

## ANSIOLENTOTOIMINTA

### 1 YLEISTÄ

1.1 Koska usein on ilmennyt epäselvyyttä ja vääriä käsityksiä siitä, mitä ansiolentotoiminta on, eikä ole tunnettu niitä vaatimuksia, jotka ilmailulaki (595/64) ja ilmailuasetus (525/68) sekä ilmakuljetussopimuslaki (45/77) ansiolentotoiminnan harjoittamiselle asettavat, ja ilma-alusten katsastuksissa sekä erilaisissa ilmailurikkomustapauksissa on edelleen havaittu harjoitetun ansiolentotoimintaa tai lentokaluston vuokraustoimintaa ilman vaadittavaa ansiolentotoimilupaa, selvitetään tässä tiedotuksessa ansiolentotoimintaa ja ansiolentotoimilupia sekä näitä koskevia säännöksiä ja määräyksiä.

1.2 Ansiolentotoiminnasta ja ansiolentotoimiluvista ja niiden hakemisesta on melko yksityiskohtaisesti säädetty ilmailu lain 7 luvussa ja sekä ilmakuljetussopimuslaissa. Lisäksi ansiolentotoimintaa ja ansiolentotoimilupia on selvitelty ilmailumääräyksissä OPS M3-1 Ansiolentotoimiluvat ja OPS M3-9 Yleisölennätysten järjestäminen ja ilmailutiedotuksissa OPS T1-12 Yleisilmailua koskevat vakuutukset, OPS T3-3 ohjeita ansiolentotoimiluvan liitteeseen tehtävien muutosten ilmoittamista varten ja OPS T3-5 Ansiolentoyrityksen huoltotoiminta.

1.3 Tämä ilmailutiedotus korvaa tiedotuksen OPS T3-1, muutos 1, 5.3.1981.

## 2 ANSIOLENTOTOIMINTAA KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET

### 2.1 Ilmailulaki

Ilmailulain 41 §:n 1 momentissa säädetään: Säännöllistä lentoliikennettä tai muuta ilmailua ansiotarkoituksessa älkөөn Suomessa harjoitettako ilman ministeriön (ilmailuhallituksen laki ilmailuhallinnosta 40/72, 2 §) lupaa. mikäli vieraan valtion kanssa tehdystä sopimuksesta, kun on kysymys muusta kuin säännöllisestä lentoliikenteestä, ei muuta johdu.

Edellä olevan perusteella ansiolentotoiminnan (ks. kohta 6.2) harjoittaminen ei ole sallittua ilman ilmailuhallituksen myöntämää yrittäjäkohtaista ansiolentotoimilupaa. Ansiolentotoimilupa voidaan ilmailulain 42 §:n 1 momentin mukaisesti myöntää vain, jollei estettä yleisen edun kannalta ole.

Samassa momentissa annetaan ilmailuhallitukselle velvoite luvan myöntämistä harkitessaan ottaa huomioon suunnitellun lentotoiminnan tarve ja tarkoituksenmukaisuus sekä luvan hakijan kyky asianmukaisesti hoitaa lentotoimintaa.

Lentotoiminnan tarpeen ja tarkoituksenmukaisuuden suhteen on jouduttu joissakin tapauksissa (esim. maa- ja metsätalouslentotoiminta, lentokoulutus ja monimoottorisilla lentokoneilla tapahtuva tilauslentotoiminta) rajoittamaan toimilupien määrää, jotta turvataisiin riittävät toimintamahdollisuudet alueella jo toimiville ansiolentoyrityksille ja vältettäisiin epäterve kilpailu kannattamattomin hinnoin tai lentoturvallisuutta vaarantava "säästäminen" huoltotoiminta- ym. turvallisuusmääräysten vaatimuksista.

Harkittaessa luvanhakijan kykyä asianmukaisesti hoitaa lentotoimintaa pyritään turvaamaan matkustajien tai lentopalveluksia ostavien turvallisuus ja edut. Tämän vuoksi ilmailuhallitus joutuu selvittämään mm. luvanhakijan taloudelliset edellytykset hoitaa lentotoimintaa, matkustajille, matkatavaralle ja rahdille tai ulkopuolisille mahdollisesti lento-onnettomuudessa tai -vauriossa aiheutuvien vahinkojen varalta otetun vakuutussumman, hakijan lento- ja huoltotoimintaorganisaation laajuuden ja organisaatiossa toimivien kokemuksen ja koulutuksen tehtävänsä sekä käytettävän lentokaluston määrän ja laadun yms. tekijät.

## 2.2 Ilmailuasetus

Ilmailuasetuksen 7 luvussa säädetään, miten ansiolentotoimilupaa on haettava, mitä tietoja hakemuksen tulee sisältää ja mitä selvityksiä hakemukseen tulee liittää.

## 2.3 Ilmailumääräys OPS M3-1 Ansiolentotoimiluvat

Ilmailuhallitus on ilmailumääräyksellään OPS M3-1 Ansiolentotoimiluvat asetusta täydentäen määrännyt yksityiskohtaisesti ansiolentotoimiluvasta ja sen hakemismenettelystä sekä hakemuksen yhteydessä tarvittavista selvityksistä.

Em. ilmailumääräystä ja lomakkeita ansiolentotoimiluvan hakemista varten on saatavissa ilmailuhallituksesta (puh. 8292877) ja lentoasemilta.

# 3 ANSIOLENTOTOIMILUPA

## 3.1 Toimilupa

Ansiolentotoimilupa on kaksiosainen käsittäen konsessiivisen ansiolentotoimiluvan (Air Operator's Certificate) ja lupaan kuuluvan operatiivisen lentotoimintaluvan ja/tai liitteen (Operations Specification), jossa toiminnan ehdot ja edellytykset määritellään.

Ansiolentotoimiluvassa määritellään, minkä laatuiseen -ilmailuun lupa oikeuttaa, mitä, lentotoimintamuotoja luvan haltija on oikeutettu harjoittamaan sekä minkä ilma-alusryhmän ilma-aluksia luvan haltija lentotoiminnassaan saa käyttää. Toimilupa voidaan myöntää myös pelkästään lentokaluston vuokraustoimintaan, jolloin yrityksen organisaatio olla yksinkertaisempi kuin varsinaisen ansiolentoyrityksen organisaatio.

Toimiluvassa on annettu ehdot, joilla toimilupa on voimassa, ja velvoite luvan haltijalle ilmoittaa kaikista ansiolentotoimiluvan ja toimilupahakemuksen tiedoissa tapahtuneista muutoksista.

3.2 Operatiivinen lentotoimintalupa ja ansiolentotoimiluvan liite Ansiolentotoimiluvan voimassaolo edellyttää, että siihen liittyvä operatiivinen lentotoimintalupa on voimassa ja että luvassa tai sen liitteessä ilmoitetut henkilöstöä, lentokalustoa ja huoltojärjestelyjä koskevat seikat pitävät edelleen paikkansa.

Operatiivisessa lentotoimintaluvassa ja luvan liitteessä annetaan toiminnan ehdot ja hyväksytään lentotoimintaorganisaation vastuunalaiset henkilöt, yrityksen käyttämä lentokalusto, huolto -organisaatiot ja ohjaajat.

Tilapäisesti voidaan yrityksen ansiolentotoiminnassa käyttää muuta kuin toimiluvan liitteeseen merkittyä ohjaajaa edellyttäen, että lentotoiminnanjohtaja (pääohjaaja, mikäli se on hänen tehtävänsä) on ohjaajan aiottuun toimintaan hyväksynyt ja ohjaaja täyttää yrityksen ohjaajilleen asetamat vaatimukset. Tilapäisenä ei voida pitää sellaista ohjaajaa, joka suorittaa yritykselle ansiolentoja yhtäjaksoisesti enemmän kuin yhden viikon alan tai satunnaisesti yli kolmen kuukauden aikana.

Tilapäisesti (vain muutamaa lentoa varten) voidaan muuta kuin yrityksen ansiolentotoimiluvan liitteeseen merkittyä ilma-alusta vuokrata käytettäväksi yrityksen ansiolentotoiminnassa, mikäli

- yrityksen ansiolentotoimiluvan liitteeseen on merkitty samantyyppinen ilma-alus tai kyseessä on lentoonlähtömassaltaan alle 2000 kg oleva yksimoottorinen lentokone ja
- ilma-alus on merkitty vuokralleantajan ansiolentotoimiluvan liitteeseen ja sitä käytetään toimintaan, jota molemmat ansiolentoyritykset ovat saaneet luvan harjoittaa ja
- ilma-alus huolletaan vuokralleantajan huoltojärjestelmän mukaisesti ja vastuulla ja
- vuokralleotettavan yrityksen lentotoiminnanjohtaja on hyväksynyt ilma-aluksen käytettäväksi yrityksen ansiolentotoiminnassa.

## 4 ANSIOLENTOTOIMINTAA HARJOITAVAN VASTUU

### 4.1 Vastuuta koskevat säännökset

Ilmailusta aiheutuneen vahingon vastuusta on säädetty vanhan ilmailulain (139/23) 6-13 §:ssä, ilmailulain (595/64) 52 ja 53 §:ssä, ilmakuljetussopimuslaissa (45/77) sekä vahingonkorvauslaissa (412/74).

### 4.2 Vanha ilmailulaki

Ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun aiheutuneesta vahingosta muulle kuin samassa ilma-aluksessa kuljetettavalle henkilölle tai omaisuudelle on vastuu vanhan ilmailulain (139/23) 6-13 §:n mukaisesti ilma-aluksen omistajalla tai, mikäli vahingon aiheuttajana on useampi ilma-alus, näiden omistajilla. Jos jollakin on oikeus käyttää hallussaan olevaa ilma-alusta (ilma-aluksen käyttäjä tai vuokralleottaja), hän on yhtäläisesti kuin ilma-aluksen omistaja vastuunalainen siitä vahingosta, mikä aiheutuu ilma-aluksen käyttämisestä ilmailuun. Ilma-aluksen omistajalla on oikeus hakea takaisin omansa käyttäjältä (vuokralleottajalta).

Vahingon korvaamisesta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/74).

### 4.3 Ilmailulaki (595/64)

Ilmailulain (595/64) 53 §:ssä (muutettu 31.5.1974, 417/74) säädetään: Jos ilma-aluksessa tehtävää suorittava katsotaan velvolliseksi korvaamaan ilmailusta johtunut vahinko, mikä hänen virheestään tai laiminlyönnistään on aiheutunut, voi oikeus ottaen huomioon virheen tai laiminlyönnin lievyyden, vahingon suuruuden ja muut asianhaarat, kohtuuden mukaan sovitella korvausta. Mitä näin on säädetty, on vastaavasti sovellettava henkilöön, joka maaorganisaatioissa tai muualla, muutoin kuin ilma-aluksessa, suorittaa tehtävää, josta lentoturvallisuus on riippuvainen. Työntekijän asemassa olevan samoin kuin virkamiehen vahingonkorvausvastuuseen on kuitenkin sovellettava vahingonkorvauslain (412/74) määräyksiä työntekijän ja virkamiehen korvausvastuusta.

### 4.4 Ilmakuljetussopimuslaki. (45/77 ja muutos 354/80)

Rahdinkuljettajan (ansiolentoyrityksen) vastuusta on myös säädetty ilmakuljetussopimuslain (45/77) ja sen muutoksen (254/80) 18-37 §:ssä.

Ilmakuljetussopimuslaissa rajoitetaan rahdinkuljettajan (ansiolentoyrityksen) vastuuta rahdinkuljettajan harjoittaessa toimintaa Ilmakuljetussopimuslain tai Varsovan sopimuksen mukaisesti. Ilmakuljetussopimuslaki rajoittaa mm. rahdinkuljettajan korvausvastuun kuljetettavista matkustajista, kirjatusta matkatavarasta ja tavarasta sekä esineistä, jotka matkustaja pitää huostassaan, tiettyihin määriin Kansainvälisen Valuuttarahaston määrittelemiä erityisiä nosto-oikeuksia. Näiden muuntaminen Suomen markoiksi tapahtuu tuomion antamispäivän virallisen kurssin mukaan, ellei suuremmasta vastuurajasta ole erikseen sovittu.

Rahdinkuljettajalla ei ole oikeutta vedota hänen vastuutaan poistaviin tai rajoittaviin ilmakuljetussopimuslain säännöksiin, mikäli matkustajalle ei ole annettu ilmakuljetussopimuslain 3 §:ssä tarkoitettua matkalippua, 4 §:ssä tarkoitettua matkatavaratodistusta tai 5-12 §:ssä tarkoitettua lentorahtikirjaa tai jos rahdinkuljettaja itse tai hänen palvelusväkensä on tahallisesti tai tärkeästä huolimattomuudesta aiheuttanut vahingon.

Edellä sanottuun viitaten monen ansiolentoyrityksen on usein havaittu ottaneen arvaamattoman suuren riskin suorittaessaan yleisölennätyksiä tai taksilentoja antamatta matkustajalle matkalippua, sillä tällöin ansiolentoyrityksellä on matkustajaan nähden rajoittamaton vastuu.

Ilmakuljetussopimuslain 3 §:n mukaisesti matkustajien kuljetusta varten on annettava matkalippu, jonka tulee sisältää:

- 1) tieto lähtö- ja määräpaikasta;
- 2) jos lähtöpaikka ja määräpaikka ovat samassa valtiossa ja on sovittu suoritettavaksi yksi tai useampi välilasku toisessa valtiossa, tieto vähintään yhdestä tällaisesta välilaskupaikasta; ja

- 3) ilmoitus, että kuljetukseen saattaa tulla sovellettavaksi Varsovan sopimus tai sitä vastaavan sisältöinen laki ja että tämän yleissopimuksen tai lain mukaan rahdinkuljettajan vastuu kuolemantapauksesta tai ruumiinvammasta ja matkatavaran katoamisesta, vähenemisestä tai vahingoittumisesta on yleensä rajoitettu.

## 5 YLEISIMPIÄ ANSIOLENTOTOIMINTAA KOSKEVIA VÄÄRIÄ KÄSITYKSIÄ JA RIKKOMUKSIA

### 5.1 "Ansiolentokonerekisteri"

Yksi yleisimmistä ja sitkeimmistä virheellisistä käsityksistä Suomen ilmailijapiirissä on se, että olisi olemassa "ansiolentokonerekisteri" ja "yksityislentokonerekisteri" ja että mitä tahansa "ansiolentokonerekisteriin" merkittyä ansiolentokonetta saisi kuka tahansa ansiolentäjä käyttää omiin ansiolentoihinsa.

Syynä edellämainitun käsityksen syntymiseen lienee se, että ansiolentotoimintaan käytettävien ilma-alusten varustevaatimukset ovat tiukemmat ja katsastusjaksot ovat lyhyempiä kuin yksityislentotoimintaan käytettävillä ilma-aluksilla.

Kaikki suomalaiset niin ansiolentotoimintaan kuin yksityislentotoimintaanakin käytettävät ilma-alukset purjelentokoneita lukuunottamatta on merkitty samaan ilma-alusrekisteriin. Katsastuksessa merkitään ilma-aluksen lentokelpoisuusajaksi 12 tai 24 kuukautta sen mukaan kuin Ilma-aluksen haltija sen käyttötarkoitukseksi ilmoittaa. Se, että ilma-aluksen lentokelpoisuustodistukseen on merkitty ansioilma-aluksen lyhyempi, 12 kuukauden lentokelpoisuusajaksi ei oikeuta käyttämään ilma-alusta ansiolentotoimintaan, vaan tähän oikeuttaa ainoastaan ansiolentotoimilupa, johon ilma-alus on merkitty ja edellyttäen, että ilma-alus on katsastettu korkeintaan 12 kuukautta aiemmin ja on lentokelpoinen.

Toinen syy "ansiolentokonerekisteri"-käsitteen syntymiseen lienee se, että ilmailuhallituksen puolivuositain julkaisemaan otteeseen ilma-alusrekisteristä on sarakkeeseen 6 merkitty tiedoksi kunkin ilma-aluksen käyttötarkoitus kirjainlyhenteillä, esim. C - Ansiolentotoiminta/Commercial. Käyttötarkoitusmerkinnät kuitenkin kulkevat todelliseen tilanteeseen nähden myöhässä. esiin. Ilma-alus on saattanut siirtyä toisen käyttöön tai käyttäjällä ei ole enää voimassa olevaa ansiolentotoimilupaa. Ilma-alusrekisteriotteessa jonkin ilma-aluksen kohdalla oleva C-kirjain ei varmuudella ilmoita sitä, että ilma-alus olisi merkitty haltijansa ansiolentotoimilupaan ja sitä saataisiin käyttää ansiolentotoimintaan.

Luettelo voimassa olevista ansiolentotoimiluvista julkaistaan vuosittain ilmailutiedotuksella OPS T3-2.

### 5.2 Ansiolentokoneen vuokraaminen ansiolentotoimintaan

Toinen yleinen virheellinen käsitys on se, että kuka tahansa ansiolentäjän lupakirjan omaava voisi vuokrata ansiolentoyritykseltä yrityksen ansiolentotoimilupaan merkityn ilma-aluksen ja suorittaa sillä "vuokralle antajan toimiluvan puitteissa" omaan lukuunsa ansiolentoja.

Ansiolentoyrityksellä on tietysti oikeus vuokrata käytössään olevia ilma-aluksia kenelle lupakirjan haltijalle tahansa, mikäli toimiluvassa on toimintamuotona lentokaluston vuokraus, mutta ansiolentoyrityksellä ei ole velvollisuutta tai mahdollisuutta täysin valvoa, mitä vuokralleottaja ilma-aluksella tekee. Vaikka tällöin kyseessä onkin "ansioilma-alus" ja ilma-alus on merkitty vuokralleantajan toimilupaan ja vuokralleottajalla on voimassa oleva ansiolentäjän lupakirja, ei tämä oikeuta häntä suorittamaan omaan lukuunsa ansiolentoja, ellei myös vuokralleottajalla ole tähän oikeuttavaa ansiolentotoimilupaa. Ansiolentäjän lupakirja ei ole ilmailulain ja -asetuksen tarkoittama ansiolentotoimilupa, niinkuin ammattiautoilijan ajokorttikan ei ole liikennöimislupa, joka oikeuttaisi taksi- tai linja-autoliikenteen harjoittamiseen. Joskus on havaittu ansiolentäjien harjoittaneen edellä kuvattua luvatonta ansiolentotoimintaa, varsinkin yleisölenätyksiä ja taksilentoja, ansiolentoyrityksiltä vuokraamallaan ilma-aluksilla. Matkustajien ja ansiolentäjien kannalta tilanne on sikäli ikävä, että ansiolentoyrityksen mahdollisesti ottama ilmakuljetusvakuutus ei koske muuta kuin vakuutuksenottajan Itsensä harjoittamaa tai hänen luvallaan harjoitettua lentotoimintaa, joten luvattomasti toimiva ansiolentäjä lennättää matkustajia ilman vakuutussuojaa. Erityisesti tilanne mahdollisessa onnettomuustapauksessa on lentäjän osalta

vaikea, kun kuljetus ei ole tapahtunut ilmailulain ja ilmakuljetussopimuslain säännösten mukaisesti, jolloin Ilmakuljetussopimuslain korvausvastuuta rajoittaviin kohtiin ei voida vedota, vaan luvatta toimivanansiolentäjän vastuu on rajoittamaton. Lisäksi lentäjältä itseltään puuttuu vakuutusuoja, koska hänellä ei ole työnantajaa, joka olisi ottanut työntekijäänsä varten tapaturmavakuutuksen ja eläkevakuutuksen.

## 6 KÄSITE "ILMAILU ANSIOTARKOITUKSESSA"

### 6.1 Ilmailulain ja -asetuksen säännökset

Ilmailulaki tai -asetus ei ole tarkemmin määritelty, mitä ansiolentotoiminta tai ilmailu ansiotarkoituksessa on, vaan puhuu yleisesti säännöllisestä lentoliikenteestä tai muusta ilmailusta ansiotarkoituksessa sekä ilma-alusten tai muun Ilmailuvälineistön vuokraustoiminnasta, joihin kaikkiin vaaditaan ilmailuhallituksen lupa.

### 6.2 Ilmailuhallituksen ansiolentotoimintaa koskevat määrittelyt

Ilmailuhallitus on määritelty ansiolentotoiminnan ilmailumääräyksen OPS M3-1 Ansiolentotoimiluvat kohdassa 1.2. seuraavasti:

Ansiolentotoiminnaksi katsotaan maksua tai muuta korvausta vastaan ilma-aluksella suoritettu henkilöiden tai rahdin kuljetus tai muu ilma-aluksen käyttäminen ansiotarkoituksessa Ilmailuun, mukaan luettuna ilma-aluksen toistuva vuokraus tai muu vastikkeellinen luovutus toisen käytettäväksi.

### 6.3 Kannanottoja erilaisiin tulkinnanvaraisiin tapauksiin

Ansiolentotoimintaa ja ilmailua ansiotarkoituksessa on selvästi sellainen toiminta, jossa lento- palveluksia tarjotaan maksua vastaan tai harjoitetaan ilma-alusten vuokraustoimintaa eli pidetään ilma-aluksia yleisesti ilmailijoille vuokralle tarjolla.

Rajanveto ansiolentotoiminnan suhteen tulee vaikeammaksi, kun puhutaan henkilöiden tai tavaran kuljettamisesta muuta korvausta vastaan tai ilma-aluksen muusta käyttämisestä ansiotarkoituksessa ilmailuun.

Monesti on esitetty, ettei lento olisi ansiolento, kun matkustaja tai matkustajat maksavat vain ilma-aluksen vuokran tai käyttökustannukset eikä ohjaajalle makseta palkkiota lennosta. Kuitenkin tilannetta on tarkasteltava ohjaajan lisäksi myös matkustajan kannalta. Ohjaaja on tarvitsemiaan lentotunteja saadakseen saattanut tarjota lentokentän laidalla seisseille katselijoille lennätystä, jos nämä maksavat ilma-aluksen vuokran. Matkustajien kannalta katsoen he ovat ostaneet lentopalveluksen, yleisölennätyksen, vaikka he olisivatkin maksaneet vain ilma-aluksen vuokran. Näin ollen ohjaajan ja matkustajan välille on syntynyt ns. asiakassuhde. Tällaista lennätystä on pidettävä ansiolentona, joka on lisäksi suoritettu ilman vaadittavaa ansiolentotoimilupaa.

#### Lentokoneen vuokraus- tai käyttökustannusten jakaminen

Lentokoneen vuokraus- tai käyttökustannukset voidaan jakaa, jos jokin ryhmä on päättänyt tehdä matkan jonnekin tai lähteä katselemaan nähtävyyksiä ilmasta ja ryhmän jäsen, jolla sattuu olemaan lupakirja, toimii ohjaajana. Tällöin kaikkien ryhmän jäsenten, myös ohjaajan, tulee osallistua yhtäläisesti lennon kustannuksiin. Tällaista toimintaa ei kuitenkaan tule harjoittaa siten, että joku lupakirjan haltija jatkuvasti kerää tällaisia ryhmiä, jolloin toimintaa voidaan pitää ansaitsemistarkoituksessa tapahtuvana ilmailuna. Vastaava tilanne on silloin, kun jonkin yrityksen työntekijät lähtevät työmatkalle ilma-aluksella ja joku mukana olevista toimii ohjaajana. vaikka työnantaja maksaisikin matkakulut ilma-aluksen vuokran tai käyttökustannusten muodossa, ei lentoa voida pitää ansiolentona, vaan se tulee rinnastaa tapaukseen, jossa matka suoritettaisiin jonkun työntekijän omalla tai vuokraamalla autolla- ja työnantaja maksaa kilometrikorvauksen tai autovuokraamosta vuokratun auton vuokran.

#### "Firmalennot"

Rajatapauksia ansiolentotoimintamielessä ovat monesti erilaisten teollisuus- tai liikelaitosten "firma"- yms. lennot. Jokin liikeyritys saattaa kuljettaa asiakkaitaan omalla liikelentokoneellaan tutustumaan yrityksen toimintaan eikä peri lennosta mitään maksua. Liikeyritys saa kuitenkin

lennosta hyötyä silloin, jos tutustumiskäynnin tuloksena syntyy "miljoonakaupat". Kuitenkaan lentoa ei välttämättä tule pitää ansiolentona, sillä se voidaan rinnastaa hyvin tapaukseen, jossa asiakkaat haetaan yrityksen omistamalla autolla lentoasemalta tai kauempaakin, eikä kukaan pidä autokuljetusta taksiautoiluna tai ammattimaisena autoiluna, vaikka yrityksen palkkaama autonkuljettaja toimituksin kuljettajana. Vastaavasti esim. jokin laivanvarustamo voi kuljettaa omistamallaan liikelentokoneella kiireellisiä varaosia ulkomaan satamassa seisovaan laivaansa eikä lentoa tällöin voida pitää ansiorahtilentona, vaikka siitä tuleekin taloudellista etua laivan päästessä jatkamaan matkaansa.

### Purjelentokoneiden hinaamiset ja lentoesitykset

Perinteisesti on pidetty yksityislentotoimintana purjelentokoneiden hinauslentoja, joissa lento-toimintaa harjoittavan yhdistyksen jäsen ilman lennoista maksettavaa palkkiota hinaa yhdistyk-sen tai sen jäsenyhdistyksen omistamalla tai käytössä olevalla hinauslentokoneella yhdistyksen jäsenen ohjaamaa purjelentokonetta. Samoin on pidetty yksityislentotoimintana lentonäytöksis-sä tapahtuvia taitolentoesityksiä, vaikka taitolentäjälle, "esiintyvälle taiteilijalle", on maksettu-kin korvausta esiintymisistä. Vaikka tässä tarkoitettut hinauslennot ja taitolentoesitykset ovat yk-sityslentoja, vaaditaan niihin Ilmailulain 41 §:n 2 momentin ja ilmailuasetuksen 99 ja 100 §:n mukaisesti ilmailuhallituksen myöntämä erityislupa.

### Yhdistyksen, yrityksen tai yksityisen oma lentokoulutus

Yksityislentotoimintana pidetään myös lentokoulutusta, jossa lentotoimintaa harjoittavan yhdis-tyksen omia jäseniä koulutetaan yhdistyksen omistamalla tai käytössä olevalla ilma-aluksella yhdistyksen jäsenen tai palkkaaman ulkopuolisen lennonopettajan toimiessa lennonopettajana. Samoin pidetään yksityislentotoimintana lentokoulutusta, jossa ilma-aluksen omistajaa tai hänen omaistaan koulutetaan omalla ilma-aluksellaan ja opettajana toimii omainen tai erikseen palkat-tu lennonopettaja. Vaikka edellä mainituissa tapauksissa ulkopuolinen lennonopettaja saa palk-kaa opetuksesta, ei lentoja voida pitää lennonopettajan harjoittamana ansiolentotoimintana, vaan yhdistyksen tai ilma-aluksen omistajan yksityislentoina.

### Valokuvauslennot

Valokuvauslentojen osalta on ollut liikkeellä erilaisia käsityksiä siitä, onko valokuvauslento yk-sityis- vai ansiolento. Rajanvedossa ei niinkään pitäisi tuijottaa siihen, mihin tarkoitukseen ilma-kuvat otetaan ja aiotaanko niitä kaupata tai julkaista. Enemmän tulee kiinnittää huomiota rajan-vetoon, onko kyseessä lentopalveluksen tarjoaminen maksua tai muuta korvausta vastaan len-non/kuvien tilaajalle vai käyttääkö ilmailulupakirjan omaava valokuvaaja ohjaamaansa ilma-alusta valokuvauskoneena "jalustana".

Kyseessä on selvästikin ansiotarkoituksessa tapahtuva ilmailutoiminta silloin, kun lentoyritys tai yksittäinen ilma-aluksen omistaja tai ilmailija tarjoaa maksua tai muuta korvausta vastaan lento-palveluksen valokuvayritykselle tai yksityiselle henkilölle ilmavalokuvausta varten tai vuokraa omistamansa ilma-aluksen tällaiseen tarkoitukseen. Tällaiseen toimintaan vaaditaan ansiolento-toimilupa tai lentokaluston vuokraustoimintalupa, vaikka lentopalveluksen ostajalta perittäisiin pelkästään lentokoneen käyttökulut tuntiveloituksen mukaan. Vuokraustoimiluvan haltija ei tien-täkään ole oikeutettu myymään valokuvauslentopalveluksia ohjaajan kanssa.

Yksityislentotoimintana pidetään valokuvauslentoa silloin, kun ilmailulupakirjan omaava (moottori- tai purjelentäjä) omalla kustannuksellaan ottaa ilmavalokuvia ohjaamastaan ja omis-tamastaan tai käyttöönsä vuokraamastaan ilma-aluksesta tai tällaisessa ilma-aluksessa ilman korvausta matkustajana oleva lentäjän omainen tai tuttava suorittaa valokuvauksen. Edellä mai-nittua lentoa ei muuta ansiolennoksi sekään, että omaan käyttöön tarkoitettu ilmavalokuva jul-kaistaisiinkin joskus myöhemmin lehdessä tai muussa julkaisussa.

Ilmavalokuvauslento on yksityislentotoimintaa silloinkin, kun ilmailulupakirjan omaava valoku-vausyrittäjä harjoittaa omalla taloudellisella riskillään Ilmavalokuvausta ja käyttää kameransa jalustana omistamaansa tai käyttöönsä vuokraamaansa ilma-alusta ja myy ottamiaan ilmavaloku-va kuvia kuvatuksen omistajalle tai postikortteina kaikille halukkaille. Samoin voi jokin kun-ta, arkkitehtitoimisto tai kaavoittaja työhönsä liittyen ottaa ilmavalokuvia kohteestaan ja käyttää omaan käyttöönsä vuokraamassaan ilma-aluksessa ohjaajana ilmailulupakirjan omaavaa työnte-kijäänsä. Lentokoneen vuokraaminen ohjaajineen sitävastoin edellyttää vuokralleentajalta ansi-olentotoimiluvan mukaista toimintaa.

