</sup> Huumausaineena pidettävät lääkkeet luettelaa Lääkelaitoksen luettelossa (3176/4.6.4/2009) Luettelot PKV-lääkevalmisteista sekä huumausaineita ja psykotrooppisia aineita sisältävistä lääkevalmisteista

<sup>178</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku II - 12

kuuluvan ilma-aluksen miehistöön. Näin ollen merkittävämpi tekotapa ilmaliikennejuopumuksessa on toimiminen, joka voidaan käsittää varsin laajaksi. Korkeimman oikeuden ratkaisussa KKO:2008:34 tuomittiin ilmaliikennejuopumuksesta suihkukoneen perämies, joka oli alkoholin vaikutuksen alaisena saapunut sovittuna aikana työpaikalleen, istunut lentokoneen ohjaamoon ja käynnistänyt tiettyjä lentokoneen järjestelmiä. Lentokone ei ollut liikkunut lainkaan ennen poliisipartion saapumista. Kauko-ohjattujen ilma-alustenkin kohdalla rangaistusvastuun voidaan ajatella syntyvän jo lennonvalmisteluvaiheessa. Ilmaliikennejuopumuksen yrityksestä ei kuitenkaan rangaista, joten rangaistusvastuu edellyttää jonkinlaisia konkreettisia lentotapahtumaan liittyviä toimia.

Ilmaliikennejuopumuksesta tuomitaan sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi. Ilmaliikennejuopumuksesta ei ole säädetty lainkaan törkeää tekemuotoa, mutta rangaistusasteikko on yhdistelmä perusmuotoisen ja törkeän rattijuopumuksen asteikoista<sup>179</sup>.

### 3.3.1.5 Kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle

*(1)Joka (2)luovuttaa ilma-aluksen ohjattavaksi henkilölle, joka on ilmeisesti siinä tilassa että syyllistyy ilmaliikennejuopumukseen taikka luovuttaa tälle henkilölle toimen ilma-aluksen miehistön jäsenenä tai muun lentoturvallisuustehtävän, (3)on tuomittava kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.*<sup>180</sup>

Pykälä voidaan jakaa kolmeen osaan:

1. Tekijäpiiri
2. Rangaistava menettely
3. Rangaistussäännös

Kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle tuomitaan henkilö, joka luovuttaa ilma-aluksen tai toimen ilma-aluksen miehistön jäsenenä tai lentoturvallisuustehtävässä selvästi päihtyneelle. Luovuttajalla tulee kuitenkin olla määräysvalta ilma-alukseen. Korkeimman

---

<sup>179</sup> Rattijuopumus (RL 23:3§): sakko tai vankeutta enintään kuusi kuukautta, törkeä rattijuopumus (RL 23:4§): vähintään 60 päiväsakkoa tai vankeutta enintään kaksi vuotta ja ilmaliikennejuopumus (RL23:6§): sakko tai vankeutta enintään kaksi vuotta

<sup>180</sup> Rikoslaki 23:8§. Ilmailukeskeisesti muotoiltu versio.

oikeuden ratkaisussa KKO:2002:81 henkilö oli jätetty tuomitsematta kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle kun tämä oli luovuttanut kuljettamansa auton sen juopuneelle omistajalle. Oikeus katsoi, että vastaajalla ei ollut syytä olla luovuttamatta autoa sen omistajalle tämän päihtymyksestä huolimatta. Pykälässä tarkoitettulla tehtävän tai toimen luovuttamisella tarkoitetaan esimerkiksi tilannetta, jossa kauko-ohjatun ilma-aluksen kauko-ohjaustähystäjä luovuttaa tehtävänsä toiselle henkilölle.

Kulkuneuvon luovuttaminen juopuneelle edellyttää tahallisuutta<sup>181</sup>. Tahallisuuden arvioinnissa tulee käyttää olosuhdetahallisuutta, eli luovuttajan täytyy olla tietoinen tunnusmerkistön toteuttavista seikoista, tässä tapauksessa toisen henkilön päihtymyksestä. Yleisesti luovuttajan ei tarvitse välttämättä tietää toisen olevan päihtynyt, vaan tekoa pitää arvioida todennäköisyystahallisuuden mallin mukaan<sup>182</sup>: olisiko luovuttajan pitänyt, esimerkiksi henkilön käyttäytymisen perusteella, pitää henkilöä päihtyneenä.

Ilmailussa tulee pohdittavaksi myös ulkopuolinen arvio henkilön kyvystä suoriutua tehtävästä, sillä ilmaliikennejuopumuksen tunnusmerkistö voi täytyä lievässäkin päihtymyksessä, mikäli henkilön kyky suoriutua tehtävästä on alentunut. Mikäli henkilö olisi siinä tilassa, että syyllistyisi *huumaavan aineen käyttämiseen ilmailussa*<sup>183</sup> eikä ilmaliikennejuopumukseen, ei kulkuneuvon luovuttamisen juopuneelle tunnusmerkistö täytyisi.

Kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle tuomitaan sakkoon tai vankeuteen enintään yhdeksi vuodeksi.

### 3.3.1.6 Kulkuneuvon kuljettaminen oikeudetta

*Joka ohjaa ilma-alusta ilman vaadittavaa pätevyyttä osoittavaa lupakirjaa tai ryhtyy ilman vaadittavaa pätevyyttä ilma-aluksen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavaan tehtävään, on tuomittava kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.*<sup>184</sup>

Yleisesti eri ilma-alus tyyppien ohjaamomiestien jäsenten, lentomekaanikkojen, lennonjohtajien ja lennontiedottajien lupakirjoista, tyyppikelpuuksista ja

<sup>181</sup> Rikoslaki 3:6§

<sup>182</sup> Tapani & Tolvanen 2013, luku 5.3.2

<sup>183</sup> Ilmailulaki 177§

<sup>184</sup> Rikoslaki 23:10§. Ilmailukeskeisesti muotoiltu versio.

lääketieteellisistä kelpoisuustodistuksista säädetään Trafín määräyksessä PEL M1-4. PEL M2- ja PEL M3-sarjojen määräyksissä säädetään lupakirjoista tarkemmin. Määräyksen mukaan siviili-ilma-aluksen ohjaamomiehistön jäsenellä on oltava voimassa oleva lupakirja<sup>185</sup>. Kauko-ohjattujen ilma-alusten ja lennokkien lennättämiseen ei kuitenkaan vaadita lupakirjaa.

Ilma-aluksen tai laitteen päällikön on kuitenkin huolehdittava siitä, että lento suoritetaan turvallisesti, sääntöjä ja määräyksiä noudattaen<sup>186</sup>. Näin ollen kauko-ohjattavan ilma-aluksen päällikkö tai lennokin lennättäjä voisi syyllistyä kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta, mikäli kävisi ilmi, ettei tällä ole toimintaan vaadittavaa osaamista ja tietävyttä, *pätevyyttä*.

Kauko-ohjatun ilma-aluksen päällikön tulee myös olla 18-vuotias<sup>187</sup>. Alaikäinen syyllistyy kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta toimiessaan kauko-ohjatun ilma-aluksen päällikkönä.

### 3.3.2 Muut rikoslakirikokset

Tässä luvussa käsitellyt rikokset ovat sellaisia rikoslakirikoksia, jotka eivät välittömästi liity ilmaliikenteeseen tai ilma-aluksiin. Kauko-ohjattaviin ilma-aluksiin ja lennokkeihin voidaan kiinnittää monenlaisia lisälaitteita, kuten kameroita, mikrofoneja, lähettimiä ja vastaanottimia tai niillä voidaan kuljettaa kuormaa. Periaatteessa ilma-alusta voidaan käyttää erittäin monenlaisen rikoksen teko- tai valmisteluvälineenä<sup>188</sup>. Käsitelen tässä kuitenkin eräitä tyypillisempiä rikoksia sekä sellaisia, joista on ehkä jo kokemuksia Suomesta tai muualta maailmalta.

Näissä rikoksissa ei ole merkitystä lentolaitteen tyypillä tai lainmukaisella käyttötarkoituksella. On enemmän filosofinen kuin käytännöllinen asia pohtia, onko rikollinen käyttö luettavissa sellaiseksi ammattimaiseksi toiminnaksi, joka tekee lennokista kauko-ohjattavan ilma-aluksen. Asialla ei ole myöskään laillista merkitystä – kauko-

---

<sup>185</sup> PEL M1-4, kohta 2.1

<sup>186</sup> Ilmailulaki 57§

<sup>187</sup> OPS M1-32, kohta 3.1.6

<sup>188</sup> Rikosten valmistelu ei ole pääsääntöisesti kriminalisoitu, pois lukien muutamat poikkeustapaukset kuten törkeän henkeen ja terveyteen kohdistuvan rikoksen valmistelu (RL 21:6a§) tai salakuuntelun tai -katselun valmistelu (RL 24:7§). Rangaistava valmistelu edellyttää aina kuitenkin konkreettisia valmistelutoimenpiteitä, pelkkä ajatuksen tasolla tapahtuva suunnittelu ei ole koskaan rikosoikeudellisesti rangaistavaa (Sirén 2005, luku 4.3)

ohjattua ilma-alusta tai lennokkia rikolliseen toimintaan käyttävä ei varmaan välitä tuleeko samalla rikkoneeksi myös kauko-ohjattua ilmailua koskevia määräyksiä.

Kuitenkin, jos haluaa olla tarkka, käyttötarkoitus määrittää lentolaitteesta käytettävän nimityksen. Näin ollen teknisesti on eroa, syyllistyykö salakatseluun esimerkiksi kauko-ohjattavaa ilma-alusta työkseen käyttävä kiinteistönvälittäjä vai lennokkia harrastuksenaan lennättävä perheenisä – rikosoikeudellisesti asialla ei kuitenkaan ole merkitystä.

### 3.3.2.1 Salakuuntelu ja salakatselu

Suomessa vallitsee perustuslaillinen yksityiselämän suoja, jonka mukaan jokaisen yksityiselämä ja kotirauha on turvattu. Samalla suojataan myös kirjeen, puhelun ja muun luottamuksellisen viestin salaisuus.<sup>189</sup> Näitä arvoja suojataan salakatselun ja -kuuntelun kriminalisoinnilla.

Salakatselu ja salakuuntelu ovat tunnusmerkistöltään samantapaisia. Molemmissa on myös sama rangaistusasteikko: sakosta enintään vuoteen vankeutta. Molemmissa myös yritys on rangaistava.

*Salakuuntelusta tuomitaan, joka oikeudettomasti teknisellä laitteella kuuntelee tai tallentaa*

1. *keskustelua, puhetta tai yksityiselämästä aiheutuvaa muuta ääntä, jota ei ole tarkoitettu hänen tietoonsa ja joka tapahtuu tai syntyy kotirauhan<sup>190</sup> suojaamassa paikassa, taikka*
2. *muualla kuin kotirauhan suojaamassa paikassa salaa puhetta, jota ei ole tarkoitettu hänen eikä muunkaan ulkopuolisen tietoon, sellaisissa olosuhteissa, joissa puhujalla ei ole syytä olettaa ulkopuolisen kuulevan hänen puhettaan.<sup>191</sup>*

*Salakatselusta tuomitaan, joka oikeudettomasti teknisellä laitteella katselee tai kuvaa*

1. *kotirauhan suojaamassa paikassa taikka käymälässä, pukeutumistilassa tai muussa vastaavassa paikassa oleskelevaa henkilöä taikka*

---

<sup>189</sup> Suomen perustuslaki 2:10§

<sup>190</sup> Kotirauhan suojamaat paikat määritellään rikoslain 24:11 §:ssä seuraavasti: *Kotirauhan suojaamia paikkoja ovat asunnot, loma-asunnot ja muut asumiseen tarkoitettut tilat, kuten hotellihuoneet, teltat, asuntovaunut ja asuttavat alukset, sekä asuintalojen porraskäytävät ja asukkaiden yksityisaluetta olevat pihat niihin välittömästi liittyvine rakennuksineen.*

<sup>191</sup> Rikoslaki 24:5§



2. yleisöltä suljetussa 3 §:ssä<sup>192</sup> tarkoitetussa rakennuksessa, huoneistossa tai aidatulla piha-alueella oleskelevaa henkilöä tämän yksityisyyttä loukaten.<sup>193</sup>

Molemmissa rikoksissa tekemisen tapana on teknisellä laitteella tapahtuva kuuntelu tai katselu, tallentaminen ei ole välttämätöntä. Teknisellä laitteella pykälissä tarkoitetaan erilaisia katseluun ja kuunteluun tarkoitettuja teknisiä välineitä, kuten kameroita, kiikareita ja mikrofoneja. Tavalliseen elämään liittyviä apuvälineitä kuten silmälaseja ja kuulolaitteita ei tavanomaisesti käytettynä pidetä tässä laissa tarkoitettuna teknisinä laitteina<sup>194</sup>.

Molemmille rikoksille yhteistä on se, että suojattavan kohteen tulee olla luonteeltaan yksityistä: se joko tapahtuu yksityisessä paikassa tai ei muuten ole tarkoitettu tekijän tietoon. Salakuuntelusta ei tuomita, mikäli tallentaa sellaista puhetta, keskustelua tai ääntä joka on tarkoitettu myös henkilön itsensä kuultavaksi<sup>195</sup>. Tämä ei kuitenkaan päde välttämättä salakatseluun<sup>196</sup>. Pykälissä tarkoitettu kuvaaminen ja äänittäminen eivät pidä kuitenkaan sisällään tallenteiden levittämistä. Vaikka tallentaminen tapahtuisikin kohteen luvalla, voi materiaalin julkistaessaan syyllistyä rangaistavaan *yksityiselämää loukkaavaan tiedon levittämiseen*<sup>197</sup> tai *kunnianloukkaukseen*<sup>198</sup>.

Huomattavaa on myös, että sinänsä melko julkinen asuintalon piha-alue on myös kotirauhan suojaama paikka ja siten rangaistavuuden piirissä. Esimerkiksi omakotitalon pihaan voi hyvin nähdä kadulta paljain silmin, mutta luvaton teknisellä laitteella katselu ja kuvaaminen on siitä huolimatta rangaistavaa<sup>199</sup>. Salakatselun tai -kuuntelun ei tarvitse

---

<sup>192</sup> Tällä viitataan rikoslain 24:3 §:ään, jossa määritellään julkisrauhan suojaamat paikat: *virasto, liikehuoneisto, toimisto, tuotantolaitos, kokoustila taikka muu vastaava huoneisto tai rakennus tai sellaisen rakennuksen aidattu piha-alue taikka kasarmialue tai muu puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen käytössä oleva alue, jolla liikkuminen on asianomaisen viranomaisen päätöksellä kielletty*

<sup>193</sup> Rikoslaki 24:6§

<sup>194</sup> HE 184/1999, s. 26, 27. Tavanomaisena käyttönä pidetään sellaista käyttöä, jonka tarkoituksena on palauttaa heikentynyt aisti normaaliksi

<sup>195</sup> KKO:1990:36, HE 184/1999, s. 14, 26

<sup>196</sup> Rajanveto luvallisen ja luvattoman kuvaamisen välillä voi olla erittäin vaikeaa. Esimerkiksi perhejuhlissa tai kokouksessa tapahtuvaa kuvaamista ei pidetä oikeudettomana, vaikka kaikilta kuvaamisen kohteina olevilta ei olisikaan kysytty lupaa. Sama koskee myös esimerkiksi merenkulussa tapahtuvaa tavanomaista kiikareilla katselua. (HE 184/1999, s. 29). Pyrin keskittymään selkeämpiin tapauksiin, joissa kuvaaja ja kuvattava eivät kuulu samaan piiriin.

<sup>197</sup> Rikoslaki 24:8§

<sup>198</sup> Rikoslaki 24:9§

<sup>199</sup> KKO:1985:II:128

myöskään tapahtua kohteelta salaa<sup>200</sup>. Kotirauha liittyy myös enemmän paikkaan kuin omistussuhteeseen, toisin sanottuna kotirauhan suojaamalla alueella luvallisesti vierailevat nauttivat myös kotirauhan suojaa<sup>201</sup>.

Merkittävin ero pykälien välillä on alueellinen raja: salakatselu on rajattu ainoastaan kotirauhan suojaamiin alueisiin ja paikkoihin, joissa oleskeleva on erityisen yksityisyyden suojan tarpeessa<sup>202</sup> kun taas salakuuntelu voi tapahtua lähes missä tahansa. Tätä on perusteltu mm. sillä, että pelkällä julkisella paikalla olevan henkilön kuvaamisella ei voida loukata tämän yksityisyyttä samoissa määrin kuin tämän äänen tallentamisella.<sup>203</sup>

Salakatselun kriminalisoinnilla ei suojata paikkoja vaan ihmisiä, joten tyhjiä pihojen ja muiden kotirauhan suojaamien paikkojen kuvaaminen ja katselu ei ole rangaistavaa. Myöskään rangaistavana ei pidetä sellaista katselua joka tapahtuu niin kaukaa tai huonolla laitteistolla ettei kotirauhan piirissä olevat henkilöt ole tunnistettavissa.<sup>204</sup> NykYTEKNIKALLA pystytään kuitenkin esimerkiksi ottamaan satojen metrien päästä sellaisia valokuvia, joista kohteet ovat selvästi tunnistettavia.

Molemmat rikokset edellyttävät tahallisuutta<sup>205</sup>. Tahallisuus ei kuitenkaan välttämättä tarkoita, että tekijän tulisi tarkoittaa menetellä tunnusmerkistössä kuvatulla tavalla, vaan tahallisuutta tulee arvioida tarvittaessa alimman, todennäköisyystahallisuuden asteella. Esimerkiksi kiinteistövälittäjä, joka tallentaa kauko-ohjattavaan ilma-alukseen liitettyllä kameralla ilmakuvia myytävästä omakotitalosta tulee varsin todennäköisesti samalla kuvanneeksi viereisten talojen pihvoja ja näillä oleskelevia ihmisiä. Kyseessä voi olla myös tarkoituksellisen menettelyn (myytävän talon kuvaaminen) kiinteä ja varma seuraamus, jolloin teko arvioitaisiin tahalliseksi.<sup>206</sup> Voisi ajatella, että riittävän korkealla lennättämällä ei syyllistyisi rikokseen<sup>207</sup>. Tällöinkin ongelmaksi muodostuvat nousut ja laskut, jolloin

---

<sup>200</sup> Lappi-Seppälä ym 2004, luku II – 13

<sup>201</sup> Lappi-Seppä ym. 2004, luku II – 13, HE 184/1999, s. 14, 25. Kotirauhan piiriin luvatta tunkeutuvia saa kuunnella ja kuvata.

<sup>202</sup> HE 184/1999, s. 28 – 29

<sup>203</sup> HE 184/1999, s. 15. Tässäkin tulee kuitenkin muistaa, että kuvaaminen ja julkaiseminen ovat eri asioita! Toisen henkilön jatkuva kuvaaminen ja tarkkailu julkisella paikalla voi täyttää myös esimerkiksi vainoamisrikoksen tunnusmerkistön.

<sup>204</sup> HE 184/1999, s. 28

<sup>205</sup> Rikoslaki 3:6§

<sup>206</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku I - 7

<sup>207</sup> Olettaen, että riittävän korkealta kuvattuna yksittäiset ihmiset olisivat tunnistamattomia. Maksimilentokorkeus on kuitenkin 150 metriä ja nykyiset 4K-tarkkuuteen (3840x2160 px) yltävät kamerat varsin erottelukykyisiä.

kamera on luonnollisesti matalammalla. Tiheästi kaavoitetulla pientaloalueella voi olla vaikea välttää naapurin pihan kuvaaminen sulkematta kameraa. Ylikomisario Sami Hätönen Poliisihallituksesta linjasi kuitenkin Etelä-Suomen sanomien uutisessa, ettei nousun [tai laskun] aikana tapahtuvaa hetkellistä kotirauhan suojaamaan alueen kuvaamista pidettäisi automaattisesti salakatseluna. Uutisen julkaisujankohdanta ei Hätösen mukaan vielä ollut oikeuden päätöksiä salakatselusta lennokilla. Hätösen mukaan poliisikin on työssään kuvannut tahattomasti kotirauhan suojaamia alueita.<sup>208</sup>

Kauko-ohjattavia ilma-aluksia tai lennokkeja voidaan käyttää erittäin hyvin myös tarkoitustahallisten salakatselu tai -kuuntelurikosten tekemiseen. Laitteeseen voidaan kiinnittää erittäin tehokas kamera- tai äänentallennusjärjestelmä ja lentää lennokka kohteen läheisyyteen. Korkealla lentävä, valoton ja suhteellisen pienikokoinen laite on erittäin vaikea havaita.

### 3.3.2.2 Salakuuntelun ja salakatselun valmistelu

*Joka sijoittaa 5 tai 6 §:ssä tarkoitetun laitteen salakuuntelussa tai -katselussa käytettäväksi, on tuomittava salakuuntelun valmistelusta tai salakatselun valmistelusta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.*<sup>209</sup>

Rikosten valmistelun kriminalisoinnit ovat harvinaisia suomalaisessa rikosoikeudessa. Vain vakavimpien rikosten valmistelu on säädetty rangaistavaksi.<sup>210</sup> Arvelisin, että salakuuntelun ja -yrityksen valmistelu on säädetty rangaistavaksi, jotta rikokseen voidaan puuttua jo ennen varsinaisen rikoksen tunnusmerkistön täyttymistä. Salakuuntelun ja -katselun kriminalisoinnilla suojataan viime kädessä *tietoa*. Tieto on siitä hankala käsiteltävä, että kerran sen menetettyään sitä ei voi enää ottaa toiselta takaisin. Mikäli salakuuntelurikoksen seurauksena esimerkiksi yritys- tai valtiosalaisuus taikka erittäin arkaluonteinen yksityiselämän tieto pääsee leviämään, on vahinko käytännössä katsoen korjaamaton.

---

<sup>208</sup> Kivelä 2017. Mielestäni se, että poliisikin toimii tietyllä tavalla on huono peruste: Toisaalta virkatehtävää suorittavalla poliisilla on laissa määrättyjä erityisoikeuksia myös kauko-ohjattavien ilma-alusten käyttöön liittyen. Toisaalta ei tekoa voi määritellä lailliseksi sillä perusteella, että muuten poliisikin syyllistyisi laittomuuteen työssään.

<sup>209</sup> Rikoslaki 24:7§

<sup>210</sup> Frände 2005, s. 251

Koska salakuuntelu ja -katselu ovat molemmat rangaistavia myös yrityksenä, voi erillinen valmistelukriminalisointi tuntua turhalta. Voidaan kuitenkin ajatella, että esimerkiksi tilanteessa jossa salakuuntelun kohde on saanut ennalta tietää salakuunteluaikeesta ei varsinaisen rikoksen tunnusmerkistö pääse täyttymään jos teko estetään. Silloin ei synny myöskään konkreettista vaaraa rikoksen täyttymisestä, vaan teko on jää *kelvottomaksi yritykseksi*. Teko täyttäisi kuitenkin mahdollisesti valmistelurikoksen tunnusmerkistön ja olisi näin rangaistava. Myös Frände pitää salakuuntelun ja salakatselun valmistelemisen kriminalisoinnin perusteena hankalaa rajanvetoa yrityksen välillä<sup>211</sup>.

Salakuuntelun ja katselun valmisteluna pidetään esimerkiksi nauhurin sijoittamista pöydän laatikkoon salakuuntelua varten tai mikrofonin taikka kameran suuntaamista autosta kohti taloa. Valmisteluna ei kuitenkaan voida pitää esimerkiksi tällaisen nauhurin mukana kantamista rikoksessa käytettäväksi.<sup>212</sup>

Laki on vuodelta 2000, eikä varsinkaan perustelujensa osalta enää aivan ajantasainen. Kauko-ohjatun ilma-aluksen käyttäminen salakuuntelussa tai -katselussa edellyttää jonkin verran valmistelua, mutta varsinaista *laitteen sijoittamista* valmisteluun kuuluu vähemmän. Voisi ajatella, että esimerkiksi yksityishenkilö hankkiessaan lennokin ja liittäessään siihen – ilman hyvää syytä – esimerkiksi erittäin pitkällä teleobjektiivilla varustetun kameran tai parabolisen suuntamikrofonin voisi syyllistyä salakuuntelun tai -katselun valmisteluun muiden olosuhteiden täytyessä.

### 3.3.2.3 Kotirauhan rikkominen

*Joka oikeudettomasti*

1) *tunkeutuu taikka menee salaa tai toista harhauttaen kotirauhan suojaamaan paikkaan taikka kätkeytyy tai jää sellaiseen paikkaan tai*

2) *rikkoo toisen kotirauhaa metelöimällä, heittämällä esineitä tai muulla vastaavalla tavalla,*

---

<sup>211</sup> Frände 2004, s. 257. Viitattu teoksessa Sirén 2005, s. 81

<sup>212</sup> HE 184/1999, s. 31

*on tuomittava kotirauhan rikkomisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.*<sup>213</sup>

Kuten salakatselussa ja -kuuntelussa, kotirauhan rikkomisessa suojattu oikeushyvä on ihmisen oikeus kotirauhaan ja yksityisyyteen. Pykälä on vanha ja sitä on muutettu vuosien aikana, mutta sen päämäärä on alusta saakka ollut suojata henkilöä sekä tämän kotia ja kotirauhaa toisen henkilön aiheuttamalta häirinnältä.<sup>214</sup>

Pykälän ensimmäinen kohta sisältää ns. fyysiset tekotavat: tunkeutumisen, harhauttamisen, salaa menemisen ja poistumatta jättämisen, joissa rikoksentehtyjä käyttää tekovälineenä omaa kehoaan. Toisessa kohdassa on lueteltu välilliset tekotavat: metelöinti, esineiden heittäminen ja muu häirintä. Muuta häirintää voi olla esimerkiksi häirintä tärinällä, hajuilla tai kirkkaalla valolla taikka muut välineelliset loukkaukset kuin esineiden heittäminen, esimerkiksi ikkunoiden ampuminen tai ulosteiden työntäminen postilaatikosta<sup>215</sup>. Tällaista muuta häirintää voisi tulkintani mukaan olla myös jatkuva lennokin tai kauko-ohjatun ilma-aluksen lennättäminen esimerkiksi toisen pihalla. Laitteen liike ja siitä lähtevä melu koetaan pihalla olijoiden mielestä varmasti häiritseväksi.

Mikäli kotirauhan rikkomisessa esimerkiksi lennokilla tai kauko-ohjatulla ilma-aluksella täyttyy myös salakatselun tai salakuuntelun tunnusmerkistö, rangaistaan Lappi-Seppälän ym. mukaan vain salakatselusta tai salakuuntelusta, koska niiden tunnusmerkistö sisältää myös kotirauhaloukkauksen.<sup>216</sup>

#### **3.3.2.4 Maahantuonti- ja maastavientirikokset**

*”Esitutkinnan perusteella voidaan epäillä, että dronea on käytetty savukkeiden salakuljettamiseen Venäjältä Suomeen.”*<sup>217</sup>

Laittomasta maahantuonnista ja maastaviennistä säädetään useissa eri lainkohdissa<sup>218</sup>. En koe tarpeelliseksi avata tarkemmin yksittäisten rikosten tunnusmerkistöjä, vaan oleellista on se, että kaikissa jonkin aineen tai esineen maahantuonti tai maastavienti on tietyin

<sup>213</sup> Rikoslaki 24:1§

<sup>214</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku II – 13

<sup>215</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku II – 13

<sup>216</sup> Lappi-Seppälä ym. 2004, luku II – 13

<sup>217</sup> Rajavartiolaitoksen tiedote, 28.11.2017

<sup>218</sup> Esimerkiksi: Rikoslaki 46. luku (Maahantuontiin ja maastavientiin liittyvät rikokset), rikoslaki 44:6§ (Dopingrikos), rikoslaki 50:1§ (Huumausainerikos), rikoslaki 50a:1§ (Alkoholirikos) ja rikoslaki 41:1§ (Ampuma-aserikos)

ehdoin rajoitettu tai kielletty. Joissain tapauksissa maahantuonti on ehdottomasti kielletty esimerkiksi aineen tai esineen laittomuuden vuoksi<sup>219</sup>, joissain maahantuontia on rajattu määrällisesti<sup>220</sup> ja osa puolestaan vaatii erityisen luvan<sup>221</sup>. Maahantuonnin ja maastaviennin kontrollin syytkin ovat moninaiset: joissain tapauksissa pyritään estämään laittomien aineiden ja esineiden kuljetus, toisissa turvaamaan kaupallista kilpailua.

Suomessa paljastui tiettävästi ensimmäinen valtion rajat ylittävä lennokilla toteutettu salakuljetustapaus, kun Rajavartiolaitos löysi yleisövihjeiden perusteella metsästä kahdeksanpotkurisen multikopterin, jota epäillään käytettäneen tupakan salakuljettamiseen Venäjältä. Kopteriin oli kiinnitetty 15 savukekartonkia, joiden lisäksi metsästä löytyi 30 lisää.<sup>222</sup> Yhdysvalloissa vankeinhoitoviranomaiset ovat puolestaan raportoineet viimeisen viiden vuoden ajalta yli kymmenestä tapauksesta, joissa vankiloihin on yritetty kuljettaa kiellettyä tavaraa lennokkeja käyttäen<sup>223</sup>. Yksittäinen vastaava tapaus on myös Suomesta: toukokuussa 2017 vankilan pihalle laskeutui drone, josta roikkui sukka. Sukan sisältä vartijat löysivät puhelimen ja Subutex-tabletteja.<sup>224</sup>

Rajavartiolaitoksen takavarikoimaan multikopteriin voidaan lastata jopa 6,8 kilogramman hyötykuorma<sup>225</sup>. Vastaava laite olisi erittäin tehokas esimerkiksi huumeiden kuljettamiseen valvomattoman rajan yli<sup>226</sup>. Lennokki voidaan varustaa myös etäohjattavalla pudotusjärjestelmällä, jolla lasti voidaan tiputtaa kohteeseen ilman laskeutumista tai ketään vastaanottamassa.

---

<sup>219</sup> Esimerkiksi huumausaineet

<sup>220</sup> Esimerkiksi alkoholituonti Venäjältä

<sup>221</sup> Esimerkiksi ampuma-aseet

<sup>222</sup> Rajavartiolaitos 2017

<sup>223</sup> Abbasi 2017

<sup>224</sup> Mäntymaa 2017. Subutex on buprenorfiinin kauppanimike. Buprenorfiini on synteettinen opioidi jota käytetään kipulääkkeenä sekä opioidiriippuvaisten korvaushoidossa. Subutexin väärinkäyttö on hyvin yleistä.

<sup>225</sup> DJI.com, 29.11.2017. Rajavartiolaitos kertoi myöhemmin, että kyseinen kopteria oli muokattu rahtikuljetukseen sopivammaksi, mm. lisäämällä huomattavasti tavallista suurempi akku (Tanskanen 2017). Kyseinen muutos laskee suurinta mahdollista hyötykuormaa, mutta toisaalta voi lisätä toiminta-aikaa huomattavasti.

<sup>226</sup> Esimerkiksi amfetamiinin katukauppahinta liikkuu 20 ja 50 euron välillä alueesta riippuen (Mäntymaa 2015). Viiden kilon amfetamiinierän katukauppahinta keskimääräisellä 30 euron grammahinnalla olisi 150 000 euroa. Suomella on maarajaa yhteensä 2690 kilometriä, joten tutkassa havaitsemattoman lennokin lennättäminen rajan yli huomaamatta on erittäin helppoa. Periaatteessa lennokin lennättäminen yli Suomenlahden Virosta Suomeenkin on mahdollista (Nurmi 2017). Kyseisessä tempauksessa käytettiin multikopteria, joka jouduttiin kuitenkin laskemaan veneeseen seitsemän kertaa akun vaihtoa varten. Kiinteäsiipinen lennokki voisi selvitä matkasta yhdellä lennolla. Toisaalta multikopterikin voidaan pitää ilmassa mahdollisten tarkastusten ajan ja muutoin veneessä.

### 3.3.2.5 Metsästysrikos

Metsästysrikoksesta säädetään rikoslain 48a:1 §:ssä. Maailmalla on käytetty lennokkeja apuna metsästyksessä, koska riistan havaitseminen ilmasta on omienkin havaintojeni perusteella helppoa<sup>227</sup>. Aiheen tiimoilta on käyty myös suomalaista verkkokeskustelua, jossa lennokkien käyttämisestä metsästykseseen ollaan montaa mieltä<sup>228</sup>.

Suomessa metsästyslaki kieltää riistan hätyyttämisen ja jäljittämisen moottorikäyttöisellä kulkuneuvolla<sup>229</sup>. Laissa tarkoitettuja kulkuneuvoja ovat ilma-alukset, ajoneuvoasetuksessa (233/82) tarkoitettut maalla kulkevat moottorikäyttöiset ajoneuvot ja moottorin voimalla kulkevat veneet ja vesialukset moottorin käydessä<sup>230</sup>. Lain valmisteluasiakirjoissa ei erikseen mainita, että ilma-aluksella tarkoitettaisiin ilmailulain mukaisia ilma-aluksia, vaan mielestäni kyseessä on enemmänkin vapaa termi lentäville laitteille. Moottorikulkuneuvojen käyttökieltoa perustellaan sillä, että ne tarjoavat eläinten kannalta kohtuuttoman nopean liikkumisen eivätkä kuulu suomalaiseen metsästysperinteeseen<sup>231</sup>. Mielestäni lennokin käyttäminen metsästyksen apuvälineenä on vielä huomattavasti miehitettyä ilma-alusta tehokkaampaa: se on halvempaa, lennokki ei vaadi erityistä lentoonlähtö- tai laskupaikkaa ja havainnot voidaan tehdä suoraan metsässä ilman tarvetta erilliselle yhteydenpidolle tähyistäjän ja metsästäjien välillä. Näin ollen pitäisin itse lain hengen mukaisena rajauksena rajata myös lennokit mukaan kiellettyjen laitteiden listalle.

---

<sup>227</sup> Burke 2017, phantompilots.com. Olen itse havainnut, että esimerkiksi kuumailmapallostä näkee tavattoman paljon eläimiä. Toisaalta lintuperspektiivistä on helppo tarkastella suuria alueita, toisaalta eläimillä on satojen vuosien aikana kehittynyt vaisto havaita metsässä liikkuvat ihmiset, toisin kuin ilma-alukset.

<sup>228</sup> Eralle.net, 29.11.2017; Suomi24.fi, 29.11.2017

<sup>229</sup> Metsästyslaki (28.6.1993/615) 32§

<sup>230</sup> HE 300/1992, pykälän 31 yksityiskohtaiset perustelut

<sup>231</sup> HE 300/1992, pykälän 31 yksityiskohtaiset perustelut

## 4 JOHTOPÄÄTÖKSET

Työni tarkoituksena oli kartoittaa ja tulkita kauko-ohjattuihin ilma-aluksiin ja lennokkeihin keskeisesti liittyvää ilmailu- ja rikoslainsäädäntöä. Tutkimuksen aikana kävi ilmi, että vaikka ilmailu on normitettu tarkkaan sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla on miehittämätöntä ilmailua koskeva lainsäädäntö kuitenkin varsin väljää. Väljyyttä selittää osaltaan se, että koko toimiala on vahvassa kehityksessä ja kasvussa ja tätä kasvua ei haluta suitsia liian tiukalla lainsäädännöllä. Toisaalta uuden tekniikan kaikki mahdollisuudet ja käytötavat eivät ole vielä välttämättä selvillä eikä niidenkään muodostumista haluta rajoittaa liiaksi.

Rikoslainsäädännön kannalta tilanne on vielä heikompi. Ilmailurikoksia on kyllä kirjattu lakiin melko kattavasti, mutta niiden muotoilussa on huomioitu lähes ainoastaan perinteisemmät ilmailun muodot. Tämä on aivan ymmärrettävää, sillä esimerkiksi nykymuotoiset liikennerikokset ovat vuosituhannen vaihteesta, jolloin miehittämätön siviili-ilmailu oli laajuudeltaan vain murto-osa nykyisestä, keskittyen lähinnä vakavien harrastajien kalliisiin ja monimutkaisiin lennokkeihin. Rikoslain 23 luvun liikennerikosten ulkopuolella tilanne on sikäli parempi, että esimerkiksi rauhaan ja yksityisyyteen kohdistuvissa rikoksissa tekotavat ja -välineet ovat väljempää eivätkä sidottu yksittäisiin laitteisiin.

Keskeiseksi ongelmaksi lain tulkinnassa nousee lentolaitteiden käyttötarkoitussidonnainen jaottelu lennokkeihin ja ilma-aluksiin. Ilmailulainsäädännön kannalta jako on ymmärrettävämpi: On järkevää, että harrasteilmailulle määritellään ammattitoimintaa tiukemmat raamit, mutta vähemmän vastuuta. Rikosoikeudellisesti jako on hankala: Ensinnäkin päällepäin on mahdoton erottaa lennokkia ilma-aluksesta. Toisaalta olisi kansalaisten yhdenvertaisuutta loukkaavaa, mikäli esimerkiksi ilmaliikennejuopumusta ei sovellettaisi harrastelennättäjään. Rikosoikeudellisen yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti samanlaisesta teosta tulisi seurata samanlainen rangaistus eikä tässä tapauksessa näin olisi.

Mielestäni onnistuin löytämään kaikkiin käsittelemiini rikoksiin lain hengen mukaisen tulkinnan, mutta aika näyttää miten lakia sovelletaan. Kauko-ohjattujen ilma-alusten ja lennokkien lisääntyminen tulee väistämättä lisäämään myös niillä aiheutettuja vahinkoja ja vaaratilanteita, joten poliisilla ja syyttäjillä on nyt hyvä tilaisuus lähteä hakemaan



oikeudesta ratkaisuja erilaisiin tilanteisiin. Tekniikan kehittyessä myös rikoslainsäädännön ja sen tulkinnan tulee kehittyä mukana ja vastata ajan mukanaan tuomiin haasteisiin.

## LÄHTEET

Aarnio, Aulis 2011: Luentoja lainopillisen tutkimuksen teoriasta. Helsinki. Helsingin yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan julkaisuja.

Abbasi, Waseem 2017: Inmates fly mobile phones, drugs and porn into jail – via drone. Artikkele. USA Today. Luettu 29.11.2017. Saatavilla: <https://www.usatoday.com/story/news/2017/06/15/inmates-increasingly-look-drones-smuggle-contraband-into-their-cells/102864854/>

Alavesä, Eija & Leinonen, Erika 2017: Yksityisyyden suoja, radioviestinnän luottamuksellisuus ja lennokkeja hyödyntävät uudet palvelut. Artikkele. Edilex. Saatavilla: <https://www.edilex.fi/viestintaoikeus/18078.pdf>

Burke, David 2017: 'Unethical' high-tech hunters using drones to find prey. Uutinen. CBC news. Luettu 29.11.2017. Saatavilla: <http://www.cbc.ca/news/canada/nova-scotia/drones-hunting-ethics-deer-moose-bear-technology-1.4207616>

DJI.com: DJI Spreading Wings S1000. Internet-sivut. Luettu 29.11.2017. Saatavilla: <https://www.dji.com/spreading-wings-s1000/spec>

Eralle.net foorumi: Epämääräisiä pyyntimenetelmiä; löytyykö laintuntemusta. Internet-keskustelu. Luettu 29.11.2017. Saatavilla: <http://forum.eralle.net/viewtopic.php?t=18376>

European Aviation Safety Agency: The Agency – Facts and figures. Luettu 23.11.2017. Saatavilla: <http://www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency>.

EY 785/2004: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista

EY 216/2008: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta

Frände, Dan 2005: Yleinen rikosoikeus (elektroninen aineisto). Edilex. Luettu 24.11.2017. Saatavilla: <https://www.edilex.fi/kirjat/5462.pdf>

Häyhä, Juha (toim.) 1997: Minun metodini. Helsinki. Werner Söderström lakitieto Oy.

HE 300/1992: Hallituksen esitys eduskunnalle metsästyslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

HE 94/1993: Hallituksen esitys eduskunnalle rikoslainsäädännön kokonaisuudistuksen toisen vaiheen käsittäviksi rikoslain ja eräiden muiden lakien muutoksiksi.

HE 32/1997: Hallituksen esitys eduskunnalle liikenne rikoksia koskevan lainsäädännön uudistamisesta.

HE 184/1999: Hallituksen esitys eduskunnalle yksityisyyden, rauhan ja kunnian loukkaamista koskevien rangaistussäännösten uudistamiseksi.

HE 79/2014: Hallituksen esitys eduskunnalle ilmailulaiksi ja laiksi meripelastuslain 14 §:n muuttamisesta.

HE 69/2015: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta.

Helminen, Varpu 2017: Helsingin keskustassa ei saa kuvata droneilla itsenäisyyspäivänä. Uutinen. Yleisradio. Päivitetty 30.11.2017. Luettu 30.11.2017. Saatavilla: <https://yle.fi/uutiset/3-9955452>.

Hjulberg, Hannu 2016: RC-multikopterin lennätys – lue säännöt ja harasta turvallisesti. Artikkel. Suomen ilmailuliitto. Luettu 20.12.2017. Saatavilla: <https://www.ilmailuliitto.fi/ilmailu-lehti/rc-multikopterin-lennatys-lue-saannot-ja-harrasta-turvallisesti/>

Huhtanen, Jarmo 2017: Maailmankuulun tubettajan lennokka-video Lapista saattaa päätyä poliisi-tutkintaan – ”Villi tapaus, jossa ihminen roikkui dronesta”. Uutinen. Helsingin Sanomat. Luettu 29.11.2017. Saatavilla: <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000005221776.html>

Ikka, Sakari 2017: 60-vuotias mies ampui kuvauskopterin haulikolla alas – Häiriintyi, kun mainoksen kuvaajat lennättivät sen kesämökin päälle. Uutinen. Aamulehti. Päivitetty 16.6.2017. Luettu 29.11.2017. Saatavilla: <https://www.aamulehti.fi/kotimaa/60-vuotias-mies-ampui-kuvauskopterin-haulikolla-alas-hairiintyi-kun-mainoksen-kuvaajat-lennattivat-sen-kesamokin-paalle-200212316/>

International Civil Aviation Organization: About ICAO. Luettu 23.11.2017. Saatavilla: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>.

Kivelä, Mikko 2017: Taajamassa ei saa kuvata yli tontinrajan ilman lupaa – ei myöskään ilmasta käsin. Uutinen. Etelä-Suomen sanomat. Päivitetty 17.7.2017. Luettu 29.11.2017. Saatavilla: <http://www.ess.fi/uutiset/kotimaa/art2385676>

KKO:1985:II:128

KKO:1990:36

KKO:2002:81

KKO:2006:64

KKO:2008:34

Kolehmainen, Antti 2015: Tutkimusongelma ja metodi lainopillisessa työssä (elektroninen aineisto). Edilex. Luettu 23.11.2017. Saatavilla: <https://www.edilex.fi/artikkelit/15461.pdf>

Kotimaisten kielten tutkimuskeskus KOTUS 2016: Sanapöimintoja vuodelta 2016. Luettu 18.4.2018. Saatavilla: [https://www.kotus.fi/sanakirjat/kielitoimiston\\_sanakirja/uudet\\_sanat/vuoden\\_sanapöimintot/sanapöimintoja\\_2016](https://www.kotus.fi/sanakirjat/kielitoimiston_sanakirja/uudet_sanat/vuoden_sanapöimintot/sanapöimintoja_2016)

Laakso, Seppo 2012: Lainopin teoreettiset lähtökohdat. Tampere. Tampereen yliopisto.

Lappi-Seppälä, Tapio & Hakamies, Kaarlo & Helenius, Dan & Koskinen, Pekka & Majanen, Martti & Melander, Sakari & Nuutila, Ari-Matti & Ojala, Timo & Rautio, Ilkka 2004: Rikosoikeus (elektroninen aineisto). Helsinki. Alma Talent Oy. Luettu 23.11.2017. Saatavilla: <https://fokus.almatalent.fi/teos/GAIBXCJTBF>

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi: AIP SUP 163/2017. Finland FIR, Temporary Restricted Area EFR387 Helsinki

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi: OPS M1-32: Kauko-ohjatun ilma-aluksen ja lennokin lennättäminen (TRAFI/90924/03.04.00.00/2016). Määräys.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi: OPS M1-32: Kauko-ohjatun ilma-aluksen ja lennokin lennättäminen (TRAFI/4482/03.04.00.00/2015). Perustelumuistio.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi: PEL M1-4: Ilmailulupakirjoja koskevia yleisiä määräyksiä. Määräys.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi: Droneinfo.fi. Internet-sivusto. Luettu 1.12.2017. Saatavilla: <https://www.droneinfo.fi/fi>.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2015: Uusi ilmailumääräys miehittämättömien ilma-alusten ja lennokkien käytöstä. Uutinen. Luettu 29.11.2017. Saatavilla: [https://www.trafi.fi/tietoa\\_trafista/ajankohtaista/3589/uusi\\_ilmailumaarays\\_miehittamattomien\\_ilma-alusten\\_ja\\_lennokkien\\_kaytosta](https://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/3589/uusi_ilmailumaarays_miehittamattomien_ilma-alusten_ja_lennokkien_kaytosta).

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2017a: Ilmailumääräyskokoelma. Päivitetty 23.10.2014. Luettu 23.11.2017. Saatavilla: <https://www.trafi.fi/ilmailu/saadokset/ilmailumaarayskokoelma>.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2017b: Ilmailun säädökset. Päivitetty 25.1.2017. Luettu 23.11.2017. Saatavilla: <https://www.trafi.fi/ilmailu/saadokset>.

Mäntymaa, Eero 2015: Kokaiini on kolme kertaa kalliimpaa – tämän verran huumeet maksavat Suomessa. Uutinen. Yleisradio. Luettu 29.11.2017. Saatavilla: <https://yle.fi/uutiset/3-7814423>

Mäntymaa, Eero 2017: Kopteri toi vankilaan sukan täydeltä subutexia – dronella voi salakuljettaa vaikka käsiaseita. Uutinen. Yleisradio. Luettu 1.12.2017. Saatavilla: <https://yle.fi/uutiset/3-9867140>.

Nurmi, Kari 2017: Ensimmäisenä dronella Suomenlahden yli. Uutinen. Ruffe.fi. Luettu 29.11.2017. Saatavilla: <http://ruffe.fi/fi/ajankohtaista/ensimm%C3%A4isen%C3%A4-dronella-suomenlahden-yli>

Nurmi, Riikka 2017: Joulupukiksi pukeutuneen YouTube-tähden lennätyksestä Levillä tutkintapyyntö – poliisitutkinta muista drone-hurjasteluista aloitettu. Uutinen. Yleisradio. Päivitetty 26.5.2017. Luettu 29.11.2017. Saatavilla: <https://yle.fi/uutiset/3-9629670>

Nyström, Piia & Tarhonen, Laura 2016: Lennokkien tietosuoja. Referee-artikkeli. Edilex. Saatavilla: <https://www.edilex.fi/viestintaoikeus/17005.pdf>

Peltola, Harri & Malin, Fanny & Silla, Anne & Kallio, Mikko & Innamaa, Satu & Penttinen, Merja & Kuisma, Salla 2017: Kehä I:n automaattinen nopeusvalvonta. Ennen-jälkeen-tutkimus. Trafin tutkimuksia. Saatavilla: [https://www.trafi.fi/tietopalvelut/julkaisut/2017\\_tutkimukset/keha\\_i\\_n\\_automattinen\\_nopeusvalvonta](https://www.trafi.fi/tietopalvelut/julkaisut/2017_tutkimukset/keha_i_n_automattinen_nopeusvalvonta)

Phantompilots.com: Which drone to use scouting for hunting. Internet-keskustelu. Luettu 29.11.2017. Saatavilla: <https://phantompilots.com/threads/which-drone-to-use-scouting-for-hunting.66789/>

Rajavartiolaitos 2017: Drone luvatta Venäjältä Suomeen. Tiedote. Luettu 29.11.2017. Saatavilla: [https://www.raja.fi/tietoa/tiedotteet/1/0/drone\\_luvatta\\_venajalta\\_suomeen\\_74709](https://www.raja.fi/tietoa/tiedotteet/1/0/drone_luvatta_venajalta_suomeen_74709)

Sirén, Topi 2005: Rikoksen valmistelu yritysvaihetta edeltävän toiminnan rankaisemattomuudesta ja rangaistavuudesta. Helsingin yliopisto. Oikeustieteellinen tiedekunta. Pro gradu -työ. Saatavilla: <https://www.edilex.fi/opinnaytetyot/3026.pdf>

Suomen lentäjiliiton turvatoimikunta 2016: Miehitettömät ilma-alukset ja toimet suomalaisen ilmailun turvallisuuden takaamiseksi. Julkilausuma. Saatavilla: <https://fpapilots.fi/system/files/Julkilausuma%20FPA-RPAS%202016.pdf>

Suomen tietotoimisto Oy 2017: Suomessa on arviolta kymmeniä tuhansia droneja - EU kiristää Suomen löyhää lennokkilainsäädäntöä. Uutinen. Yleisradio. Luettu 1.12.2017. Saatavilla: <https://yle.fi/uutiset/3-9727680>.

Suomi24.fi keskustelu: Lennokkien ja. Internet-keskustelu. Luettu 29.11.2017. Saatavilla: <https://keskustelu.suomi24.fi/t/14630456/lennokkien-ja>

Tanskanen, Jari 2017: Itärajalla paljastunut jo useita luvattomia dronien lentoja – tupakan salakuljettajat saattoivat testata uutta reittiä. Uutinen. Yleisradio. Päivitetty 30.11.2017. Luettu 1.12.2017. Saatavilla: <https://yle.fi/uutiset/3-9954781>.

Tapani, Jussi & Tolvanen, Matti 2013: Rikosoikeuden yleinen osa: vastuuoppi (elektroninen aineisto). Helsinki. Alma Talent Oy. Luettu 24.11.2017. Saatavilla: <https://verkkokirjahylly.almatalent.fi/teos/15ju421051>

Transport Canada 2017: Statement by Minister of Transport about a drone incident with a passenger aircraft in Quebec City. Lausunto. Luettu 1.12.2017. Saatavilla: [https://www.canada.ca/en/transport-canada/news/2017/10/statement\\_by\\_ministeroftransportaboutadroneincidentwithapassenger.html](https://www.canada.ca/en/transport-canada/news/2017/10/statement_by_ministeroftransportaboutadroneincidentwithapassenger.html).

Vainio, Olli & Valtonen, Ville-Markus 2017: Miehitettömien lennokkien käyttö liikenneonnettomuuksien tutkinnassa ja kadonneen etsinnässä. Poliisiammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö.

Valtioneuvoston asetus ilmailulta rajoitetuista alueista (13.11.2014/930).

Valtiosopimus (VS 11/1949): Asetus Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen voimaansaattamisesta

Vanhala, Henna 2016: Miehitämättömien ilma-alusten juridinen sääntely. Lapin yliopisto. Oikeustieteellinen tiedekunta. Pro gradu -työ. Saatavilla: <http://lauda.ulapland.fi/handle/10024/62643>

Zhang, Michael 2016: Drone Falls Out of the Sky... and Onto a Woman's Head. Uutinen. PetaPixel. Luettu 1.12.2017. Saatavilla: <https://petapixel.com/2016/06/23/drone-falls-sky-onto-womans-head/>.