

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av luftfartslagen och av 14 § i sjöräddningslagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att det stiftas en ny luftfartslag. Den tidigare lagen med samma namn upphävs.

Genom den nya luftfartslagen regleras luftfart i Finland och luftfart med finska luftfartyg utanför Finland. I lagen föreslås bestämmelser bl.a. om säkerhets- och behörighetskrav för luftfartyg och deras personal liksom för den landbaserade personal som betjänar luftfarten, om luftfartens tillstånd och register, om flygplatser och markutrustning, om marktjänster på flygplatser, om luftfartsskydd för den civila luftfarten, om flygtrafiktjänst, om undersökning av luftfartsolyckor, om efterspanings- och räddningstjänst för luftfart samt om påföljdspraxis.

I propositionen beaktas den utveckling som skett inom luftfarten och särskilt i Europeiska unionens lagstiftning samt i den internationella regleringen efter stiftandet av 2009 års luftfartslag samt de krav som utvecklingen ställer.

Trafiksäkerhetsverkets uppgifter i egenskap av luftfartsmyndighet och behörig myndighet samlas i lagen. Trafiksäkerhetsverket kommer fortsättningsvis att ha vidsträckta befogenheter att sköta uppgifter i anknytning till tillstånd och godkännanden samt tillsynen inom luftfarten liksom befogenheter att utfärda rättsnormer av teknisk natur samt detaljerade rättsnormer. Utöver de uppgifter som anvisats Trafiksäkerhetsverket har i lagen anvisats offentliga förvaltningsuppgifter till Finavia Abp såsom leverantör av flygtrafikledningstjänster och flygplatsoperatör samt till organisationer för sportflygverksamhet och till utomstående experter. Syftet har varit att i lagmotiven på ett tydligare sätt än tidigare beskriva de offentliga förvaltningsuppgifterna och det, hur en god förvaltning och de grundläggande fri- och rättigheterna tryggas vid utförandet av uppgifterna. Dessutom föreslås i lagen i tillämpliga delar bestämmel-

ser om straffrättsligt tjänsteansvar vid utförandet av uppgifterna samt om rätt till omprövning och överklagande i fråga om beslut som fattas i samband med offentliga förvaltningsuppgifter.

I EU-lagstiftningen finns bestämmelser om den civila luftfarten. Eftersom alla verkar i samma luftrum och använder samma flygtrafiktjänster har dock EU-rätten och övriga bestämmelser om den civila luftfarten samt internationella fördrag både direkta och indirekta verkningar även på den militära luftfarten. Det samordnade flygplatsnätsystemet och flygtrafiksystemet som används för den civila och militära luftfarten i Finland, det kostnadseffektiva och trygga samordnandet av den civila och militära luftfarten samt tryggandet av den militära luftfartens verksamhetsförutsättningar kräver att det i luftfartslagen finns tillräckliga bestämmelser även om den militära luftfarten. I lagen har på ett mera överskådligt sätt än tidigare tagits in ansvarsfrågor som gäller den militära luftfarten, bestämmelser om försvarsmaktens och en myndighetsenhet för militär luftfarts rätt att meddela förordnanden samt om preciseringar och undantag som gäller den militära luftfarten. Den militära luftfartsmyndigheten likställs i lagen med Trafiksäkerhetsverket i frågor som gäller flygsäkerhet och som enbart gäller den militära luftfarten.

Andra centrala ändringar i propositionen jämfört med den gällande luftfartslagen är Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att utarbeta ett flygsäkerhetsprogram, förtydligande av bestämmelserna i fråga om obemannade luftfartyg och fjärrstyrningsplatser, översyn av bestämmelserna om luftfartsskydd bl.a. i fråga om förutsättningarna för tillträde till flygsidan samt precisering av ansvarsfrågorna när det gäller efterspanings- och räddningstjänster för luftfart. Bestämmelserna om luftrumsplanering och flygtrafiktjänst ska preci-

seras så att samordnandet av den civila, militära och statliga luftfarten tryggas så effektivt som möjligt i det gemensamma luftrummet i enlighet med principen om flexibel användning av luftrummet.

I regeringens proposition ingår även en proposition om ändring av sjöräddningslagen.

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter det att den antagits av riksdagen, dock senast den 13 november 2014, för att genomföra de ändringar som gäller försvarsmaktsreformen och reformen av luftrumsstrukturen.

Innehåll

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	3
ALLMÅN MOTIVERING	5
1 INLEDNING.....	5
2 NULÄGE	5
2.1 Lagstiftning och praxis.....	5
2.2 Den internationella utvecklingen, Europeiska unionens och vissa andra EU-medlemsstaters lagstiftning.....	6
Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO)	7
Europeiska unionens lagstiftning	8
i) Tillträde till marknaden och tjänster	8
ii) Det gemensamma europeiska luftrummet	9
iii) Flygsäkerhet	9
iv) Luftfartsskydd	10
v) Miljön	10
vi) Sociala aspekter	10
vii) Konsumentskydd	10
viii) Yttre förbindelser	10
ix) Övrig lagstiftning	10
Luftfartsavtal	11
Avtal om flygräddning	11
2.3 Militär luftfart och statlig luftfart.....	11
2.4 Bedömning av nuläget	12
3 PROPOSITIONENS MÅL OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	15
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	18
4.1 Ekonomiska konsekvenser	18
4.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet.....	18
4.3 Miljökonsekvenser	19
4.4 Övriga samhällsliga konsekvenser.....	19
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	19
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	20
DETALJMOTIVERING	21
1 LAGFÖRSLAG	21
1.1 Luftfartslagen.....	21
1 kap. Allmänna bestämmelser	21
2 kap. Luftfartygsregistret och certifikatregistret	34
3 kap. Luftfartygs luftvärdighet och begränsningar av utsläpp	42
4 kap. Certifikat och behörighetskrav	49
5 kap. Allmänna krav som gäller flygverksamhet	52
6 kap. Kommersiell lufttransport och tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall	56
7 kap. Flygplatser och markutrustning	63
8 kap. Markttjänster	68
9 kap. Luftfartsskydd	72
10 kap. Luftrumsplanering, flygledningstjänst och flygtrafiktjänst	76

11 kap.	Luftfartsolyckor, efterspanings- och räddningstjänst för luftfart, tillbud och händelser	85
12 kap.	Driftsrestriktioner vid flygplatser av bullerskäl	89
13 kap.	Skadeståndsansvar och försäkringar	91
14 kap.	Administrativa påföljder som gäller tillstånd och godkännanden ..	93
15 kap.	Särskilda bestämmelser	95
16 kap.	Straff	105
17 kap.	Ändringssökande	107
18 kap.	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	107
1.2	Sjöräddningslagen	108
2	IKRAFTTRÄDANDE	108
3	NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	108
4	FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	108
4.1	Normgivningsbemyndigande	108
4.2	Offentliga förvaltningsuppgifter	112
4.3	Idkande av näring, integritetsskydd och andra frågor	115
	LAGFÖRSLAG	117
	Luftfartslag	117
	om ändring av 14 § i sjöräddningslagen	174
	BILAGA	175
	PARALLELTEXT	175
	om ändring av 14 § i sjöräddningslagen	175

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Den gällande luftfartslagen av den 22 december 2009 (1194/2009) ska omarbetas på grund av den snabba utvecklingen inom luftfartsbranschen och inom den internationella regleringen av luftfartsbranschen. Luftfart är internationell verksamhet och därför baserar sig regleringen inom den civila luftfarten på gemensamma spelregler som det avtalats om inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), Europeiska unionens lagstiftning, Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA), den europeiska organisationen för flygtrafiktjänst dvs. Eurocontrol och Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC). När det gäller reglering av den civila luftfarten och flygtrafiken är det nationella handlingsutrymmet knappt.

Militär luftfart är verksamhet som hör till det nationella beslutsfattandet och i vilken ovannämnda internationella aktörer eller EU inte har direkt behörighet. En av den nationella luftfartslagstiftningens uppgifter i Finland är att samordna den civila luftfartens internationella spelregler och den militära luftfartens behov, som utgår från nationella premisser, till en fungerande helhet. Luftfartslagen tryggar alltså även den militära luftfartens verksamhetsförutsättningar i Finland.

Den nya luftfartslagen stiftas i enlighet med den gällande luftfartslagens uppbyggnad och kapitelindelning, dock så, att utvecklingen av internationella standarder, normer och rekommendationer samt unionslagstiftningen beaktas, inklusive behovet att gallra ut bland de genomförandebestämmelser som följer av unionslagstiftningen. Europeiska unionens lagstiftning inom luftfartsbranschen har under de senaste åren i allt större utsträckning antagits på förordningsnivå i stället för i direktiv. På detta sätt har man försökt säkerställa att lagstiftningen inom luftfartsbranschen tillämpas på ett så enhetligt sätt som möjligt i Europeiska unionens medlemsstater. Av denna orsak gallras i samband med reformen av luftfartslagen de genomförandebestämmelser i luftfartslagen som tidigare baserat sig på direktiv.

Med stöd av andra centrala gällande EU-förordningar, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (nedan EASA-förordningen) samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, har kommissionen antagit genomförandebestämmelser genom kommissionens förordningar, och till denna del ska hänvisningar till unionslagstiftningen ses över och vid behov ska de nationella genomförandebestämmelserna i luftfartslagen gallras.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Luftfartslagen har ändrats flera gånger de senaste åren. De tidigare totalreformerna av luftfartslagen gjordes 2005 och 2009. Utöver dessa totalreformer har i luftfartslagen gjorts flera mindre ändringar. Den senaste ändringen av luftfartslagen gjordes genom lagen om ändring av luftfartslagen (280/2013), som trädde i kraft den 1 maj 2013. Genom lagen ändrades vissa bestämmelser i luftfartslagen om obemannade luftfartyg och om medicinsk lämplighet. Bestämmelserna om medicinsk lämplighet ändrades så att de motsvarar den nya unionslagstiftningen och det föreskrevs om förfarandet vid omprövning och överklagande i fråga om tillståndsbeslut som gäller dessa bestämmelser. Ändringen i fråga bereddes som en del av den totalreform av luftfartslagen som ingår i denna proposition, men de ändringar i luftfartslagen som nämns ovan ansågs vara brådskande.

Den gällande luftfartslagen utfärdades i december 2009 som en del av den stora omorganisationen av ämbetsverken inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde, och i samband med det lades Luftfartsförvaltningen ned som eget ämbetsverk och ämbetsverket slogs samman med Trafiksäkerhetsverket. Luftfartsförvaltningens tidigare

uppgifter och befogenheter överfördes till Trafiksäkerhetsverket. Samtidigt gjordes vissa andra preciseringar i luftfartslagen på grund av unionslagstiftningen och nationella ändringsbehov. De viktigaste ändringsbehoven som följde av unionslagstiftningen berodde på EASA-förordningen.

Vid ingången av 2010 lades även länsstyrelserna ned som en del av totalreformen av statsförvaltningen. Av denna orsak ändrades 82 § i luftfartslagen så, att Trafiksäkerhetsverkets tidigare skyldighet att höra berörda länsstyrelser om begränsningar av användningen av flygplatser blev till en skyldighet att höra de regionala närings-, trafik- och miljöcentralerna. Den nationella myndighetsverksamheten och tillståndsförfarandet sågs över även till vissa andra delar.

Även om luftfartslagen från 2009 formellt sett var en totalreform, ändrades luftfartslagens uppbyggnad och centrala delar inte nämnvärt. Luftfartslagens uppbyggnad har i huvudsak bibehållits trots ändringarna i unionslagstiftningen och den internationella regleringen och de ändringar som skett inom statsförvaltningen och kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Luftfartslagens uppbyggnad har fungerat mycket bra. Även det aktuella lagförslaget följer i huvudsak den gällande luftfartslagens kapiteluppbyggnad, dock så, att den gällande lagens bestämmelser gallras på grund av att EU-lagstiftning antagits på förordningsnivå. Den strukturellt sett mest betydande reformen av den gällande luftfartslagen är att 2 kap. om luftfartygsregister och 6 kap. om certifikatregister i den gällande luftfartslagen slås ihop till ett nytt kapitel om register i den föreslagna luftfartslagen.

2.2 Den internationella utvecklingen, Europeiska unionens och vissa andra EU-medlemsstaters lagstiftning

Luftfarten är till sin karaktär och sina premisser mycket internationell. Luftfartsregleringen baserar sig därför i regel på standarder, normer och rekommendationer som beretts inom internationella organisationer. Med internationella civila luftfartsorgan avses här Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO, som inrättades genom den

konvention angående internationell civil luftfart (FördrS 11/1949) som undertecknades i Chicago den 7 december 1944, nedan Chicagokonventionen, Europeiska civila luftfartskonferensen ECAC, Europeiska organisationen för luftfartssäkerhet Eurocontrol och de europeiska luftfartsmyndigheternas samarbetsorganisation JAA. Finland tillträdde Chicagokonventionen 1949 och blev medlem i ECAC 1955 och i Eurocontrol 2000 (den internationella konventionen om samarbete för luftfartens säkerhet (Eurocontrol FördrS 70/2000)).

Alla medlemsstater inom Europeiska unionen, liksom också nästan alla andra stater i världen, är fördragsslutande parter i Chicagokonventionen och tillämpar ICAO:s standarder och rekommendationer. Staterna i Europa tillämpar dessutom ECAC:s, Eurocontrols och JAA:s normer och rekommendationer.

Säkerhet, effektivitet och hushållning med resurser har stått som grundläggande utgångspunkter för de internationella luftfartskonventionerna. Även i staternas nationella luftfartslagstiftning accentueras flygsäkerhet, skapande av förutsättningar för flygverksamheten och luftfartsnäringen, ordnande av flygtrafiktjänst, ändamålsenlig användning av luftrummet, beaktande av miljöaspekter, behov av tillståndsförfaranden och luftfartens internationella karaktär. Det nationella spelrummet är rätt knappt när den nya luftfartslagen stiftas. Chicagokonventionen erkänner avtalsstaternas självbestämmanderätt i fråga om det egna luftrummet.

Fördraget om sättande i kraft av ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock undertecknades i juni 2012 mellan Republiken Estland, Republiken Finland, Republiken Lettland och Konungariket Norge. Genom fördraget inrättades ett gränsöverskridande nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet, nedan SES II-förordningen. Genom fördraget genomfördes de i förordningen definierade målen att förbättra flygsäkerheten, minska

skadlig miljöpåverkan, göra flygtrafiken smidigare och minska kostnaderna. Dessutom ändrades luftrumsplaneringens strukturer, skapades förutsättningar för ibruktandet av nya tekniska lösningar och möjliggjordes en bättre samordning mellan fördragsstaterna av användningen av luftrummet. Genom fördraget ingriper man inte i fördragsstaternas självbestämmanderätt i fråga om det egna luftrummet. Genom fördraget begränsas inte heller fördragsstaternas behörighet i frågor som gäller den allmänna ordningen, den allmänna säkerheten och försvaret.

Fördraget och de bestämmelser i fördraget som hör till området för lagstiftningen sattes i kraft nationellt genom en blankettlag (579/2012). Bestämmelser om lagens ikraftträdande och om ikraftträdandet av de övriga bestämmelserna i fördraget utfärdades genom statsrådets förordning (94/2012). Bestämmelserna i fördraget trädde alltså i kraft i Finland som sådana den 23 december 2012.

Tryggandet av den militära luftfartens särskilda behov i uppgifter inom försvaret och den territoriella integriteten samt införlivandet av behövliga bestämmelser i lagstiftningen hör till det nationella beslutsfattandet.

Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO)

Det att flygtrafiken blev vanligare och ökade särskilt efter andra världskriget tvingade staterna att avtala om den praxis som tillämpas inom gränsöverskridande internationell flygtrafik. Chicagokonventionen undertecknades den 7 december 1944 och trädde i kraft internationellt den 4 april 1947. Konventionen har satts i kraft i Finland den 22 april 1949 genom statsrådets förordning 331/1949. Genom Chicagokonventionen inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) som är ett av Förenta nationernas (FN) fackorgan. I Chicagokonventionen har det avtalats om principer och åtgärder för att utveckla den internationella civila luftfarten på ett tryggt och smidigt sätt. För tillfället har ICAO 191 medlemsstater dvs. i praktiken alla länder som utövar flygtrafik. Chicagokonventionen gäller civila luftfartyg, inte statsluftfartyg.

Chicagokonventionen delar in den civila luftfarten i regelbunden och icke-reguljär flygtrafik. Med regelbunden internationell flygtrafik avses reguljär trafik mot vederlag för transport av passagerare, post eller frakt genom flera än en stats luftrum. Med icke-reguljär internationell flygtrafik avses trafik som inte följer regelbundna på förhand anmälda tidtabeller och för vilken det inte tas ut avgift enligt den reguljära flygtrafikens taxor, utan trafiken kan ordnas antingen helt avgiftsfritt eller mot avgifter som avtalas från fall till fall.

Regelbunden flygtrafik kräver enligt Chicagokonventionen tillstånd av den främmande staten. Enligt Chicagokonventionen behövs det således samtycke för reguljär trafik av både destinationsstaten och av den stat över vilken överflygningen sker. I fråga om icke-reguljär flygtrafik definierar Chicagokonventionen allmänt de rättigheter som anknyter till utövande av icke-reguljär flygtrafik på konventionsstaternas område. Till friheterna för den icke-reguljära flygtrafiken hör rätten att flyga över en konventionsstat utan särskilt tillstånd och rätten att landa på dess område under förutsättning att flyget inte har kommersiella syften. Målet med arrangemanget i fråga om icke-reguljär flygtrafik är att underlätta internationell icke-reguljär flygtrafik, dock så att staterna bibehåller sin suveränitet att övervaka det egna luftrummet.

Enligt artikel 37 i Chicagokonventionen ska ICAO anta och vid behov ändra internationella standarder, rekommenderade metoder och förfaringsätt som gäller lufttrafikens säkerhet, regelbundenhet och effektivitet. Sådana tekniska bestämmelser ges ut i bilagor till konventionen. I enlighet med artikel 54 i konventionen ska ICAO:s råd anta internationella standarder och rekommenderade metoder (inom organisationens verksamhetsområde) och *"av praktiska skäl foga dem såsom bilagor till konventionen"*. Inom luftfarten benämns ICAO:s standarder och rekommendationer vanligen "Annex" (eng. Annex = bilaga). Av artikel 38 i konventionen följer att en stat som av någon orsak inte följer standarderna eller metoderna ska underrätta ICAO om avvikelserna. ICAO offentliggör alla anmälda avvikelser.

En avvikelse har direkta följder för statens luftfartsverksamhet. Exempelvis tillåts det på vissa villkor i de flesta länder i Europa att förvärvs- och trafikflygare som fyllt 60 år utövar sitt yrke, medan den övre åldersgränsen enligt standarden i Chicagokonventionen är 60 år. Det leder i praktiken till att finländska flygare som fyllt 60 år får flyga enbart inhemska flyg eller flyg till sådana stater som särskilt godkänner att standarden frångås. Eftersom nationella avvikelser oftast medför olika slags begränsningar, görs avvikelser vanligen bara av vägande skäl som baserar sig på statens övriga interna lagstiftning eller betydande geografiska faktorer.

ICAO följer också hur medlemsstaterna iakttar standarderna. Inom ICAO initierades i slutet av 1990-talet en revisions- eller auditeringsverksamhet som formellt grundar sig på varje medlemsstats samtycke. I praktiken har inte en enda medlemsstat nekat ICAO-auditeringen. Utöver auditeringar som genomförs i medlemsstaterna tillställs ICAO också skriftliga rapporter om arrangemangen i fråga om myndighetsuppgifter och om genomförandet av standarderna och rekommendationerna.

Europeiska unionens lagstiftning

Inom Europeiska unionen har det sedan början av 1980-talet antagits egna förordningar och direktiv om luftfarten. Genom dem har de internationella organisationernas (ICAO, ECAC och Eurocontrol) normer ändrats till bindande unionslagstiftning, men samtidigt har också unionens egen luftfarts politik utvecklats.

Europeiska unionens flygtrafikmarknad frigjordes gradvis under 1990-talet till följd av tre omfattande lagstiftningspaket som gällde frigörandet av flygtrafiken. Sedan slutet av 1990-talet har bedrivandet av flygtrafik varit fritt inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet för alla bolag med operativ licens. Licenserna baserar sig inte på behovsprövning utan de beviljas alla flygbolag som uppfyller de tekniska kraven och säkerhetskraven. Bedrivandet av flygtrafik mellan flygplatser begränsas av kapacitetsbegränsningarna i Europas och hela världens luftrum. Genom unionslagstiftning regleras även

de ankomst- och avgångstider (s.k. slots) som beviljas flygbolag på flygplatserna samt luftrumsplaneringen och styrningen.

Eftersom det nationella spelrummet när det gäller reglering av flygtrafiken är knappt, och då Europeiska unionens lagstiftning inom luftfartsbranschen antas i allt större utsträckning på förordningsnivå, är lagstiftningen inom luftfartsbranschen mycket likadan i Europeiska unionens medlemsstater, och därför är det inte ändamålsenligt att här jämföra regleringen inom luftfartsbranschen i unionens medlemsstater.

SES-lagstiftningen påverkar inte medlemsstaternas nationella självbestämmanderätt i fråga om det egna luftrummet. Således förhindrar den inte att sådana åtgärder vidtas som är nödvändiga för att skydda centrala säkerhets- eller försvarsintressen, såsom t.ex. militära operationer eller militär utbildning. SES-lagstiftningen påverkar inte heller medlemsstaternas rättigheter eller skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

Även om SES-lagstiftningen endast gäller ordnandet av den civila luftfarten, påverkar förordningarna också den militära luftfarten till följd av det begränsade luftrummet. Medlemsstaterna avgör på nationell nivå den civila och militära luftfartens behov när det fattas beslut om användningen av luftrummet med beaktande av de krav som ställs på förfarandet i förordningen om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet. Medlemsstaterna har förbundet sig till att verka i samarbete med varandra för att de nationella militära behoven ska beaktas och till att effektivisera det nära samarbetet mellan den civila och militära branschen för att säkerställa en säker och effektiv användning av luftrummet.

Unionslagstiftning inom luftfartsbranschen har antagits om nedanstående ämnen. I listan har inte räknats upp genomförandebestämmelser som antagits med stöd av direktiv eller förordningar eller annan lagstiftning på lägre nivå som antagits såsom kommissionens förordningar.

i) Tillträde till marknaden och tjänster

Rådets direktiv av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på

flygplatserna inom gemenskapen (96/67/EG) (det s.k. marktjänstdirektivet),

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 545/2009 av den 18 juni 2009 om ändring av förordning (EEG) nr 95/93 gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (den s.k. slotförordningen),

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer,

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (den s.k. lufttrafikförordningen), och

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter.

ii) Det gemensamma europeiska luftrummet

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordningen),

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordningen om tillhandahållande av tjänster),

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (förordningen om luftrummet),

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förordningen om driftskompatibilitet),

Rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR),

Rådets förordning (EG) nr 1361/2008 av den 16 december 2008 om ändring av förordning (EG) nr 219/2007 om bildande av ett

gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR),

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet, och

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/23/EG.

iii) Flygsäkerhet

Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart,

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG,

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/23/EG,

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG,

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart (det s.k. händelsedirektivet), och

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om

vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG.

iv) Luftfartsskydd

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (den s.k. förordningen om skyddsregler).

v) Miljön

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG av den 12 december 2006 om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym I, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan, och

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen, sådant det lyder ändrat eller anpassat genom 2003 års anslutningsakt och 2005 års anslutningsakt.

vi) Sociala aspekter

Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA), och

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden.

vii) Konsumentskydd

Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang,

Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd

för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter,

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, sådan den lyder ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor,

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (den s.k. förordningen om överbokning/ ersätts med den ny/kommissionens förslag våren 2013), och

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

viii) Yttre förbindelser

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 av den 29 april 2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredjeländer (den s.k. förordningen om yttre förbindelser).

ix) Övrig lagstiftning

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 80/2009 av den 14 januari 2009 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 2299/89.

Av förteckningarna ovan kan observeras att merparten av unionslagstiftningen om luftfart har antagits som EU-förordningar som är direkt tillämpliga i medlemsstaterna. Inom de områden som EU-förordningarna omfattar begränsas medlemsstaternas nationella behörighet närmast till hur medlemsstaten ordnar de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna förutsätter i respektive fall. I den

nationella lagstiftningen ska också utfärdas bestämmelser om straff vid överträdelse av EU-förordningarna och bestämmelser om vissa andra omständigheter som medlemsstaterna själva får besluta om.

Luftfartsavtal

Om flygtrafik mellan Finland och länder utanför Europeiska unionen, s.k. tredjeländer, har traditionellt avtalats genom bilaterala luftfartsavtal, om vilka Trafiksäkerhetsverket avtalar i egenskap av luftfartsmyndighet med tredjeländers luftfartsmyndigheter. De bestämmelser i avtalen som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom blankettlagar och övriga bestämmelser genom statsrådets förordning. Finland har gällande bilaterala luftfartsavtal med 48 stater.

Europeiska unionen har utvidgat sin behörighet även i fråga om medlemsstaternas och tredjeländers yttre förbindelser. Medlemsstaternas och tredjeländers bilaterala luftfartsavtal har bringats i överensstämmelse med EU-rätten och mellan EU och tredjeländer har ingåtts s.k. horisontella avtal genom vilka tredjeländer har erkänt EU:s behörighet inom luftfarten och godkänt reglering på EU-nivå i fråga om luftfartsförbindelser mellan unionens medlemsstater och tredjeländer. Trots att EU:s behörighet har ökat även i fråga om luftfartens yttre förbindelser har de bilaterala avtalen fortfarande en betydande roll särskilt när det gäller luftfartsförbindelserna mellan Finland och Ryssland samt Finland och de asiatiska länderna. Finnairs snabbt ökade flygtrafik till de asiatiska metropolerna baserar sig på bilaterala luftfartsavtal samt på rätter till överflygningar som Ryssland beviljat Finland.

Avtal som gäller flygsäkerhet hör till EU:s absoluta behörighet och kräver således inga åtgärder för sättande i kraft i Finland och inte heller publicering. Avtalen gäller närmast underhåll av plan, godkännande av anordningar, utbildningsorganisationer och ömsesidigt erkännande i allmänhet. Avtalen innehåller hänvisningar till säkerhetskraven i Chicagokonventionen. Finland har ett bilateralt flygsäkerhetsavtal (FördrS 47/2001) med Förenta staterna. Avtalet har inte upphävts trots att ett flygsäkerhetsavtal har ingåtts

mellan Europeiska unionen och Förenta staterna.

Avtal om flygräddning

Bestämmelser om ordnande av efterspanings- och räddningstjänster för luftfart finns i bilaga 12 (Annex 12) till Chicagokonventionen och i normer och rekommendationer som getts med stöd av den. I Finland sker ledningen av efterspanings- och räddningsverksamheten i flygräddningscentralen (ARCC), som för tillfället utgör en del av områdeskontrollen. Ärenden som hör till det internationella samarbetet enligt Chicagokonventionen och som gäller luftfartsolyckor koordineras genom varje lands flygräddningscentral. Finland har separata samarbetsavtal om flyg- och sjöräddningen med Estland, Ryssland och Sverige. Dessutom har Finland som ett led i det arktiska samarbetet ratificerat Arctic SAR-avtalet.

2.3 Militär luftfart och statlig luftfart

Bestämmelser om samordnande av den civila och militära luftfarten finns i luftfartslagen. Enligt 4 § i den gällande luftfartslagen kan bestämmelser om undantag från lagen i fråga om militär luftfart utfärdas för tryggheten av säkerheten inom den militära luftfarten, ordnandet av försvaret och skötseln av de uppgifter som föreskrivits för försvarsmakten genom förordning av statsrådet. De undantag som beviljats den militära luftfarten får inte äventyra säkerheten inom den civila luftfarten och de tillämpas inte inom kommersiell flygverksamhet.

I luftfartslagen finns även bestämmelser om den militära luftfartsmyndigheten, med vilken avses enligt 2 § den myndighetsenhet för militär luftfart som finns i anslutning till flygstaben. Enligt 4 § 4 mom. har den militära luftfartsmyndigheten samma behörighet som Trafiksäkerhetsverket i frågor som avses i bestämmelsen och som uteslutande gäller flygsäkerheten inom den militära luftfarten.

Noggrannare bestämmelser om militär luftfart och den militära luftfartsmyndigheten finns i statsrådets förordning om militär luftfart (557/2011). Enligt 4 § i förordningen har myndighetsenheten för militär luftfart till

uppgift att sörja för säkerheten inom och tillsynen över den militära luftfarten samt ansvara för de uppgifter i anslutning till den militära luftfarten som myndighetsenheten ålagts i luftfartslagen, i lagen om utredning av militära luftfartsolyckor (526/2011) eller någon annanstans i lag och att delta i det internationella samarbete som hänför sig till den militära luftfartens administrativa uppgifter. Den militära luftfartsmyndigheten övervakar militära luftfartygs luftvärdighet och upprätthållandet av dem samt typgodkänner flygmateriel som används. Det militära luftfartsregistret förs av den militära luftfartsmyndigheten. I registret antecknas i förordningen om militär luftfart nämnda bemannade och obemannade luftfartyg som ägs av försvarsmakten. I registret kan temporärt införas även andra luftfartyg i försvarsmaktens besittning samt för militärt bruk avsedda luftfartyg, med tanke på tillverkning som sker i Finland och flygverksamhet som har samband med tillverkningen.

I förordningen om militär luftfart finns också bestämmelser om allmänna krav på den militära luftfarten, såsom förberedelse och genomförande av flygningar, det militära luftfartygets handlingar samt om certifikat och kompetensvillkor.

Enligt 118 § i den gällande luftfartslagen avtalar försvarsministeriet och kommunikationsministeriet om hur behoven inom den civila och den militära luftfarten ska beaktas när flygtrafiktjänster tillhandahålls. När luftrummet används ska principen om flexibel användning av luftrummet tillämpas på det sätt som avses i artikel 7 i förordningen om luftrummet. Den civila och militära luftfarten verkar i Finland inom ramen för ett s.k. integrerat flygtrafiktjänstsystem, vilket betyder att de använder gemensamma strukturer för flygkontroll, samverkande flygplatser, gemensamma informationssystem och gemensam personal. Tillhandahållandet, köpanget och prissättningen av tjänster mellan försvarsmakten och Finavia Abp som levererar flygtrafiktjänster baserar sig på nationell och EU-lagstiftning. Prissättningen av tjänster följer samma principer i fråga om militär luftfart, allmänflyg och trafikflyg, dock så, att försvarsmakten betalar alla de kostnader som uppkommer av särskilda tjänster (Kau-

hava, Halli och Uttis) samt den avtalsenliga avkastningen enligt Finavia Abp:s fakturering.

Statlig luftfart har definierats i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011). Enligt definitionen i 3 § 14 punkten avses med statlig luftfart luftfart med statsluftfartyg. Statlig luftfart omfattar polisens, tullens och gränsbevakningsväsendets luftfart med statsluftfartyg för fullgörandet av myndighetsuppgifter. Statlig luftfart omfattar även den luftfart som bedrivs av kommunernas räddningsväsende. Det har ansetts vara nödvändigt att definiera statlig luftfart både i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter och i regeringens proposition till luftfartslag, eftersom verksamheten grundar sig på utförandet av föreskrivna myndighetsuppgifter eller på luftfart med statsluftfartyg.

Statlig luftfart avviker från annan civil luftfart, även om Trafiksäkerhetsverket är tillsynsmyndighet i båda fallen. Statlig luftfart avviker från civil luftfart särskilt på grund av flyguppdragens karaktär. Till den statliga luftfartens uppgifter hör bl.a. olika övervaknings-, säkerhets-, efterspanings- och räddningsuppgifter, som det ska vara möjligt att utföra under nästan alla omständigheter på hela rikets område och på sjöräddningstjänstens ansvarsområde. Denna verksamhet ställer särskilda krav även på flygverksamhetens bestämmelser, föreskrifter och flygtrafiktjänster. Ett framgångsrikt utförande av ett flyguppdrag förutsätter bl.a. möjligheten att använda en lägre flyghöjd än i den civila luftfarten. Särskilda krav som avviker från den civila luftfarten ställs även på bestämmelserna om landningsplatser och flygmetoder till följd av flyguppdragens brådskande natur och verksamhetsområdets nationella utsträckning. Statlig luftfart ska kunna utföras under alla omständigheter under alla tider på året och dygnet.

2.4 Bedömning av nuläget

Luftfartssäkerheten är på god nivå i Finland. I Finland har man lyckats väl med samordningen av den civila och militära luftfarten när det gäller säkerheten. Statistiken visar att det sker mycket få sådana olyckor eller tillbud i Finland där ett civilt och ett militärt

luftfartyg är delaktiga. Däremot är nivån på säkerheten till många delar dålig när det gäller sportflygverksamhet och allmänflyg samt bruksflyg. Under de senaste två åren (2012–2013) har antalet olyckor och döda i olyckor inom sportflygverksamheten fördubblats. Riskerna inom allmänflyget och sportflygverksamheten har ökat redan under flera års tid. Problemen, såsom kränknings av banor och luftrumskränkningar eller problem med hanteringen av planet kan inte lösas med någon enskild metod. Sportflygverksamheten ska understödjas tillräckligt så att verksamheten, som till största delen drivs med frivilligkrafter, ska producera flygare med god utbildning och tillräcklig erfarenhet.

Även internationellt sett har luftfartssäkerheten förbättrats. Enligt IATA (Internationella luftfartsförbundet) var 2012 redan det tredje året i rad i den kommersiella luftfartens historia som varit rekordartat tryggt ställt i relation till trafikprestationen. De utländska flygbolagens ökade verksamhet i Finland medför naturligtvis sina egna utmaningar för luftfartssäkerheten t.ex. redan på grund av problem med språkkunskaper och vinterverksamhet.

Trafiksäkerhetsverket är nationell luftfartsmyndighet i Finland. Trafiksäkerhetsverket är även behörig myndighet i de allra flesta uppgifter inom luftfartsbranschen som förutsätts enligt unionslagstiftningen. I den gällande luftfartslagen finns bestämmelser om dessa uppgifter för den behöriga myndigheten i flera olika bestämmelser och det har ansetts vara ändamålsenligt att bestämmelserna om Trafiksäkerhetsverkets uppgifter såsom behörig myndighet är samlade.

Trafiksäkerhetsverket är även den myndighet som ansvarar för hela trafiksystemets säkerhet och som således även ansvarar för flygsäkerheten i Finland. Största delen av lagstiftningen om säkerheten inom luftfarten antas nu för tiden med stöd av den så kallade EASA-förordningen såsom kommissionens förordningar, i vilkas beredning Trafiksäkerhetsverket deltar. Tack vare den goda säkerhetskultur som utformats genom en strikt efterlevnad av EU-regleringen och den internationella regleringen samt bestämmelserna har man lyckats hålla luftfarten i Finland och den internationella luftfarten med finska luftfar-

tyg på en trygg nivå. Även de förvaltningsstrukturer som tjänar luftfarten är vedertagna och i ordning. Trafiksäkerhetsverket ansvarar i praktiken för förhandlingarna även när det gäller internationella luftfartsförbindelser och bilaterala luftfartsavtal.

Finavia Abp är ett servicebolag som helt ägs av staten och är underställt kommunikationsministeriets ägarstyrning, och som driver ett nätverk av 25 flygplatser, ansvarar för säkerhetskontroller av passagerare och resgods samt för flygtrafiktjänsterna. I lagen har Finavia Abp såsom leverantör av flygtrafikledningstjänster och flygplatsoperatör använts sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i 124 § i grundlagen. Till dessa hör flygtrafiktjänster i vid bemärkelse och flygplatsoperatörens ansvar för säkerhetsåtgärder inom den civila luftfarten. Offentliga förvaltningsuppgifter har dessutom anvisats organisationer som svarar för luftvärdighet, organisationer för sportflygverksamhet och andra behöriga organ och utomstående experter som Trafiksäkerhetsverket anlitar. Riksdagens justitieombudsman har fäst uppmärksamhet vid att de offentliga förvaltningsuppgifterna och det ansvar och de skyldigheter som anknyter till dem ska framgå tydligare av luftfartslagen. Dessutom ska det bättre än i nuläget motiveras, varför skötseln av uppgifter har påförts andra än myndigheter. I denna proposition strävar man efter att bättre motivera de offentliga förvaltningsuppgifterna inom luftfarten samt att trygga medborgarnas grundläggande fri- och rättigheter, rättssäkerhet och övriga krav på en god förvaltning även när skötseln av de offentliga förvaltningsuppgifterna har påförts någon annan än en myndighet.

I Finland opererar den civila och militära luftfarten inom ramen för ett så kallat integrerat flygtrafiktjänstsystem. Detta betyder att den civila och militära luftfarten använder gemensamma strukturer för flygkontroll, samverkande flygplatser, gemensamma informationssystem och gemensam personal. Arrangemangen i Finland avviker från den i EU:s medlemsstater allmänt följda principen enligt vilken flygtrafiktjänsterna ofta delats enligt användningsändamålen för antingen den civila eller militära luftfartens bruk. Kommunikationsministeriet och försvarsmi-

nisteriet ingick ett ramavtal om luftrumsplanering i december 2010. I avtalet avtalas det om samordning av den civila och militära luftfarten i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster, luftrumsplaneringens funktioner samt i fråga om metoder för flygledningstjänst som hänför sig till flexibel användning av luftrummet i enlighet med luftfartslagen och EU-lagstiftningen. Genom avtalet strävar man också efter att främja förverkligandet av målen i unionslagstiftningen (om det gemensamma europeiska luftrummet, Single European Sky, de s.k. SES-förordningarna). Med stöd av avtalet avtalar Trafiksäkerhetsverket och myndighetsenheten för militär luftfart närmare om genomförandet av principerna för en flexibel användning av luftrummet i drifhandboken för luftrumsplanering (ASM-drifhandboken). Enligt lagen om ombildning av Luftfartsverket till aktiebolag (877/2009) ska Finavia Abp i syfte att främja luftfarten driva och utveckla flygtrafiktjänstsystemet i Finland för den civila och militära luftfartens behov. För flygverksamheten används i allmänhet samma luftrum. Det integrerade flygplatsnätverket och flygtrafiktjänstsystemet samt den civila och militära luftfarten i samma luftrum har i huvudsak fungerat väl, och till denna del finns det inte betydande reformbehov till följd av nationella behov eller EU-lagstiftningen.

Luftrumsstrukturen och beslutsfattandet om den bildar en helhet som skapar grunden för användningen av luftrummet mellan de olika användargrupperna. Luftrumsplanering har i EU-bestämmelser definierats såsom en planeringsfunktion, men på nationell nivå anknyter till luftrumsplaneringen verksamhet genom vilken delar av luftrummet ställs till någon användargrups förfogande för viss tid. Luftrumsstrukturen, luftrumsplaneringen och prioriteringarna inom användningen av luftrummet bildar tillsammans en helhet som har betydande inverkan på olika användargrupperns verksamhetsförutsättningar och på verksamhetens kostnadseffektivitet. När beslut fattas om användningen av luftrummet sammanjämkas bl.a. lufttrafikens och försvarets behov. I luftrumsplaneringen ingår även den i 11 § i den föreslagna lagen avsedda verksamheten för att begränsa eller förbjuda

luftfart i ett visst område. Luftrumsplaneringen har viktig betydelse vid tryggandet av luftrummet användbarhet i myndighetsverksamhet, såsom i sådan flygverksamhet som krävs för territorialövervakningen och för myndighetssamarbete.

Ett särskilt drag när det gäller Finlands flygplatsnätverk är att en avsevärd del av den militära luftfarten använder samma flygplatser som den civila luftfarten och att det inte har byggts något separat militärflygplatsnätverk, och således har flygplatsnätverket och flygtrafiktjänstsystemet för den civila och militära luftfarten byggts samman på flera flygplatser. Det samordnade flygplatsnätssystemet och flygtrafiksystemet som används för den civila och militära luftfarten är en kostnadseffektiv lösning för Finland. Statsrådet har i sin ståndpunkt (U 54/2013 rd) ansett det vara ändamålsenligt att bevara Finlands integrerade system för flygplatsnät och flygtrafiktjänst också i fortsättningen och betonar vikten av ett nära samarbete mellan aktörerna inom den civila och den militära luftfarten.

Eftersom antalet bestämmelser på EU-nivå om den civila luftfarten ökar, är det viktigt att det säkerställs nationellt att bestämmelserna om beslutanderätten och behörigheten inom den militära luftfarten är mera detaljerade än i nuläget. Detta garanterar den militära luftfarten ett nödvändigt tillräckligt stöd i den nationella lagstiftningen. Det finns även behov att reglera samordnandet av den civila och militära luftfarten mera och precisare. Avsikten med utvecklandet av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet är att påskynda genomförandet av reformen av flygtrafiktjänsterna med bibehållande av de ursprungliga målen och principerna i SES-förslaget. Denna utveckling kan ha betydande verkningar på möjligheterna att skaffa de tjänster som den militära luftfarten använder. När det gäller konkurrensutsättning av tjänster kan det för den militära luftfarten uppstå problem i fråga om utländska tjänsteleverantörer som försvarsmakten inte kan anlita av försvarsskäl. Detta förutsätter skapande av ett separat system som skulle producera produkter som till stor del är parallella med den civila luftfarten, och som avsevärt skulle öka försvarsmaktens kostnader. I kommunikationsministeriets betänkande (KoUB 11/2012

rd) ansåg utskottet att det är väsentligt att luftrumspaneringen också framöver ordnas utifrån en helhetsbedömning för att den civila och den militära luftfarten inte ska drabbas av oskäligt höga extra kostnader för att inrätta tjänsterna. Leverantören av flygtrafikledningstjänster, Finavia Abp, anordnar efterspanings- och räddningstjänsten för luftfart. Finavia Abp såsom tjänsteleverantör och Gränsbevakningsväsendet såsom ledande sjöräddningsmyndighet enligt sjöräddningslagen (1145/2001) har ansett att ordnandet, övervakningen och koordinationen av efterspanings- och räddningstjänsterna för luftfart bör förbättras.

3 Propositionens mål och de viktigaste förslagen

Avsikten med den föreslagna luftfartslagen är att se över luftfartslagen så att den motsvarar kraven i den internationella regleringen och unionslagstiftningen. Såsom konstaterats ovan är den tekniska och internationella utvecklingen inom luftfartsbranschen snabb. Även om den gällande luftfartslagen är rätt ny ska lagstiftningen inom luftfartsbranschen reformeras på grund av de ändringsbehov som följer av den internationella regleringen och unionslagstiftningen. Eftersom unionslagstiftningen inom luftfartsbranschen numera antas i första hand på förordningsnivå ska de genomförandebestämmelser som tidigare baserat sig på direktiv gallras i den nya luftfartslagen. Det föreslås t.ex. att 4 kap. i luftfartslagen om rampinspektioner ska strykas.

Den ökande internationella flygtrafiken och den gemensamma europeiska utvecklingen av luftrummet och luftfarten ställer särskilda krav på ombesörjandet av den militära luftfarten på den nationella nivån och på trygghandlet av de nationella intressena vid ordnandet av den militära luftfarten genom lagstiftningsåtgärder. I helheten ingår flygtrafik-tjänsternas, flygplatstjänsternas och flygvärdertjänsternas, som genomgår en kraftig teknisk utveckling, tillgänglighet och lämplighet för försvarets och territorialövervakningens behov, trygghandlet av den militära luftfartens möjligheter att använda luftrummet, regleringen om användningen av luftrummet och flygverksamheten samt beslutanderätten

och behörigheten i fråga om dessa helheter. Den militära luftfarten är en verksamhetsform inom luftfarten som hör till försvarsförvaltningen och som är parallell med den civila luftfarten, men som delvis behöver regleras på ett sätt som avviker från den övriga luftfarten.

I den nya luftfartslagen har Trafiksäkerhetsverkets uppgifter såsom behörig myndighet enligt flera EU-bestämmelser samlats i propositionens 3 §.

Enligt 4 § ska Trafiksäkerhetsverket göra upp och fastställa ett flygsäkerhetsprogram med beaktande av internationella standarder och Europeiska unionens flygsäkerhetsprogram.

Bestämmelserna om militär luftfart ses över särskilt i lagens 5, 6 och 7 §. Dessutom ingår i propositionen en ny 162 § som innehåller ett bemyndigande för den militära luftfartsmyndigheten att överföra uppgifter i anslutning till utbildning, godkännande och övervakning av organisationer och personal på försvarsmakten. Ändringarna baserar sig på de förslag som lagts fram av Trafiksäkerhetsverkets och försvarsförvaltningens gemensamma arbetsgrupp.

Bestämmelserna i 8 § som gäller statlig luftfart preciseras så, att ett statsluftfartyg kan avvika från trafikreglerna för luftfart och från Trafiksäkerhetsverkets övriga luftfartsbestämmelser när uppdragets natur kräver det, om det avvikande förfarandet är planerat och det genomförs utan att flygsäkerheten äventyras. Dessutom ändras 11 § om områden där luftfart är inskränkt och farliga områden så, att i paragrafen skapas en hierarkisk ordning om under vilka förutsättningar, hur och när luftfart kan begränsas (statsrådets förordning, Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter och beslut av cellen för luftrumspanering). Paragrafen kompletteras även så, att cellen för luftrumspanering kan begränsa eller förbjuda luftfart inom ett visst område när försvaret och räddningsuppgifter kräver det.

I den nya lagen sammanslås 2 kap. om luftfartsregistret och 6 kap. om certifikatregistret i den gällande luftfartslagen. Bestämmelserna i kapitlet följer samma principer som föreslås i regeringens proposition om förslag till lag om fartygsregistret (RP 14/2014 rd) om införande eller bevarande i och avförande av

uppgifter ur registret samt om utlämnande av uppgifter.

Bestämmelserna i 3 kap. om luftfartygs luftvärdighet preciseras så, att till 37 § fogas en bestämmelse om att paragrafen även tillämpas på godkännande av ett utländskt tillstånd. Dessutom fogas till 42 § om konstruktion, tillverkning och underhåll en ny bestämmelse enligt vilken för en tillverkare av ett luftfartyg inte krävs godkännande, om det är fråga om ett luftfartyg där minst 51 procent är byggt av en amatör eller en amatörförening utan vinstsyfte, för vederbörandes egna syften och utan något kommersiellt syfte.

Bestämmelserna i 4 kap. om certifikat och behörighetskrav har reviderats genom en delreform i samband med totalreformen av luftfartslagen (280/2013), och därför görs nu endast smärre tekniska ändringar jämfört med motsvarande bestämmelser i den gällande luftfartslagen. Den mest betydande av de nu föreslagna ändringarna är att till 50 § 1 mom. fogas förande eller styrande av luftfartyg eller annat forskaffningsmedel under påverkan av berusningsmedel till listan över sådana ärenden om vilka Trafiksäkerhetsverket har rätt att få uppgifter för bedömning av förutsättningarna för att bevilja, förnya och återkalla ett tillstånd från olika register trots sekretessbestämmelserna.

I propositionen ska bestämmelserna om obemannade luftfartyg och modellflygplan ses över särskilt i lagens 5 kap. I 5 kap. ska även ingå bestämmelser om kraven på piloterna för luftfartyg som styrs från en fjärrstyrningsplats och särskilt i 9 § i propositionen ses de bestämmelser över enligt vilka ett obemannat luftfartyg får avvika från trafikreglerna för luftfart. Till 6 kap. fogas även tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet.

Till 5 kap. fogas även en ny 54 § om de förutsättningar under vilka en flygelev får flyga ensam och till 57 § en bestämmelse med stöd av vilken Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter även om säker användning av luftfartyg som kan framföras på vatten.

Lagens 6 kap. om kommersiell lufttransport preciseras så att jämfört med den gällande luftfartslagen gallras bestämmelserna särskilt med stöd av EASA-förordningen och

EU:s lufttrafikförordning. I EASA-förordningen finns bestämmelser om driftstillstånd och därför föreslås det att bestämmelserna om det ska strykas. Bestämmelser om beviljande av operativ licens finns i EU:s lufttrafikförordning, och i kapitlet hänvisas till förordningen.

Det föreslås i 65 § i propositionen att Trafiksäkerhetsverket ska vara den myndighet som beslutar om införande av allmän trafikplikt i stället för kommunikationsministeriet. Inom flygtrafiken har allmän trafikplikt enligt artikel 16 i EU:s lufttrafikförordning införts på flygtrafiken mellan Helsingfors och Nyslott.

Dessutom ändras i 6 kap. 72 § om flyguppvisningar och flygtävlingar.

I 7 kap. om flygplatser och markutrustning görs endast smärre tekniska ändringar jämfört med de motsvarande gällande bestämmelserna i luftfartslagen.

Till 8 kap. om marktjänster fogas en ny bestämmelse (93 §) om säkerhetsledningssystem som krävs av en leverantör av marktjänster. I Finland är det fritt tillträde till marknaden när det gäller marktjänster och verksamheten är inte tillståndspliktig. Med avseende på säkerheten är det dock motiverat att leverantörer av marktjänster upprätthåller och utvecklar ett säkerhetsledningssystem med vars hjälp säkerheten inom verksamheten säkerställs och säkerheten på hela flygplatsen och i flygtrafiken främjas. Dessutom flyttas bestämmelserna om användarkommittén i kapitlet om marktjänster till en egen paragraf (94 §), eftersom kommitténs roll vid ordnandet av marktjänster på flygplatser sannolikt växer i framtiden.

I 9 kap. om luftfartsskydd har särskilt de bestämmelser setts över som gäller tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden, behörighetskort och passerkort för fordon som krävs för tillträde, samt säkerhetsprovningar som krävs för tillstånden.

Det föreslås att 10 kap. om luftrumsplanering, flygledningstjänst och flygtrafiktjänst ses över särskilt när det gäller de förfaranden med vilka man strävar efter att säkerställa samordnandet av den civila och militära luftfarten i det gemensamma luftrummet samt i luftrumsplaneringen. Regleringen om flygtrafiktjänst baserar sig till stor del på unionslag-

stiftningen som ska kompletteras med det så kallade SES2+-lagstiftningspaketet. Behandlingen av SES2+-lagstiftningspaketet har dock inte framskridit så långt inom Europeiska unionens institutioner att de ändringar som detta lagstiftningspaket medför i den nationella lagstiftningen kunde beaktas i den nya luftfartslagen.

Beslutande om luftrumstrukturen och om användningen av luftrummet, såsom beslutande om principerna för prioriteringarna för användningen, omfattas av den nationella självbestämmanderätten och det nationella beslutsfattandet. Däremot regleras lufttrafiken och flödesplaneringen genom EU-bestämmelser.

Efterspanings- och räddningstjänsterna för luftfarten (s.k. SAR-tjänster, Search and Rescue) ingår i kapitlet om flygtrafiktjänst i den gällande luftfartslagen. I samband med reformen av luftfartslagen ansågs det att bestämmelserna i fråga skulle till sitt innehåll passa bättre in i 11 kap. om luftfartsolyckor. Dessutom ansåg särskilt Finavia Abp, som är leverantör av flygtrafikledningstjänster, samt inrikesministeriet att ansvarsfrågorna när det gäller ordnande av efterspanings- och räddningstjänster för luftfarten bör ses över och samordningen mellan myndigheterna och tjänsteleverantören bör förbättras. En central motivering för att arbetsfördelningen bör förtydligas är att Finavia Abp är utsedd av kommunikationsministeriet att sörja för efterspanings- och räddningstjänsterna för luftfarten och även är registerförare för registret över automatiska nödradiosändare, och uppgifterna i fråga är sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i 124 § i grundlagen och som numera har påförts andra än myndigheter. Förslaget i 121 § i propositionen om ordnande av efterspanings- och räddningstjänster för luftfarten är en kompromiss och den delegation som avses i 121 § har som uppgift att bedöma hur efterspanings- och räddningstjänsterna för luftfarten ska ordnas framöver och vilka ändringar i lagstiftningen som behövs för detta. Det föreslås att uppgiften att föra registret över automatiska nödradiosändare överförs från leverantören av flygtrafikledningstjänster till Kommunikationsverket, som redan nu beviljar ra-

diotillstånd för sändarna och svarar för registret över radiotillstånd.

Offentliga förvaltningsuppgifter anvisas i propositionen leverantören av flygtrafikledningstjänster och flygplatsens operatör i bestämmelserna om luftfartsskydd (97, 99, 102 och 103 §), i kapitlet om luftrumspaning, flygledningstjänst och flygtrafiktjänst samt i paragrafen om ordnande av efterspanings- och räddningstjänsterna för luftfarten (121 §).

Offentliga förvaltningsuppgifter anvisas dessutom i 40 § organisationer som svarar för luftvärdighet, i 60 § luftfartygets befälhavare i farosituationer för att säkerställa passagerarnas och besättningens säkerhet, i 163 § organisationer för sportflygverksamhet och behöriga organ samt i 164 § utomstående experter. Man har strävat efter att tydligare än tidigare skriva in i propositionen och motiveringarna de skyldigheter och förfaranden för ändringsökande som anknyter till offentliga förvaltningsuppgifter, för att trygga de grundläggande fri- och rättigheterna och en god förvaltning. Bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar i situationer där ovan nämnda aktörers personal utför offentliga förvaltningsuppgifter finns i tillämpliga delar i 174 §. Om det dessutom fattas förvaltningsbeslut i samband med dessa offentliga förvaltningsuppgifter, finns det bestämmelser om omprövning och överklagande av dessa beslut i 181 § i propositionen.

Bestämmelserna i 12 kap. om driftsrestriktioner vid flygplatser av bullerskäl ändras inte jämfört med bestämmelserna i den gällande luftfartslagen. I kommissionens förslag till EU:s flygplatspaket som lades fram i december 2011 ingick även ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG (s.k. förordningen om flygplatsbuller). Eftersom behandlingen av EU:s flygplatspaket inte har framskridit särskilt på grund av problem vid behandlingen av den nya förordningen om marktjänster, föreslås det nu inga ändringar i 12 kap.

Till 13 kap. om skadeståndsansvar och försäkringar fogas även en bestämmelse om för-

säkringskrav för leverantörer av flygtrafik-tjänster i enlighet med unionslagstiftningen (138 §).

Lagens 14 kap. reviderades i samband med delrevideringen (280/2013) och därför föreslås i kapitlet endast smärre tekniska ändringar.

I 15 kap. om särskilda bestämmelser föreslås flera ändringar. I 153 och 154 § i propositionen föreslås flera ändringar som beror på 9 kap. om luftfartsskydd. Enligt 153 § är flygplatsoperatören och ett företag eller någon annan sammanslutning som omfattas av tillämpningsområdet för förordningen om skyddsregler med verksamhet på flygplatsen skyldiga att utan dröjsmål tillåta att tjänstemän som bemyndigats av kommissionen samt Trafiksäkerhetsverket utför kontroller som gäller tillämpningen av förordningen om skyddsregler och av de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den. Enligt 154 § har flygplatsoperatören rätt få handräckning av polisen för återtagande av flygplatsens behörighetskort och passerkort för fordon.

Bestämmelserna i 158 § om flyghinder och i 159 § om verksamhet som äventyrar flygsäkerheten revideras.

Till kapitlet fogas nya bestämmelser om överföring av uppgifter inom militär luftfart (162 §) och om anlitande av utomstående experter för Trafiksäkerhetsverkets uppgifter (164 §).

Till 166 § fogas en bestämmelse om att Trafiksäkerhetsverket kan förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att starta, om luftfartygets drift är förbjuden enligt internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller enligt Europeiska unionens lagstiftning eller om luftfartyget omfattas av någon annan driftsbegränsning, eller om luftfartygets ägare eller någon annan person eller organisation som ansvarar för luftfartygets drift har meddelats näringsförbud.

Bestämmelsen i 169 § ses över så, att utöver leverantören av flygtrafikledningstjänster och flygplatsoperatören ska även de som sköter uppgifter inom underhålls- och mark-tjänstorganisationen bistå om det är nödvändigt att ingripa i ett luftfartygs färd i syfte att förhindra spridning av en smittsam sjukdom.

Totalrevideringen av luftfartslagen har förlagts så att lagen träder i kraft senast den 13 november 2014 på det sätt som förutsätts enligt försvarsmaktens luftrumsreform. Bestämmelserna om militär luftfart i lagen har setts över på basis av förslag som lagts fram av Trafiksäkerhetsverkets och försvarsförvaltningens arbetsgrupp.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Den föreslagna luftfartslagen ändrar inte situationen väsentligt jämfört med nuläget och därför har propositionen inga betydande nya ekonomiska konsekvenser för staten, kommunerna eller företag. Av företag som levererar markttjänster förutsätts i fortsättningen ett tillräckligt säkerhetsledningssystem för att garantera att verksamheten är säker. Flera företag som levererar markttjänster, särskilt internationella företag som levererar markttjänster, använder redan nu säkerhetsledningssystem eller andra kvalitets- och miljösystem. När ett säkerhetsledningssystem tas i bruk kan det anpassas i proportion till omfattningen av företagets verksamhet, varvid kostnaderna hålls måttliga.

4.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Propositionen har inga betydande konsekvenser för myndigheternas förfaranden och den inverkar inte i betydande grad på de inbördes behörighetsförhållandena mellan myndigheterna. I 65 § i propositionen föreslås det att Trafiksäkerhetsverket ska vara den myndighet som beslutar om införande av allmän trafikplikt i stället för kommunikationsministeriet. Inom flygtrafiken har allmän trafikplikt enligt artikel 16 i EU:s lufttrafikförordning införts på flygtrafiken mellan Helsingfors och Nyslott. Kommunikationsministeriet har ingått det senaste avtalet enligt den allmänna trafikplikten tillsammans med Varkaus och Nyslott samt med det flygbolag som erbjuder tjänsten (Flybe Finland Oy) i november 2013 för åren 2014–2015. Eftersom stadsfullmäktige i Varkaus inte föreslog att anslag reserveras för subventioner-

rad flygtrafik för 2014 i den i december 2013 godkända budgeten, upphörde den regelbundna flygtrafiken mellan Varkaus och Helsingfors vid utgången av 2013.

Den offentliga upphandlingen och konkurrensutsättningen av flygtrafik på basis av den allmänna trafikplikten har skötts såsom bisyssla av 1–2 tjänstemän vid kommunikationsministeriet. Uppgiften har inneburit arbete särskilt när man har konkurrensutsett vilket flygbolag som ska ansvara för tjänsten på en rutt som omfattas av allmän trafikplikt.

I 122 § i propositionen föreslås det att ansvaret för förändret av registret över luftfartens automatiska nödradiosändare ska överföras från leverantören av flygtrafiklednings-tjänster, alltså Finavia Abp, till Kommunikationsverket. Kommunikationsverket ansvarar redan nu såväl för beviljandet av radiotillstånd för sjöfartens nödsändare (EPIRB) och nödsändare för personligt bruk (PLB) som för registret över radiotillstånd. Det är ändamålsenligt att samla alla förvaltningsärenden i anslutning till nödsändare till en myndighet och i en databas som förs av den myndigheten, men det kräver i fråga om förändret av register över sjöfartens radiosändare (EPIRB) och nödsändare för personligt bruk (PLB) också andra lagändringar än de som nu föreslås i luftfartslagen. Sjöräddningscentralen (MRCC, Maritime Rescue Co-ordination Centre), sjöräddningsundercentralen (MRSC, Maritime Rescue Sub-Centre), flygräddningscentralen (ARCC, Aeronautical Rescue Co-ordination Centre) och polisen ska vara användare av registret över luftfartens nödsändare som förs av Kommunikationsverket, och ARCC och MRCC ska ha i uppgift att säkerställa att meddelanden registreras utanför tjänstetid (s.k. uppdateringsuppgift). Uppgiften att föra registret över luftfartens automatiska nödradiosändare ökar Kommunikationsverkets uppgifter något, men målet är att de ska skötas med existerande resurser i samband med skötandet av andra register.

4.3 Miljökonsekvenser

Den föreslagna luftfartslagen har inga betydande miljökonsekvenser jämfört med den tidigare lagstiftningen. I propositionen föreslås inga ändringar i bestämmelserna om bul-

lerkontroll och miljökrav jämfört med den gällande luftfartslagen.

Trafiksäkerhetsverket är även i framtiden behörig myndighet enligt unionslagstiftningen i fråga om uppgifter som gäller miljökonsekvenser inom flygtrafiken. I egenskap av flygplatsoperatör omfattas Finavia Abp av skyldigheterna enligt EU:s miljöbullerdirektiv (2000/49/EG) och miljöskyddslagen (86/2000) att utarbeta en bullerutredning och handlingsplan för bullerbekämpning och kravet på miljötillstånd för flygplatser.

4.4 Övriga samhällliga konsekvenser

Propositionen har inga konsekvenser för arbetsfördelningen mellan staten och kommunerna.

Propositionen bedöms inte heller annars ha betydande konsekvenser för individernas eller företagets ställning och rättigheter eller människornas levnadsförhållanden eller jämställdheten. Propositionen har inte heller konsekvenser för jämställdheten mellan könen, eftersom man genom den luftfartslag som föreslås i första hand reglerar skyldigheter för myndigheter, flygplatsoperatörer och flygbolag. De krav som gäller tillstånd och certifikat behandlar tillståndssökandena jämlikt oavsett kön. Tillstånd beviljas på rättsliga grunder åt alla som uppfyller tillståndskraven.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket. Beredningen av propositionen stöddes dessutom av en beredningsgrupp genom vilken försvarsministeriet, inrikesministeriet, Gränsbevakningsväsendet, myndighetsenheten för militär luftfart, flygstaben, huvudstaben och Finavia Abp har deltagit i beredningen.

Utlåtanden om propositionen har dessutom begärts av justitieministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Staben för Gränsbevakningsväsendet, Meteorologiska institutet, dataombudsman-

nens byrå, Finavia Abp, Finlands näringsliv rf, Patria Abp, Finsk energiindustri rf, Finska vindkraftföreningen rf, Suomen Puolustus- ja Ilmailuteollisuusyhdistys PIA ry, Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry, Suomen Lennonjohtajien Yhdistys SLJY- Finnish Air Traffic Controllers Association FATCA r.y., Ilmailutietotekniset ry, Förbundet för den offentliga sektorn och välfärdsområdena JHL rf, Suomeen liikennöivien lentoyhtiöiden kattojärjestö (BARIF) och av parter som ingår i delegationerna för luft- rumsplanering och internationell flygtrafik- politik (inklusive flygbolagen). Vid den fort- satta beredningen har utlåtandena beaktats i möjligaste mån. Till den del utlåtandena har innefattat helt nya politiska utspel om ut- veckling av regleringen, har remissinstanser- na lovats att dessa förslag beaktas när luft- fartslagen revideras nästa gång.

Dessutom bad kommunikationsministeriet särskilt ett utlåtande av riksdagens justitie- ombudsman om de offentliga förvaltnings- uppgifter som ingår i lagförslaget. I de be- stämmelser i propositionen som gäller offent- liga förvaltningsuppgifter och i motivering- arna till dem har gjorts ändringar på basis av förslag från riksdagens justitieombudsman.

6 Samband med andra propositioner

I regeringens proposition ingår ett förslag till ändring av 14 § i sjöräddningslagen. Re- geringens proposition med förslag till lag om ändring av gränsbevakningslagen och till vis- sa lagar som har samband med den (RP 220/2013 rd) är under behandling i riksdag- en. I propositionen föreslås det att 14 § i sjöräddningslagen ändras, vilket bör beaktas under riksdagsbehandlingen.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag**1.1 Luftfartslagen****1 kap. Allmänna bestämmelser**

I kapitlet bestäms om lagens tillämpningsområde. Lagen ska i huvudsak tillämpas inom finskt territorium. Lagen gäller även luftfart med finska luftfartyg och i vissa fall luftfart med utländska luftfartyg utanför finskt territorium. I kapitlet tas även in nya bestämmelser om Trafiksäkerhetsverkets uppgifter som den nationella behöriga myndighet som avses i vissa av Europeiska unionens rättsakter samt om dess befogenhet att utarbeta ett flygsäkerhetsprogram för Finland. I kapitlet bestäms om Trafiksäkerhetsverkets befogenheter att utfärda trafikregler för luftfart. I kapitlet bestäms även om de allmänna ramarna för den militära och den statliga luftfarten samt om undantag som ska kunna medges i fråga om militär luftfart och luftfart med andra statsluftfartyg samt lätt sportflygning. Bestämmelserna om militär luftfart, statlig luftfart samt vissa andra luftfartyg och undantagen från dessa bestämmelser finns enligt etablerad praxis i början av luftfartslagen i de allmänna bestämmelserna. I kapitlet föreslås också bestämmelser om utfärdande av rättsnormer som gäller förbud mot och begränsning av luftfart.

1 §. Tillämpningsområde. Paragrafen om lagens tillämpningsområde motsvarar tillämpningsområdet för gällande luftfartslag. Utgångspunkten är att luftfartslagen ska iaktas vid luftfart inom finskt geografiskt territorium. Unionens luftfartslagstiftning, som i huvudsak utgörs av Europaparlamentets och rådets eller kommissionens förordningar, ersätter stegvis medlemsländernas nationella bestämmelser på det sätt som beskrivs i allmänna motiveringen. I *1 mom.* hänvisas därför till dessa ersättande förordningar från Europeiska unionen. Hänvisningen till de inter-

nationella förpliktelseernas primära ställning motsvarar den gällande lagen.

Enligt *2 mom. 1 punkten* ska lagen tillämpas vid luftfart med finska luftfartyg även utanför finskt territorium. Enligt Chicagokonventionen ansvarar varje stat i regel för kontrollen av flygverksamhet med luftfartyg registrerade i staten i fråga, även flygverksamhet utanför det egna territoriet. Lagen ska dessutom tillämpas utanför finskt territorium även i sådana fall då luftfart utövas med stöd av ett finskt drifttillstånd. Därmed är det ingen skillnad om de luftfartyg som används för trafik enligt ett finskt tillstånd har registrerats i Finland eller i någon annan stat.

Enligt *2 punkten* ska lagen tillämpas i fråga om flygtrafiktjänst även i sådana fall då flygtrafiktjänst tillhandahålls utanför finskt territorium. De EU-förordningar som gäller det gemensamma europeiska luftrummet utgår från att varje leverantör av flygtrafiktjänst som är verksam i en medlemsstat får tillhandahålla tjänsterna inom hela unionen. Vad som i luftfartslagen bestäms om certifikat och kompetensvillkor, flygtrafiktjänster, försäkringar, skadeståndsansvar, rätt att få information samt påföljder och straff som tillämpas på tillstånd och godkännanden ska tillämpas på finländska tjänsteleverantörer som tillhandahåller tjänster i andra länder.

Med stöd av *3 punkten* ska lagen också tillämpas på luftfartyg som registrerats och opererar i utlandet och i fråga om vilka den operatör som råder över luftfartyget har sin bonings- eller hemort eller sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Finland. Enligt överenskommelse med den stat där ett sådant luftfartyg är registrerat ska luftfartyget omfattas av bestämmelserna om luftfartygs luftvärdighet och begränsningar av utsläpp, besättningens certifikat och kompetensvillkor, krav som gäller allmän flygverksamhet, skadeståndsansvar och försäkringar samt bestämmelserna om användning av berusningsmedel och ned-satt flygvärdighet.

1 3 mom. bestäms om tillämpning av lagen i händelse av störande verksamhet i samband med flygning. Bestämmelsen om passagerar-

nas skyldigheter i 58 § och motsvarande punkt bland straffbestämmelserna ska tillämpas också på utländska luftfartyg, om luftfartygets första ankomstställe är beläget inom finskt territorium, även om den störande verksamheten har inträffat i utlandet eller inom ett utländskt luftrum. Detta gör det möjligt för finska myndigheter att ingripa i förfaranden som äventyrar säkerheten på en flygning oavsett om lagstiftningen i den stat där luftfartyget är registrerat möjliggör motsvarande ingripande eller inte.

2 §. Definitioner. I paragrafen ingår allmänna definitioner. I varje kapitel definieras vid behov de begrepp som behövs utslutande i det aktuella kapitlet. Separata definitionsparagrafer har ansetts vara nödvändiga eftersom definitionerna till största delen baserar sig på Europeiska unionens lagstiftning och det med tanke på genomförandet är viktigt att definitionerna också finns i den nationella lagstiftningen.

I 1 mom. 1–3 punkten definieras *Chicago-konventionen*, *ECAC* dvs. den europeiska organisationen för luftfartssäkerhet samt *Euro-control* dvs. *Europeiska organisationen* för säkrare flygtrafiktjänst.

I momentets 4–5 punkt definieras EU-rättsakterna *EASA-förordningen* och *slotförordningen*.

Med ett i 6 punkten definierat *luftfartyg* avses en anordning som kan få bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av luftens reaktioner mot mark- eller vattnytan. Definitionen motsvarar den i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003.

Med sådan i 7 punkten definierad *behörighet* avses ett särskilt villkor, en särskild begränsning eller en särskild rättighet som har fogats till ett certifikat eller ett behörighetsbevis.

Med sådant i 8 punkten definierat *underhåll* avses alla former av översyn, reparation, inspektion eller åtgärdande av fel på luftfartyg eller komponent eller kombination av dessa med undantag för tillsyn före flygning.

Med ett i 9 punkten definierat *drifttillstånd* (*Air Operator Certificate, AOC*) avses ett tillstånd som avses i artikel 8.2 i *EASA-förordningen* och som visar att de som bedriver flygverksamhet har förmåga och möjligheter att på ett betryggande sätt fullgöra de

skyldigheter som sammanhänger med deras rättigheter i fråga om sådan luftfartsverksamhet som avses i tillståndet.

Med den i 10 punkten definierade *militära luftfartsmyndigheten* avses den myndighetsenhet för militär luftfart som finns i anslutning till flygstaben.

Med sådan i 11 punkten definierad *militär luftfart* avses luftfart för militära ändamål eller luftfart med militära luftfartyg. Den omfattar således

- luftfart med militära luftfartyg,
- luftfart med civila luftfartyg för militära ändamål; i praktiken med tillstånd av den militära luftfartsmyndigheten,
- luftfart med flyganordningar för militära ändamål,
- fallskärmsverksamhet för militära ändamål, och
- övningar i fällning från låg höjd och nerläppning längs lina för militära ändamål.

Definitionen inbegriper Finlands försvarsmakts flygverksamhet i Finland och i utlandet samt dessutom utländska militära luftfartygs opererande på finskt territorium.

I 12 punkten definieras *militärt luftfartyg* med vilket avses luftfartyg som införts i det militära luftfartsregistret. Definitionen omfattar även luftfartyg som har införts i utländska militära luftfartsregister.

I 13 punkten definieras *samverkande flygplats* med vilken avses en flygplats med fasta flygtrafikledningstjänster där det, utöver civil luftfart, permanent finns försvarsmaktens trupper, ledningsorgan och anläggningar. Samverkande flygplatser är Rovaniemi, Tammerfors-Birkala, Jyväskylä och Kuopio flygplatser.

I 14 punkten definieras *militära trafikflygplatser*. Med militär trafikflygplats avses en flygplats med fasta flygtrafikledningstjänster och som drivs endast för militär luftfart.

I 15 punkten definieras *militära flygplatser*. Med militär flygplats avses ett landområde som tillfälligt har anordnats för start eller landning endast för den militära luftfarten. Den militära flygplatsen kan också vara en flygplats, en reservlandningsplats eller ett stigområde som försvarsmakten tillfälligt har tagit i bruk.

I 16 och 17 punkten definieras begreppen *statlig luftfart* och *statshuffartyg*. Med statlig

luftfart avses annan statlig luftfart än militär luftfart, dvs. luftfart som bedrivs av tullen, polisen, räddningsmyndigheterna eller gränsbevakningsväsendet. Som statlig luftfart räknas också luftfart som dessa myndigheter bedriver med obemannade luftfartyg. Enligt EASA-förordningen faller statsluftfartyg utanför förordningens räckvidd. Med statsluftfartyg avses då luftfartyg som används för försvarsmaktens, tullens, polisiär eller motsvarande verksamhet. I detta sammanhang räknas också den luftfart som bedrivs av kommunernas räddningsväsende som statlig luftfart. I luftfartslagen kvarstår separata definitioner av militära luftfartyg och statsluftfartyg, eftersom vissa bestämmelser gäller enbart militära luftfartyg medan vissa bestämmelser gäller andra statsluftfartyg.

I 18 och 19 punkten definieras begreppen *medlemsstat* och *tredjeland*. Med medlemsstat avses medlemsstater i Europeiska unionen. I fråga om flera av bestämmelserna konstateras det separat att de gäller medlemsstater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Även om Schweiz inte hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, tillämpar även Schweiz med stöd av ett avtal mellan EU och Schweiz i huvudsak unionslagstiftningen om luftfartssektorn. Med *tredjeland* avses andra än EU-medlemsstater.

I 20 punkten definieras begreppet *flygplats*. Med flygplats avses ett bestämt område på land eller vatten eller på en fast struktur på land eller på en fast eller flytande struktur till havs, som är avsett att användas helt eller delvis för landning, start och manövrering av luftfartyg till lands och på vattnet. De delar som räknas höra till en flygplats bestäms i 2 mom. Till en flygplats hör byggnader, installationer och utrustning på området och på vattenområden inkluderas kajplatser eller andra förtöjningsplatser som hör till manöverområdet. Till en flygplats hör även räddningsvägar och de skyddsområden, hinderbegränsade ytor eller andra områden som förutsätts för driften, användningen och säkerhetsövervakningen av flygplatsen.

I 21–23 punkten definieras begreppen *modellflygplan*, *obemannat luftfartyg* och *fjärrstyrt luftfartyg*. Med modellflygplan avses en anordning som är avsedd att flygas utan förare och som används enbart för hobby eller

sport. Modellflygplan anses inte som obemannade luftfartyg. Ett obemannat luftfartyg är ett luftfartyg som är avsett att flygas utan förare. Begreppet obemannat luftfartyg är en allmän term vars underbegrepp är fjärrstyrt luftfartyg. Med fjärrstyrt luftfartyg avses ett obemannat luftfartyg som styrs från en fjärrstyrningsplats.

I 24 punkten definieras begreppet *cell för luftrumspanering* som en cell som avses i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet och som ansvarar för det löpande arbetet med luftrumspanering och för vilken en eller flera medlemsstater har ansvaret.

3 §. *Behöriga myndigheter*. Trafiksäkerhetsverket har i flera av bestämmelserna i den gällande luftfartslagen fastställts vara den nationella behöriga myndigheten. Nu samlas alla uppgifter som den behöriga myndigheten har i en paragraf.

Med stöd av 1 mom. är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet i sådana uppgifter som grundar sig på unionslagstiftningen och som gäller marktjänster, luftfartsskydd, flygtrafiktjänst, flygsäkerhet och rapportering av händelser.

Med stöd av 2 mom. är Trafiksäkerhetsverket dessutom, vid sidan av konsumentmyndigheterna, behörig myndighet enligt unionslagstiftningen när det gäller rättigheter för flygpasagerare, personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Enligt 3 mom. svarar Trafiksäkerhetsverket också för myndighetsuppgifter enligt EU:s s.k. slottförordning när det gäller fördelning av ankomst- och avgångstider vid unionens flygplatser.

Enligt 4 mom. är Trafiksäkerhetsverket också den luftfartsmyndighet som avses i Finlands internationella luftfartsavtal. Närmare bestämmelser om Trafiksäkerhetsverkets uppgifter i anslutning till internationella luftfartsavtal finns i 172 §.

I 5 mom. föreskrivs det att med avvikelse från vad som bestäms i 1 mom. 2 punkten, beviljas polismän tillstånd och godkännanden av chefen för den enhet som ansvarar för polisverksamheten. Gränsbevakningsmän beviljas motsvarande tillstånd och godkännanden

av chefen för en förvaltningsenhet vid gränsbevakningsväsendet och tullmän av tullen.

4 §. Flygsäkerhetsprogram för Finland. Genom de standarder som avses i Chicagokonventionen föreläggs medlemsstaterna med allmän säkerhetsledning förknippade ansvar och skyldigheter i anslutning till flygverksamhet, luftvärdighet, flygtrafiktjänst, flygplatser samt undersökning av olyckor och tillbud. Säkerhetsledningen genomförs i medlemsstatens, tillsynsmyndighetens samt tjänsteleverantörernas och verksamhetsutövarnas verksamhet. Medlemsstaten bör i det nationella säkerhetsprogrammet fastställa kvantitativa målsatta nivåer för säkerheten och behövliga indikatorer med vilka man kan följa hur målen uppnås.

I flygsäkerhetsprogrammet ska det anges hur Finland lagstiftningsmässigt säkerställer att tjänsteleverantörerna har det säkerhetssystem som krävs, att medlemsstaten övervakar att säkerhetssystemen fungerar och att de olika aktörerna i medlemsstaten har klart fastställda ansvar och befogenheter. Flygsäkerhetsprogrammet ska också användas som ett hjälpmedel för att beskriva nätverket av olika föreskrifter för olika typer av luftfart som en enda, tydlig helhet vars syfte är att förbättra säkerheten inom luftfarten. En första version av Finlands flygsäkerhetsprogram publicerades den 8 april 2012.

Enligt 2 mom. ska luftfartens aktörer, dvs. tjänsteleverantörerna (bl.a. utbildningsorganisationer, flygbolag, underhållsorganisationer, organisationer som svarar för konstruktion och montering av luftfartyg, leverantörer av flygtrafikledningstjänst) skapa de funktioner som behövs för säkerhetsledningen, säkerhetssystem, genom vilka man försöker nå de målsatta nivåerna. Tjänsteleverantörerna sörjer också för uppföljningen.

5 §. Meddelande av föreskrifter som gäller trafikregler för luftfart. Det föreslås att 3 § i gällande luftfartslag förtydligas och ändras med beaktande av trafikregler för luftfart som antagits inom Europeiska unionen samt de tillämpningsproblem som den gällande paragrafen är behäftad med. Ändringarna i trafikreglerna för luftfart och i 6 och 7 §, som gäller militär luftfart, har beretts i en gemensam arbetsgrupp mellan Trafiksäkerhetsverket och försvarsförvaltningen.

Paragrafen behöver förtydligas bl.a. för att avsikten inte är att genom paragrafen ge befogenheter att meddela föreskrifter om genomförande av alla standarder och rekommendationer som ICAO godkänt, utan paragrafen är avsedd för att genomföra uttryckligen de internationella krav som gäller trafikregler för luftfart. Föreskrifter om genomförande av andra standarder för luftfart finns i andra paragrafer i luftfartslagen.

Enligt 1 mom. meddelar Trafiksäkerhetsverket sådana närmare föreskrifter som gäller hur trafikregler för luftfart som antagits inom Europeiska unionen (kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EG) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010) och som krävs enligt de standarder som avses i Chicagokonventionen tillämpas i Finland. I princip gäller EU:s gemensamma trafikregler för luftfart inte militär luftfart, så det är nödvändigt att genom nationell lagstiftning föreskriva om trafikregler för militär luftfart. För den militära luftfarten är det viktigt att trafikreglerna för luftfart möjliggör utförandet av uppgifter som följer av annan lagstiftning. Den militära luftfarten behöver ett regelverk om flygverksamhet i vilket det centrala är att försvarsmakten ges tillräckliga befogenheter att bestämma om den militära luftfarten. För samordning av civil och militär luftfart och för säkerställande av enhetliga trafikregler för luftfart är det Trafiksäkerhetsverket som har befogenhet att utfärda trafikregler för luftfart, dock så att Trafiksäkerhetsverket ska avtala med försvarsmakten om dessa föreskrifter till den del de hänför sig till verksamhetsförutsättningarna för militär luftfart. På detta sätt kan man säkerställa verksamhetsförutsättningarna för den militära luftfarten samt säkerheten inom den civila och den militära luftfarten.

I 2 mom. ges den militära luftfarten rätt att avvika från de trafikregler för luftfart och föreskrifter som gäller den under de villkor som anges i momentet. Rätten att avvika från trafikreglerna för luftfart och föreskrifterna inom militär luftfart omfattar luftfartyg som

utför territoriella övervakningsuppdrag, luftfartyg som utför uppgifter som föreskrivits för försvarsmakten, fränsett uppgifter som hänför sig till utbildning eller övning, eller områden som avskiljts enbart för militär användning.

Enligt 3 *mom.* ansvarar försvarsmakten för säkerheten under avvikande förfaranden, alltså när trafikreglerna för civil luftfart inte tillämpas. Det förutsätts att försvarsmakten avtalar med Trafiksäkerhetsverket om hur leverantören av flygtrafikledningstjänster ges anvisningar om dessa avvikande förfaranden. Med en leverantör av flygtrafikledningstjänst avses enligt 108 § en tjänsteleverantör som utsetts av statsrådets allmänna sammanträde för hela eller en del av det luftrum som Finland ansvarar för. I Finland är Finavia Abp denna leverantör av flygtrafikledningstjänst.

Enligt 4 *mom.* ska inom militär luftfart de föreskrifter som hänför sig till verksamheten enligt 2 *mom.* ges av försvarsmakten. I fråga om dessa har kommandören för flygvapnet den högsta beslutanderätten.

6 §. Militär luftfart. Paragrafen motsvarar 4 § i gällande luftfartslag, men det föreslås ändringar i paragrafens innehåll. Det föreslås att föreskrifterna om militär luftfart fördelas på två paragrafer, så att det i 6 § föreskrivs om försvarsmaktens rätt att meddela föreskrifter om luftfart samt om den militära luftfartens ansvar och att det i 7 § föreskrivs om preciseringar och undantag som gäller militär luftfart samt om den militära luftfartens interna befogenheter i fråga om militära myndigheter och den militära luftfartsmyndigheten.

Största delen av den militära luftfarten hänför sig till försvarsmakten för utförande av lagstadgade uppgifter. Enligt lagen om försvarsmakten (551/2007) hör det militära försvaret av Finland till försvarsmaktens viktigaste uppgifter och det omfattar bl.a. övervakning av landområdena och luftrummet samt tryggande av den territoriella integriteten. Till uppgifterna hör också givande av militär utbildning samt stödjande av andra myndigheter, vilket bl.a. omfattar handräddning för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet samt deltagande i räddningsverksamheten genom att tillhandahålla utrustning, personalresurser och sakkunnig-

tjänster som behövs i räddningsverksamheten. I fråga om luftrummet hör dessa uppgifter till flygvapnet, som enligt lagen om försvarsmakten omfattar flygstaben, militära inrättningar och truppförband. Flygvapnet leds av kommandören för flygvapnet.

Den militära luftfarten avviker från annan luftfart på grund av sina ovan nämnda uppgifter. Uppgifterna ställer särskilda krav på den flygmateriel som används och på materielens tekniska egenskaper. Denna ställer i sin tur särskilda krav på den utbildning som den personal som deltar i verksamheten har och på personalens fysiska och psykiska egenskaper. I fråga om den militära luftfarten finns det alltså orsak att meddela föreskrifter som avviker från allmänflygets.

Enligt 1 *mom.* får försvarsmakten förordna av försvaret och skötseln av de uppgifter som föreskrivits för försvarsmakten meddela föreskrifter som gäller försvarsmaktens egen verksamhet och internationell militär luftfart i Finland. Föreskrifterna, som till följd av den militära luftfartens särdrag kan avvika från de allmänna föreskrifterna om luftfart, gäller i huvudsak försvarsförvaltningens interna verksamhet och endast indirekt den externa verksamheten. Föreskrifterna om utbildning gäller också utbildare utanför försvarsmakten. Även de föreskrifter som gäller förberedelse och genomförande av flygningar gäller direkt utomstående instanser som deltar i internationella övningar i Finland. I momentet finns en hänvisning till 5 § som gäller utfärdande av trafikregler för luftfart och försvarsmaktens rätt att avvika från dem i vissa situationer. En närmare beskrivning av innehållet i försvarsmaktens rätt att meddela föreskrifter finns i 7 §.

Enligt 2 *mom.* kan den militära luftfartsmyndigheten meddela föreskrifter om säkerheten inom den militära luftfarten. Till den militära luftfartsmyndighetens uppgifter hör att fastställa krav för säkerheten inom den militära luftfarten genom militära luftfartsbestämmelser. Närmare bestämmelser om meddelandet av sådana finns i 7 §. I övrigt kan den militära luftfartsmyndighetens uppgifter och befogenheter i ärenden som gäller säkerheten inom den militära luftfarten jämföras med Trafiksäkerhetsverkets motsvarande uppgifter.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse enligt vilken den militära luftfartsmyndigheten jämföras med Trafiksäkerhetsverket i frågor som gäller flygsäkerheten inom militär luftfart.

I 4 mom. föreslås en bestämmelse om var inom försvarsmakten helhetsansvaret för genomförandet av och säkerheten inom den militära luftfarten ligger. Helhetsansvaret har kommandören för flygvapnet. Bestämmelsen kompletterar det som föreskrivs i den gällande lagen om försvarsmakten så att behörigheten för kommandören för flygvapnet även omfattar luftfart inom armén och marinen. Samtidigt förtydligar bestämmelsen det rådande läget. Det är ändamålsenligt att placera denna bestämmelse i den föreslagna lagen till följd av sammanhanget, även om det vore naturligt att placera den i en författning som gäller försvarsmakten.

Det föreslås att i 5 mom. tas in ett bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser om den militära luftfartsmyndigheten genom förordning av statsrådet. Enligt definitionen i 2 § 10 punkten avses med militära luftfartsmyndigheten den myndighetsenhet för militär luftfart som finns i anslutning till flygstaben. Behovet av noggrannare reglering hänför sig särskilt till enhetens organisation och uppgifter.

7 §. *Preciseringar och undantag som gäller militär luftfart.* I paragrafen föreslås bestämmelser om sådana sakkomplex som är viktiga för den militära luftfartens verksamhetsförutsättningar och i fråga om vilka det finns anledning att inom den militära luftfarten avvika från bestämmelserna i den föreslagna lagen. Behovet av undantag föranleds bl.a. av att verksamhetssätten och de tekniska egenskaperna hos flygmaterielen skiljer sig åt i militär luftfart och civil luftfart. Den verksamhet som bedrivs av den militära luftfartsmyndigheten, som svarar för säkerheten inom den militära luftfarten, avviker från motsvarande verksamhet inom den civila luftfarten eftersom både den instans som svarar för flygsäkerheten och flygverksamheten är myndigheter. De föreslagna undantagen gäller registrering av militära luftfartyg, deras beteckningar, intyg över typgodkännande, organisationer som svarar för luftvärdighet och konstruktions-, tillverknings- och under-

hållsorganisationer samt tillhörande tillstånd och godkännanden, krav på luftvärdighet gällande militär luftfart, förfarandena för behörighet och tillstånd för personal, medicinsk lämplighet och medicinska krav, förberedelse och genomförande av flygningar, handlingar som ska medföras i militära luftfartyg, tillstånd inom den militära luftfarten, bruksflyg, utbildning, militära flygplatser och konstruktioner samt flygmetoder och flygtrafiktjänst, samordning av civil och militär luftfart samt buller och andra utsläpp inom den militära luftfarten. Bestämmelser om preciseringarna och undantagen finns i 1 mom. som består av 19 punkter.

Enligt 1 mom. 1 punkten ska den militära luftfartsmyndigheten föra register enligt 2 kap. när det gäller militär luftfart, dvs. det militära luftfartsregistret och certifikatregistret. Den militära luftfartsmyndigheten ska också besluta om registrens utformning och innehåll. Med beaktande av försvarsmaktens uppgifter finns det i förändring av registren och innehållet i dem skäl att avvika från de föreslagna allmänna bestämmelserna. Registrens användningsändamål är i huvudsak detsamma som i fråga om det allmänna luftfartygsregistret och certifikatregistret. I det militära luftfartsregistret införs liksom för närvarande bemannade och obemannade luftfartyg som ägs av finska staten och besitts av försvarsmakten. I registret kan dessutom införas andra luftfartyg i försvarsmaktens besittning eller som används enbart för militär luftfart och som inte har införts i något annat luftfartygsregister. Med hjälp av certifikatregistret kan man administrera certifikat, behörigheter och godkännanden för personal som deltar i flygverksamhet.

Av försvarsskäl är registeruppgifterna om militära luftfartyg eller militärflygare och andra som deltar i flygverksamheten inte offentliga på samma sätt som uppgifterna i de register som förs av Trafiksäkerhetsverket. Det föreslås därför en bestämmelse om att uppgifterna i det militära luftfartsregistret och certifikatregistret inte ska omfattas av 26 och 28 § i den föreslagna lagen. Den förra gäller utlämnande av enskilda offentliga uppgifter och den senare utlämnande av uppgifter för bl.a. opinions- och marknadsunder-

sökningar, direktmarknadsföring eller annan adress- och informationstjänst.

Enligt 2 punkten ska ett militärt luftfartyg förses med nationalitetsbeteckning och specialbeteckning, eftersom militära luftfartyg i enlighet med internationell praxis måste kunna identifieras som ägarstatens militära luftfartyg. Närmare bestämmelser om märkningen utfärdas genom förordning av statsrådet, och i 2 mom. föreslås ett bemyndigande om detta.

Enligt 3 punkten meddelar den militära luftfartsmyndigheten föreskrifter om krav på luftvärdighet gällande militära luftfartyg och beviljande av luftvärdighetsbevis samt utfärdar intyg över typgodkännande för finska militära luftfartyg. Innehållet i dessa och förfarandena kan avvika från bestämmelserna i 33, 34 och 36—41 § i luftfartslagen. Kraven som gäller militära luftfartygs luftvärdighet grundar sig på försvarets krav på prestanda och de ska i behövlig utsträckning samordnas med de allmänna kraven på luftvärdighet. Tillräcklig sakkunskap om hanteringen och samordningen av dessa delområden har också försvarsmakten, och den militära luftfartsmyndigheten kan bemyndiga en godkänd organisation inom försvarsförvaltningen att bevilja enskilda militära luftfartyg luftvärdighetsbevis. En uttrycklig bestämmelse om möjligheten att överföra sådana uppgifter till försvarsmakten finns i 162 §.

Det granskningsbevis avseende luftvärdighet som avses i 37 § krävs inte för militära luftfartyg som besitts av försvarsmakten, eftersom luftfartygets luftvärdighet inom försvarsmakten övervakas kontinuerligt i samband med användning.

Typcertifikatet anger att luftfartygets typ uppfyller kraven på luftvärdighet och att den är godkänd som luftfartygstyp. Det är typiskt för militär luftfart att internationellt godkända enhetliga krav på typgodkännande saknas, och förfarandena och kraven skiljer sig åt mellan länderna. I typgodkännandet av militära luftfartyg som köps in från utlandet kan den militära luftfartsmyndigheten stödja sig på motsvarande intyg över typgodkännande som beviljats av en utländsk myndighet.

Enligt 4 punkten fastställer den militära luftfartsmyndigheten krav som gäller de organisationer som ansvarar för de militära

luftfartygens luftvärdighet och ansvariga organisationer för flygtrafiktjänstsystemen, samt den militära luftfartens konstruktions-, tillverknings- och underhållsorganisationer samt beviljar inom militär luftfart tillstånd och godkännanden i anslutning till luftvärdighet och flygtrafiktjänstsystem. Innehållet i dessa och förfarandena kan avvika från bestämmelserna i 32, 35 och 42 §.

Den militära luftfartsmyndigheten ställer krav som gäller de organisationer som ansvarar för de militära luftfartygens luftvärdighet och ansvariga organisationer för flygtrafiktjänstsystemen samt de militära luftfartygens och flygtrafiktjänstsystemens konstruktions-, tillverknings- och underhållsorganisationer och som kan vara truppförband inom försvarsmakten eller civila företag. Genom kraven kan man försäkra sig om att organisationernas verksamhet håller en hög kvalitetsnivå och standardisering samt fastställa en teknologisk miniminivå som grundar sig på teknologihantering och som påverkar flygsäkerheten. Innehållet i dessa och metoderna kan avvika från bestämmelserna i 3 kap.

Inom den militära luftfarten skiljer sig praxis i fråga om innehavaren av intyget över typgodkännande och den organisation som ansvarar för den fortsatta luftvärdigheten från den inom den civila luftfarten. Inom den militära luftfarten har den s.k. typansvarsorganisationen det praktiska ansvaret för att kraven på fortsatt luftvärdighet uppfylls i fråga om luftfartygstypen.

Typansvarsorganisationen bör ha av den militära luftfartsmyndigheten godkända system för kontroll av luftfartygets konstruktion (konfiguration) samt för kontroll av dess bruk och livstid och till rapportering, så att operatören kan upprätthålla luftfartygets luftvärdighet och vid behov få sakkunnig hjälp med detta. Typansvarsorganisation kan också vara en av den militära luftfartsmyndigheten godkänd inrättning inom försvarsförvaltningen i Finland eller utomlands eller luftfartygets konstruktör eller tillverkare.

Ansvarig för att ett luftfartyg som används för militär luftfart är luftvärdigt är i första hand luftfartygets operatör, i andra hand dess innehavare eller ägare.

Enligt 5 punkten ställer den militära luftfartsmyndigheten krav som gäller utbild-

ningsorganisationer för underhållspersonal för militära luftfartyg och flygtrafiktjänstsystem. Innehållet i dessa och förfarandena kan avvika från bestämmelserna i 43 §. De krav som ställs på utbildningsorganisationer för underhållspersonal inom militär luftfart grundar sig i tillämpliga delar på kraven inom den civila luftfarten. Underhållspersonalen för de tekniska systemen inom militär luftfart ska svara mot krav som hanteringen av system innehållande snabbt föränderlig och högklassig teknologi ställer och standarden och kvaliteten på personalens utbildning ska därför vara hög. Kravnivån säkerställer ett kunnande som förutsätts för upprätthållande av flygsäkerheten.

Enligt 6 punkten ställer den militära luftfartsmyndigheten krav som gäller förfarandena för behörighet och tillstånd för personal som arbetar i uppgifter inom den militära luftfarten. Innehållet i dessa och förfarandena kan avvika från bestämmelserna i 45—51 §. Tillstånds- och kvalifikationsförfarandena inom den militära luftfarten ska svara mot de särskilda kraven inom den militära luftfarten samt passa in i försvarsförvaltningens handlings- och förvaltningsmodell.

Inom den militära luftfarten tillämpas inte separata certifikat som inom den civila luftfarten, utan över personalens behörighet att utföra olika slags uppgifter för vilka krävs specialkompetens förs behövliga register som anges av den militära luftfartsmyndigheten. Den militära luftfartsmyndigheten fastställer med stöd av luftfartslagen behörighetsvillkoren för militär luftfart och förfarandena för att skaffa kompetens. Personal som direkt påverkar flygningen eller verksamhetens säkerhet ska bevisa sin behörighet. Behörighet krävs bl.a. av följande grupper: personal som deltar i flygtjänstgöring, personalen inom flygtrafiktjänsten, stridsledningen samt planeringen av operations- och flygmetoder, flygtrafiktjänstpersonalen och den flygtekniska personalen. Till denna grupp hör även räddningspersonalen och den personal som kör fordon på flygplatsen.

Enligt 7 punkten är ett villkor för att medicinsk lämplighet för personal inom militär luftfart ska konstateras att sökanden uppfyller de medicinska, psykologiska och fysiologiska krav som följer av den militära luftfar-

tens särskilda kravnivå. Innehållet i dessa och förfarandena kan avvika från kraven i 47 och 48 §. Inom försvarsmakten är det flygstaben som meddelar närmare föreskrifter om medicinsk lämplighet. Föreskrifterna gäller inte bara försvarsmaktens personal utan också utomstående som deltar i flygvapnets flygverksamhet som en del av den militära luftfarten.

Enligt 8 punkten meddelar försvarsmakten föreskrifter om förberedelse och genomförande av flygningar i anslutning till militär luftfart och den militära luftfartsmyndigheten meddelar föreskrifter om handlingar som ska medföras i militära luftfartyg.

Föreskrifterna om förberedelse och genomförande av flygningar i anslutning till militär luftfart meddelas i praktiken av flygstaben. Föreskrifterna påverkar såväl den nationella militära luftfarten som den internationella militära luftfarten när militära luftfartyg från främmande stater besöker Finland. Inom den internationella militära luftfarten iaktas de föreskrifter som meddelats av staten i fråga, dock så att den mest begränsande föreskriften ska iaktas. Förberedelse och genomförande av flygningar i anslutning till militär luftfart kräver omfattande kännedom om luftfart, handlingar, teknologi och organisationer samt kunskap om hanteringen av materiel. Försvarsmakten meddelar föreskrifter om dessa och därutöver anvisningar om den egna verksamheten.

Militär luftfart skiljer sig från annan luftfart i fråga om syfte och många tekniska faktorer. Geografiska och klimatrelaterade omständigheter ska beaktas. I synnerhet vid internationella övningar ska verksamheten anpassas till etablerad internationell praxis. Den militära luftfarten avviker från civil luftfart bl.a. när det gäller användningen av flygavdelningar, hastigheter och höjder samt de militära luftfartygens inbördes graderingar.

I militära luftfartyg finns begränsade möjligheter att medföra handlingar. Handlingar som gäller upprätthållande av de militära luftfartygens luftvärdighet finns i huvudsak i elektronisk form och kan därför alltid kontrolleras i systemet i fråga, oavsett var luftfartyget råkar befinna sig. Således avviker behovet att medföra handlingar i luftfartygen från kraven inom den civila luftfarten.

Enligt *9 punkten* krävs inget separat tillstånd för lufttransport inom den militära luftfarten. Lufttransporter räknas som normal militär verksamhet och därför är det inte motiverat att kräva tillstånd för sådana.

Enligt *10 punkten* krävs inget bruksflygtillstånd för bruksflyg med militära luftfartyg. Militär luftfart är till sin karaktär bruksflyg, så det är inte motiverat att kräva ett separat tillstånd för militära luftfartyg. Den militära luftfartsmyndigheten beviljar ändå tillstånd för bruksflyg med ett finskt eller utländskt civilt luftfartyg som sker på beställning av försvarsmakten samt ställer krav som gäller tillstånden.

Enligt *11 punkten* krävs inget flygutbildningstillstånd för militär flygutbildning som försvarsmakten själv ger. Försvarsmakten har enligt lag i uppgift att ge militär flygutbildning och bestämmelser om denna utbildning meddelas av staben för den aktuella försvarsgrenen, alltså i praktiken av flygstaben eller arméstaben. I försvarsmaktens militära flygutbildning kan också utländska militärflygare delta.

För militär flygutbildning som ges av någon annan än försvarsmakten krävs flygutbildningstillstånd som beviljas av den militära luftfartsmyndigheten. Den militära luftfartsmyndigheten ställer nivå- och kvalitetskrav för militär flygutbildning som ges av någon annan än försvarsmakten samt krav på den utbildande personalens kompetens och prestationsförmåga.

Enligt *12 punkten* beviljas flyguppsvinnings- och flygtävlingstillstånd för den militära luftfarten av försvarsmakten. Flyguppsvinnings- eller flygtävlingstillstånd krävs inte för den militära luftfartens uppvisningar eller enskilda konstflygningsuppvisningar som försvarsmakten genomför med finska militära luftfartyg enligt militärorder. Sådan verksamhet hör redan i sig till vanlig verksamhet inom försvarsmakten. Till övriga delar meddelas tillstånd och föreskrifter om dessa av staben för den aktuella försvarsgrenen. I Finland deltar varje år också utländska militära luftfartyg i flyguppsvinnings- och flygtävlingar för den militära luftfarten. När verksamheten sker i enlighet med föreskrifter som godkänts av försvarsmakten med ett finskt eller utländskt militärt luftfartyg, finns det inte an-

ledning att kräva ett separat tillstånd utfärdat av Trafiksäkerhetsverket.

Enligt *13 punkten* meddelas föreskrifter om användningen av militära flygplatser och konstruktioner som reserverats uteslutande för militär luftfart av försvarsmakten. Inom försvarsmakten är det staben för den aktuella försvarsgrenen som meddelar dessa föreskrifter. Den militära luftfartsmyndigheten ställer säkerhetskrav som gäller byggande av militära flygplatser och flygverksamhet samt beviljar tillstånd och godkännanden för ibruktagande och användning av militära trafikflygplatser och militära flygplatser. De militära flygplatserna ska i fråga om sin konstruktion motsvara dels försvarets krav på prestationsförmåga, dels de krav som den flygmateriel som används ställer. I hanteringen av konstruktionerna är det viktigt att kunna svara mot de operativa grunderna och mot föränderliga krav i fråga om utnyttjandet av flygplatserna på det sätt som försvarsförvaltningen förutsätter. De krav som ställs på militära flygplatser avviker från de krav som ställs inom civil luftfart bl.a. genom att det fordras mindre säkerhetsmarginaler.

Enligt *14 punkten* ska Trafiksäkerhetsverket avtala med försvarsmakten om samordning av kraven på luftfartsskydd för den civila luftfarten med kraven på verksamhetsförutsättningarna för militär luftfart efter att ha hört flygplatsoperatören. Den militära luftfarten genomförs i Finland enligt ett integrerat system från samma flygplatser som den civila luftfarten. Den militära luftfarten ska ha de förutsättningar som försvaret, territorialövervakningen och den utbildnings- och övningsverksamhet som krävs för dessa fordrar att använda flygplatsernas områden och konstruktioner. Bestämmelser om civilt luftfartsskydd finns i EU-rättsakter som inte omfattar militär luftfart. I det integrerade luftfartssystem som tillämpas i Finland sammanlänkas de krav som dels förordningen om skyddsregler, dels den militära luftfartens verksamhetsförutsättningar ställer mellan de civila och militära luftfartsmyndigheterna. Bestämmelser om flygplatsavgifter finns i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter, som tillämpas också i fråga om de uppgifter som här avses.

Enligt *15 punkten* har personal som deltar i militär flygtjänstgöring en i 102 § 1 mom. avsedd tillträdesrätt till flygplatsens flygsida och behörighetsområden på basis av sina arbetsuppgifter. Inom försvarsmakten är det flygstaben som utfärdar de behörighets- eller besättningskort som behövs för vistelse på trafikflygplatser och för passagekontroll. Flygplatsoperatören ska bevilja personal som deltar i militär flygtjänstgöring körtillstånd och vid behov ge därtill hörande utbildning. Bestämmelser om uppgifter som utförs av militär luftfartspersonal finns bl.a. i lagen om försvarsmakten och territorialövervakningslagen, och genom den föreslagna bestämmelsen säkerställs deras rätt att röra sig och arbeta för att utföra sina lagstadgade uppgifter. Försvarsmakten ansvarar för arrangemangen i anslutning till den utbildning som krävs för verksamheten. Körtillstånd är vanligen en förutsättning för att kunna sköta tjänsteåligganden på flygplatsens flygsida.

Enligt *16 punkten* meddelar försvarsmakten föreskrifter om flygmetoder och flygtrafik-tjänst vid militär luftfart. Föreskrifterna gäller all militär luftfart i Finland och inom försvarsmakten är det staberna för försvarsgrenarna som är behöriga. Grunden för att utfärda föreskrifter är de säkerhetskrav som den militära luftfartsmyndigheten ställer och som gäller planering av flygmetoder vid militär luftfart och flygtrafik-tjänst samt de tillstånd och godkännanden i anslutning till flygmetoderna som den beviljar.

För den militära luftfarten krävs särskilda föreskrifter om flygmetoder och flygtrafik-tjänst, genom vilka man kan säkerställa möjligheten för de militära luftfartygen att operera som en avdelning, användningen och utnyttjandet av specialsystem i de militära luftfartygen samt utbildning och övning i försvarstaktiska metoder på både militära och vanliga flygplatser. De metoder som tillämpas inom den militära luftfarten har stor betydelse för upprätthållandet av prestationsförmågan hos försvaret. För samordning av civil och militär luftfart och för säkerställande av säkerheten ska försvarsmakten höra Trafiksäkerhetsverket när den meddelar föreskrifter.

Enligt *17 punkten* ska de bullerutsläpp och andra utsläpp som den militära luftfarten or-

sakar vara så små som möjligt med hänsyn till de militära luftfartygens användningsändamål och verksamhet. Som grund för konstruktionen av militär flygmateriel används inte buller- och utsläppsbekämpning, utan maximal militär prestationsförmåga, vilket i praktiken bestämmer de militära luftfartygens buller- och utsläppsvärden. Avvärjningsjaktplanens bulleregenskaper och bränsleförbrukning kan inte minskas utan att egenskaper som är centrala med tanke på planens användningsändamål går förlorade. Inom den militära luftfarten kan man dock genom planering av flygmetoder och flygrutter minska de negativa följderna. Undantaget hänför sig till 44 § i lagförslaget.

Enligt *18 punkten* ska på militär luftfart inte tillämpas det som i lagen bestäms om försäkring. Motiveringen till detta är att statens egendom vanligen inte försäkras.

Enligt *19 punkten* ska en i 118 § avsedd anmälan om olyckor och allvarliga tillbud göras till försvarsmakten, om ärendet utslutande gäller militär luftfart. Anmälningsförfarandet gäller även händelser enligt 125 §, som avviker från det normala förfarandet eller anvisningarna och som har eller kan ha ogynnsamma effekter på säkerheten inom militär luftfart. Typiska situationer är tekniska störningar och mänskliga misstag.

I 2 mom. föreskrivs det dessutom att närmare bestämmelser om sådan märkning av militära luftfartyg som avses i 1 mom. 2 punkten ska utfärdas genom förordning av statsrådet.

8 §. Statlig luftfart och undantag som gäller statsluftfartyg. Paragrafen motsvarar 5 § i den gällande luftfartslagen. De undantag som avses i denna paragraf gäller statsluftfartyg, alltså den luftfart som bedrivs av gränsbevakningsväsendet, polisen och tullen samt kommunens räddningsväsende och deras luftfartyg. Statsluftfartyg får avvika från de föreskrifter i 3 kap. som gäller luftfartygs luftvärdighet och begränsningar av utsläpp och de föreskrifter i 4 kap. som gäller certifikat och behörighetskrav, såvitt flygsäkerheten inte äventyras. I 1 mom. finns ett bemyndigande att det genom förordning av statsrådet får utfärdas föreskrifter om hur allmän ordning och flygsäkerhet kan säkerställas inom statlig luftfart.

I 2 mom. finns föreskrifter om statsluftfartygs motsvarande rätt att avvika från trafikreglerna för luftfart och från Trafiksäkerhetsverkets övriga luftfartsföreskrifter som i 7 § föreskrivs för den militära luftfarten. På motsvarande sätt bör Trafiksäkerhetsverket också avtala med gränsbevakningsväsendet om dessa föreskrifter. Gränsbevakningsväsendet sörjer för att också polisens och tullens synpunkter beaktas när föreskrifterna utarbetas. Undantaget ska gälla endast statsluftfartyg som utför territoriella övervakningsuppdrag eller utför övningsuppdrag inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som tillfälligt avskilts för luftfart för statens behov. Särskilt gränsbevakningsväsendets luftfartyg måste träna övervakningsflygningar med de metoder som normalt gäller när uppdrag utförs. Beträffande övningsflygningar är det då nödvändigt att avvika från trafikreglerna för luftfart på samma sätt som vid autentiska uppdrag. Det avvikande förfarandet planeras och genomförs så att flygsäkerheten inte äventyras. Verksamheten är kontinuerlig och genomförs dagligen av flyggrupperna i Åbo, Helsingfors och Rovaniemi.

I 3 mom. bemyndigas operatören av ett statsluftfartyg att utrusta fartyget med sådana specialanordningar som förutsätts för uppdraget. Trafiksäkerhetsverket bemyndigas att medge sådana enskilda smärre och tekniska undantag från bestämmelserna i luftfartslagen som gäller specialutrustning som förutsätts för statsluftfartygets användningsändamål. Trafiksäkerhetsverket är den bästa sakkunnigmyndigheten i sådana tekniska frågor.

9 §. Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg och anordningar. Paragrafen motsvarar i huvudsak 6 § i den gällande luftfartslagen.

I 1 mom. bestäms om luftfartyg som inte omfattas av EASA-förordningen. EASA-förordningen omfattar inte ultralätta luftfartyg, luftfartyg av historisk betydelse, luftfartyg som särskilt har konstruerats eller ombyggt för forskningsändamål, försöksändamål eller vetenskapliga ändamål, amatörbyggda luftfartyg eller luftfartyg som ursprungligen konstruerats för militära ändamål. Med amatörbyggda luftfartyg avses luftfartyg där minst 51 procent är byggt av en amatör eller en amatörförening utan vinstsyf-

te, för vederbörandes egna syften och utan något kommersiellt syfte. Smärre undantag kan medges från bestämmelserna om register i 2 kap., om luftfartygs luftvärdighet och begränsningar av utsläpp i 3 kap., om certifikat och behörighetskrav i 4 kap., om allmänna krav som gäller flygverksamhet i 5 kap., om kommersiell lufttransport och tillstånd till luftfartsverksamhet i 6 kap. samt om flygplatser och markutrustning i 7 kap.

I 2 mom. föreskrivs att bestämmelserna om register i 2 kap., om luftfartygs luftvärdighet och begränsningar av utsläpp i 3 kap., om certifikat och behörighetskrav i 4 kap. samt om flygplatser och markutrustning i 7 kap. inte ska tillämpas på tyngdpunktsstyrda ultralätta flygplan eller motordrivna fallskärmar, glidare med en maximal tommassa på högst 80 kg för ensitsiga eller 100 kg för tvåsitsiga, inklusive sådana med fotstart, samt övriga luftfartyg som har en maximal tommassa inklusive bränsle på högst 70 kg. Detta gäller dock inte obemannade luftfartyg. Trafiksäkerhetsverket kan även för motsvarande luftfartyg medge undantag från bestämmelserna om allmänna krav som gäller flygverksamhet i 5 kap. och bestämmelserna om kommersiell lufttransport och luftfartsverksamhet i 6 kap.

I 3 mom. föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket kan medge smärre undantag från bestämmelserna i 5 och 6 kap. i fråga om luftfartyg som avses i 2 mom., om det inte finns några hinder med hänsyn till flygsäkerheten.

Enligt 4 mom. får obemannade luftfartyg avvika från trafikreglerna för luftfart inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som avskilts för ändamålet, om det avvikande förfarandet är planerat och genomförs utan att flygsäkerheten äventyras. I gällande luftfartslag har tillstånd av Trafiksäkerhetsverket krävts för ett avvikande förfarande. I framtiden behövs alltså inget tillstånd, utan de föreslagna luftfartsarrangemangen är tillräckliga. Detta gynnar särskilt polisens, de kommunala räddningsmyndigheternas och gränsbevakningsväsendets behov, men naturligtvis också de kommersiella aktörernas behov. Dessutom planeras en permanent avskiljning av luftrummet för flygning av obemannade luftfartyg, åtminstone ovanför land- och havsområdet mot östgränsen. Detta skulle i enlighet med ett internationellt koncept

vara ett farligt område, dvs. ett s.k. D-område, som särskilt skulle användas av gränsbevakningsväsendets obemannade luftfartyg.

I 5 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter som gäller lätta luftfartyg, glidare och andra anordningar som används för luftfart, sportfallskärmar och modellflygplan samt utbildning och kompetens för deras förare, om konsekvenserna för säkerheten och miljön förutsätter det och om inte något annat följer av EASA-förordningen. Luftfartyg som avses här används närmast för hobbyverksamhet, och föreskrifterna är inte direkt nödvändiga för att skydda hobbyorganisationer själva. När föreskrifterna bereds ska riksomfattande hobbyorganisationer inom luftfartsbranschen höras, eftersom det kan antas att de har specialkunskaper om de aktuella verksamheterna. Enligt den gällande lagen har Trafiksäkerhetsverket motsvarande befogenheter att medge undantag och meddela föreskrifter.

10 §. Rätt till luftfart inom finskt territorium. Paragrafen motsvarar 7 § i gällande luftfartslag. I 1 mom. bestäms att ett luftfartyg som används för luftfart inom finskt territorium ska ha finsk nationalitet eller nationalitet i en annan stat som tillträtt Chicagokonventionen eller ett särskilt tillstånd av Trafiksäkerhetsverket. Huvudregeln kan frångås, om Finland tillsammans med en annan stat eller en internationell organisation har förbundit sig vid att det i fråga om ett visst luftfartyg inte krävs att det har registrerats i en stat som tillträtt Chicagokonventionen eller att ett nationellt tillstånd har utfärdats för luftfartyget. Kravet i fråga om nationalitet eller särskilt tillstånd omfattar dock inte lätta fritidsluftfartyg eller anordningar eller obemannade luftfartyg eller anordningar enligt 9 § 2 mom. Bestämmelser om användning av en främmande stats statsluftfartyg inom finskt territorium finns i territorialövervakningslagen (755/2000).

I 2 mom. föreslås en förteckning över de fall i fråga om vilka Trafiksäkerhetsverket kan bevilja ett tillstånd som avses i 1 mom. Tillstånd ska kunna beviljas för tillfällig trafik med ett luftfartyg från ett land som inte har tillträtt Chicagokonventionen. Tillstånd ska också kunna beviljas för överförings-

test-, demonstrations-, uppvisnings- eller tävlingsflygningar samt för användning av oregristade och obemannade fria ballonger eller annan med dessa jämförbar användning av luftfartyg.

11 §. Områden där luftfart är inskränkt och farliga områden. Paragrafen motsvarar i stort 8 § i den gällande luftfartslagen, men i paragrafen preciseras de kriterier enligt vilka olika slags områden kan inrättas. Dessutom ändras begreppet farligt område, så att det motsvarar internationell praxis. Enligt gällande luftfartslag har luftfart till ett aktivt farligt område varit förbjuden. Enligt internationell praxis är ett farligt område ett område dit man enligt bedömning av luftfartygets befälhavare kan flyga, men områdets status anger att verksamhet som är farlig för lufttrafiken kan pågå inom området. En övergång till mer allmän internationell praxis är motiverad av många olika orsaker. För det första har man i samband med s.k. askkriser och övningar som ordnats efter sådana upptäckt att man i andra stater har kunnat inrätta farliga områden på det område som drabbats av askmoln då halterna av aska har ansetts små och det inte funnits behov av att utvidga det förbjudna området. I Finland har detta alternativ hittills inte varit möjligt, eftersom man inte har kunnat flyga till ett aktivt farligt område. För det andra är Finlands luftrum numera en del av det nordeuropeiska funktionella luftrumsblocket (NEFAB, North-European Functional Airspace Block) och till följd av detta strävar man efter att anpassa reglerna i alla medlemsstater inom luftrumsblocket (utöver Finland ingår Norge, Estland och Lettland) till varandra. Bestämmelserna om farliga områden bör således vara desamma i alla medlemsstater. För det tredje är ändringen av begreppet farligt område en eventuell lösningsmodell till att förbättra verksamhetsförutsättningarna för obemannade luftfartyg. Även i framtiden kommer bestämmelser om permanent förbjudna områden samt om de viktigaste begränsningarna av luftfart att utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter eller beslut får luftfart begränsas eller förbjudas för en tid av högst två veckor inom ett område där luftfart är inskränkt eller inom ett farligt område. En cell för luftrums-

planering kan på framställning av myndigheter snabbt begränsa användningen av lufttrummet eller en del av det för en tid av högst tre dygn. Motsvarande förfaranden som anges i paragrafen gäller också obemannade luftfartyg samt flygning av sådana.

Enligt 1 mom. kan luftfart begränsas eller förbjudas ovanför objekt och områden som är viktiga för statens ledning, försvaret, gränskontrollen, räddningsuppgifter eller beredskapen genom förordning av statsrådet. Ett förbud eller en begränsning kan bli aktuell exempelvis i närheten av kärnkraftverk. Sådana objekt är kärnkraftverken i Lovisa och Olkiluoto samt vissa militärbaser. Syftet med förbuden eller begränsningarna är att skydda objekten mot försök till olagliga gärningar samt mot konsekvenserna av eventuella olyckor eller tillbud i lufterummet ovanför objekten. Vid behov kan luftfart ovanför objekt som hänförs till statens ledning, t.ex. lokaler som används av republikens president för boende och arbete, statsrådsborgen, ministerierna och riksdagshuset begränsas med hänsyn till säkerheten.

Enligt 2 mom. kan genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter eller beslut sådana områden där verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet utövas under särskilda tidpunkter betecknas som farliga områden. Områdeskontrollen ska underrättas om när utövandet av sådan verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet inleds och avslutas. Enligt gällande luftfartslag utfärdas bestämmelser om farliga områden genom förordning av statsrådet, dock så att Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de farliga områdena, såsom deras gränser i sid- och höjdled. I gällande förordning av statsrådet konstateras följande om farliga områden: *”Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om farliga områden. Flygning inom farliga områden är tillåten om området inte har meddelats vara aktivt. Flygkontrollen kan dock klarera en flygning som leds genom ett kontrollerat luftrum genom ett sådant farligt område som har meddelats vara aktivt, när den för lufttrafiken farliga verksamheten har avbrutits. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om lufttrafiken inom aktiva farliga områden.”* Eftersom man i enlighet med det nya begreppet farligt

område alltid får flyga till farliga områden enligt bedömning av luftfartygets befälhavare och det redan föreskrivs om anmälningsskyldigheten i fråga om händelser inom farliga områden i lag, behövs bestämmelserna om farliga områden inte längre i statsrådsförordningen. Statsrådsförordningen kommer således i fortsättningen att på ovan beskrivet sätt innehålla bestämmelser om permanent förbjudna områden och de viktigaste begränsningarna av luftfart.

Enligt 3 mom. får Trafiksäkerhetsverket av skäl som är nödvändiga t.ex. för flygsäkerheten, försvaret, polisverksamheten, räddningsuppgifter, säkerhetsutredningar eller upprätthållande av allmän ordning och gränssäkerhet, såsom i samband med militära övningar, när verksamhet enligt 9 § 3 mom. eller 159 § är farlig för flygtrafiken, när säkerheten vid viktiga statliga evenemang eller offentliga tillställningar ska tryggas, när polisens operativa situation ska tryggas eller när en säkerhetsutredning ska säkerställas, begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst två veckor. I 167 § bestäms om rätt att ingripa i ett luftfartygs färd i de fall som kräver omedelbart ingripande. Polisens operativa situationer, såsom t.ex. långvariga belägringssituationer eller situationer som gäller avslöjande eller förundersökning av brott eller olycksutredningscentralens utredning på olycksplatsen kan kräva att luftfarten begränsas vid objektet. Det betyder att den begränsningstid på 3 dygn som anges i 4 mom. inte alltid är tillräcklig.

Enligt 4 mom. ska den cell för luftrumsplanering som avses i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av lufttrummet och om vilken det bestäms närmare i 109 § på det sätt som den anser vara ändamålsenligt begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område på framställning av en räddningsmyndighet, en polismyndighet, en militärmyndighet, gränsbekvakningsväsendet eller tullen, flyg- eller sjöräddningscentralen, strålsäkerhetscentralen eller luftfartsmyndigheten för en tid av högst tre dygn, om det är nödvändigt för flygsäkerheten, försvaret, polisverksamheten, räddningsuppgifter, säkerhetsutredningar eller upprätthållande av allmän ordning och säkerhet. Till dessa hör bl.a.

orsaker som gäller människors liv och hälsa, gränssäkerhet, avslöjande, bekämpning och förundersökning av brott, begränsning av skador, säkerställande av utredning av olyckor samt annat undvikande av fara. Begränsningen eller förbudet kan också basera sig på användning av militära maktmedel i sådana territorialövervakningsuppgifter som avses i territorialövervakningslagen eller på att uppdraget är förenat med ett direkt hot om användning av maktmedel eller på sådana till sina verkningar betydande övningar som kan jämföras med användning av maktmedel, vilka kan äventyra luftfartssäkerheten. En cell för luftfartsplanering kan också begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område på eget initiativ för en tid av högst ett dygn, om det för detta finns ett exceptionellt och särskilt vägande skäl som gäller flygsäkerheten.

Enligt 5 mom. ska cellen för luftfartsplanering utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om den har förbjudit eller begränsat luftfarten i enlighet med 4 mom.

Det föreslås att cellen för luftfartsplanering, som avses i förordningen om gemensamma regler för en flexibel användning av lufttrummet, ska finnas i samband med leverantören av flygtrafikledningstjänst, dvs. Finavia Abp. Grundlagsutskottet anser i sitt utlåtande (GrUU 32/2009 rd, GrUU 48/2005 rd) att eftersom områdeskontrollen fattar beslut om begränsning av luftfarten tillsammans med myndigheter antingen på en myndighets begäran eller enligt exceptionella och särskilt vägande skäl som gäller flygsäkerheten eller försvaret, så uppfylls de krav på exakthet och noga avgränsning samt acceptabilitet och proportionalitet som gäller för begränsning av grundläggande rättigheter. Bestämmelsen utgör följaktligen inget problem med avseende på grundlagens 9 § 1 mom. om rörelsefrihet eller grundlagens 18 § 1 mom. om näringsfrihet. Om cellen för luftfartsplanering har begränsat användningen av lufttrummet på framställning av en myndighet eller av säkerhetsskäl, ska cellen för luftfartsplanering i den utsträckning det är möjligt anvisa en ersättande flygrutt. Verksamheten vid cellen för luftfartsplanering sker på uppdrag av en myndighet, vilket betyder att det är fråga om verkställande av ett

uppdrag som myndigheten gett och som gäller flygsäkerhet eller upprätthållande av allmän ordning och säkerhet. Cellen för luftfartsplanering får en tidsbegränsad rätt att begränsa eller förbjuda användningen av lufttrummet om det finns ett exceptionellt och särskilt vägande skäl som gäller flygsäkerheten eller försvaret. Det är fråga om en gärning som är nödvändig för att avvärja en omedelbar och hotande fara i en akut situation och som krävs redan enligt den allmänna handlingskyldighet som avses i räddningslagen (379/2011).

2 kap. Luftfartygsregistret och certifikatregistret

I kapitlet finns bestämmelser om register enligt luftfartslagen, alltså luftfartygsregistret och certifikatregistret. I propositionen sammanförs 2 och 6 kap., som gäller register, i den gällande luftfartslagen. Innehållet i bestämmelserna motsvarar ändå i stort sett bestämmelserna i den gällande luftfartslagen.

12 §. Kapitlets tillämpningsområde och förhållande till annan lagstiftning. I 1 mom. fastställs att kapitlets tillämpningsområde är luftfartygsregistret och certifikatregistret som förs av Trafiksäkerhetsverket i egenskap av luftfartsmyndighet. Med certifikat avses i kapitlet certifikat och sådana behörighetsbevis, behörigheter eller godkännanden och sådan rätt att använda luftfartyg eller anordningar som beviljas personer. Trafiksäkerhetsverket får använda registren för att fullgöra de uppdrag eller skyldigheter som verket har enligt lag. Registren kan föras med hjälp av automatisk databehandling.

Om inte något annat bestäms i lagen tillämpas, enligt 2 mom., i fråga om sekretess för och utlämnande av uppgifter ur luftfartygsregistret och certifikatregistret lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och i fråga om annan behandling av personuppgifter personuppgiftslagen (523/1999).

13 §. Införande av basuppgifter i registren. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll den gällande luftfartslagens 12 och 53 §, i vilka det finns bestämmelser om införande av uppgifter i luftfartygsregistret och certifikatregistret. Insamlingen av uppgifter förändras

således inte jämfört med gällande bestämmelser. Minimikraven på uppgifter som samlas in om luftfartyg i registret anges i bilaga 7 till Chicagokonventionen. Dessa uppgifter behövs för uppfyllande av internationella krav och krav som följer av EU-lagstiftningen när det gäller individualisering, erkännande, administrering och övervakning av tillstånd samt registrering av luftfartyg. När uppgifterna införts i registret är det lättare att förnya tillstånden för både tillståndshavarna och dem som ansöker om tillstånd. Registeruppgifter behövs också för tillsynen över flygsäkerheten.

När sökanden och tillståndshavaren samt luftfartygets ägare, operatör, ombud och innehavare är en fysisk person, får enligt 1 mom. i luftfartygsregistret som identifieringsuppgifter införas namn, personbeteckning, eller om personbeteckning saknas, födelsedatum, födelsehemkommun eller födelseort i utlandet och födelsestat, medborgarskap, adress och andra kontaktuppgifter, hemkommun, modersmål eller kontaktspråk samt uppgift om att personen avlidit.

Om sökanden och tillståndshavaren samt luftfartygets ägare, operatör, ombud och innehavare är en juridisk person, får enligt 2 mom. i luftfartygsregistret på motsvarande sätt som i det förra momentet införas namn, företags- och organisationsnummer, hemort, adress och andra kontaktuppgifter samt uppgift om kontaktspråk.

Enligt 3 mom. får om såväl fysiska som juridiska personer, utöver uppgifterna i 1 mom., införas i 30 § avsedda uppgifter om begränsning av utlämnande av uppgifter samt uppgifter som gäller konkurs, skuldsanering, företagssanering eller beslag samt uppgift om att ett flygbolag omfattas av en begränsning av trafiken enligt 166 § 1 mom. Det är viktigt att dessa uppgifter införas, så att man vid beviljande av tillstånd vet om sökanden har förutsättningar att bedriva verksamhet och att det t.ex. inte finns inteckningar i luftfartygen. I 63 § ställs gott anseende som ett villkor för operativ licens enligt EU:s lufttrafikförordning. Med gott anseende avses att det i sökandens bakgrund inte finns skuldsaneringar eller andra arrangemang till följd av nedläggning av företag som kan försvåra den nya affärsverksamheten. Vid bedömningen

av förutsättningarna för tillstånd är det viktigt att det finns aktuella uppgifter om eventuella inteckningar i luftfartyget eller om att luftfartygets drift är förbjuden eller omfattas av någon annan driftsbegränsning. I fråga om förvaring och avförande av uppgifter ur registret tillämpas kraven i personuppgiftslagen.

14 §. Införande av uppgifter i luftfartygsregistret. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 12 § i den gällande lagen. Enligt paragrafen får utöver vad som i 13 § bestäms om införande av personuppgifter i luftfartygsregistret införas uppgifter om tekniska data och identifieringsuppgifter, uppgifter om arten av innehavarens och operatörens besittningsrätt, uppgifter om försäkring av luftfartyget och dagen för införande i luftfartygsregistret, i luftfartyget fastställda inteckningar och förnyande och dödande av dessa inteckningar samt ändringar i inteckningarnas inbördes förmånsrätt, skriftlig anmälan från en flygplatsoperatör om att ett luftfartyg hindrats från att starta i enlighet med 165 § 2 mom., uppgift om utmätning och stöld av luftfartyget. När det gäller utmätning och stöld införas i registret således inget annat om luftfartyget än om det finns något att anmärka mot dessa. Uppgiften är nödvändig för att tillstånd inte ska beviljas sådana sökanden vars materiel inte längre ägs av dem själva eller deras företag eller vars materiel är orättfängen. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om hur anmälan ska göras och om de uppgifter som ska lämnas i anmälan och som hänför sig till uppgifterna i 1 punkten (tekniska data och identifieringsuppgifter) och 8 punkten (uppgifter om försäkring av luftfartyget).

15 §. Införande av uppgifter i certifikatregistret. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll i huvudsak 52 och 53 § i gällande luftfartslag, och mängden uppgifter som ska införas i certifikatregistret förändras inte nämnvärt jämfört med nuläget. I registret har tidigare införts uppgift om fylleri i lufttrafik, men det föreslås nu att det utöver fylleri i lufttrafik även införas uppgift om andra trafikförseelser som är straffbara enligt 23 kap. i strafflagen. Dessa uppgifter har ansetts nödvändiga bl.a. för att kunna konstatera sådant i 63 § avsett gott anseende.

Utöver vad som i 13 § föreskrivs om införande av personuppgifter, får enligt 1 mom. i certifikatregistret införas uppgifter om personer som hos Trafiksäkerhetsverket ansökt om certifikat, behörighetsbevis, behörighet eller godkännande eller som innehar ett sådant tillstånd. I certifikatregistret får också införas uppgifter om personer som gjort sig skyldiga till äventyrande av trafiksäkerheten vid luftfart, förande eller styrande av luftfartyg eller annat forskaffningsmedel under påverkan av alkohol eller annat berusningsmedel så som anges i 23 kap. i strafflagen och användning av alkohol eller annat berusningsmedel i sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten. Användningen av alkohol och andra berusningsmedel inom luftfarten medför allvarlig fara för både personens egen och andras säkerhet. Uppdrag inom luftfarten för vilka tillstånd krävs förutsätter att tillståndshavaren har ostörd förmåga att kontrollera luftfartyg eller andra tekniska anordningar som hör till luftfarten och beredskap att reagera felfritt på snabbt föränderliga situationer. Därför är missbruk av berusningsmedel ett medicinskt hinder mot att fungera i sådana uppgifter inom luftfarten för vilka tillstånd krävs. Uppgifter om straffbar användning av alkohol eller andra berusningsmedel i trafiken är, oavsett fordonsslag, ett allvarligt indicium på missbruk av berusningsmedel. Missbruk är ett hinder för beviljande och en grund för återkallande av det medicinska intyg som krävs av tillståndshavare. Om myndigheten fått uppgifter, i synnerhet om att en person fler än en gång gjort sig skyldig till användning av berusningsmedel i trafiken, har myndigheten en grund för att börja utreda personens eventuella missbruk av berusningsmedel. I registret får också införas uppgifter om grovt äventyrande av trafiksäkerheten eller luftfartsförseelse samt om förundersökning, åtalsprövning eller rättegång avseende sådana gärningar, liksom uppgifter om straff som dömts ut för brott och förseelser samt om andra påföljder. I certifikatregistret får även införas uppgifter om utbildning som hänför sig till luftfart.

Enligt 2 mom. får i registret för beslut och tillsyn som gäller tillstånd införas sådana behövliga uppgifter om läkarundersökningar

och hälsotillståndet som motsvarar uppgifterna i 53 § i den gällande lagen.

I 3 mom. föreskrivs det att tillståndshavaren inom 14 dagar ska anmäla till Trafiksäkerhetsverket, om de uppgifter som införts i registret förändras så att villkoren för erhållande av tillstånd påverkas. Sådana är särskilt uppgifter om hälsotillståndet. Enligt 29 § i personuppgiftslagen ska den registeransvarige utan obefogat dröjsmål på eget initiativ eller på yrkande av den registrerade rätta, utplåna eller komplettera en personuppgift som ingår i ett register och som med hänsyn till ändamålet med behandlingen är väsentlig. Avsikten är att Trafiksäkerhetsverket ska meddela närmare föreskrifter om hur förändringarna ska anmälas.

16 §. Luftfartygs registreringsbeteckning och registreringsbevis. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll 10, 19 och 20 § i den gällande lagen. Ett luftfartyg har nationalitet i den stat där det är registrerat. Chicagokonventionen förutsätter att luftfartyg ska vara registrerade och nationaliteten bestäms enligt registreringen. Obemannade luftfartyg med en operativ massa understigande 150 kg är med stöd av 70 § befriade från registreringsskyldigheten. För att få finsk nationalitet ska ett luftfartyg införas i luftfartygsregistret eller det militära luftfartsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket ska ge luftfartyget en registreringsbeteckning och som intyg utfärda ett registreringsbevis över registreringen av ett luftfartyg och ett interimistiskt registreringsbevis över en interimistisk registrering av ett luftfartyg.

Enligt 2 mom. ska luftfartyget märkas med nationalitets- och registreringsbeteckningar. Trafiksäkerhetsverket får meddela föreskrifter av teknisk natur om nationalitets- och registreringsbeteckningarna och märkningen av dem.

17 §. Registreringsrätt. Paragrafen motsvarar i stort sett 13 § i den gällande lagen. Ett luftfartyg får införas i luftfartygsregistret i Finland om dess ägare, innehavare eller operatör är bosatt eller, om det är fråga om en juridisk person, har sin hemort i en medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om inte något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

I 2 mom. föreslås bli bestämt att om ägaren, innehavaren eller operatören är bosatt eller, om det är fråga om en juridisk person, har sin hemort i någon annan medlemsstat än Finland, är en ytterligare förutsättning för registrering att luftfartygets huvudsakliga avgångsplats är i Finland. En sådan ägare, innehavare eller operatör som avses här ska ha ett behörigt ombud i Finland.

Enligt 3 mom. kan Trafiksäkerhetsverket dock av särskilda skäl registrera ett luftfartyg i Finland trots vad som i 1 och 2 mom. bestäms om ägarens, innehavarens eller operatörens bonings- eller hemort, förutsatt att luftfartyget har tillräcklig operativ anknytning till Finland och att luftfartygets ägare, innehavare eller operatör har ett behörigt ombud i Finland. Ett luftfartyg som är registrerat i en främmande stat får ändå inte registreras i Finland.

18 §. Ansökan om registrering. Paragrafen motsvarar 14 § i den gällande lagen. Luftfartygets ägare ska ansöka om registrering hos Trafiksäkerhetsverket. Enligt förslaget ska i ansökan uppges de uppgifter som nämns i 13 § 1 och 2 mom. samt 14 § 1 och 2 mom., och ansökan ska åtföljas av en utredning över förvärv eller över grunden för besittnings- eller nyttjanderätten till luftfartyget och över att rätt att registerföra luftfartyget i Finland enligt 17 § föreligger.

19 §. Interimistisk registrering. Paragrafen motsvarar 15 § i den gällande lagen. Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan och av särskilda skäl registrera ett luftfartyg interimistiskt för överförings- och testflygningar och för utbildning av besättningen. Enligt 2 mom. ska också luftfartyg som är under byggnad få införas i luftfartygsregistret interimistiskt, om byggarbetet har kommit så långt att luftfartyget kan identifieras.

20 §. Förändringar i registeruppgifterna. Paragrafen motsvarar 16 § i den gällande lagen. Luftfartygets ägare ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar i registeruppgifterna och till sin anmälan foga en utredning som är tillräcklig för att identifiera och verifiera de förändrade uppgifterna, om de uppgifter enligt 13 § 1 eller 2 mom. eller 14 § 1 eller 2 mom. som ska införas i luftfartygsregistret förändras eller det sker en förändring i de förutsättningar för registrering

som gäller bonings- eller hemort enligt 17 § 1 eller 2 mom. eller avgångsplats enligt 17 § 2 mom.

I 2 mom. föreskrivs det att om ett luftfartyg för längre tid än 30 dagar överlåts till någon annan för att användas av denne för egen räkning, ska överlåtaren anmäla detta till Trafiksäkerhetsverket. Anmälan ska åtföljas av en avtalshandling eller anmälan som undertecknats av parterna eller en kopia av en sådan. Enligt 3 mom. kan ett luftfartygs ägare, innehavare eller operatör, när ägande-, besittnings- eller nyttjanderätten har upphört, anmäla detta för införande i registret. Anmälan ska åtföljas av en utredning över att rätten har upphört och uppgifter om den nya ägaren, innehavaren eller operatören. Enligt 4 mom. ska anmälan om ändringar som avses i 1 och 2 mom. göras till Trafiksäkerhetsverket inom 14 dagar. Om anmälan inte har gjorts, kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda användningen av luftfartyget.

21 §. Bevarande av uppgifter. Paragrafen motsvarar 18 § i den gällande lagen. I fråga om bevarande och arkivering av uppgifter ska bestämmelserna i 35 § i personuppgiftslagen och arkivlagen (831/1994) tillämpas. I luftfartygsregistret ska utöver uppgifter om ägare även införas tekniska uppgifter om luftfartyget. Via luftfartygsregistret kan man spåra luftfartygets historia och förändringar i luftfartygets tekniska uppgifter ända från registreringsögonblicket. Uppgifterna i luftfartygsregistret har ända sedan registret inrättades förvarats permanent, vilket är en garanti för att de tekniska historiska uppgifterna bevaras i de situationer då luftfartyget avförs ur register. Orsaken till att luftfartyg avförs kan t.ex. vara att luftfartyget sålts utomlands eller att det förstörts. Uppgifter om luftfartyg spåras ibland mycket långt tillbaka t.ex. i samband med utredning av tillbud eller olyckor. Därför är det viktigt att de historiska uppgifterna bevaras, även om luftfartyget inte längre är infört i registret i Finland. Det är också motiverat att bevara uppgifterna om ägare, om det vid en utredning behövs sådana ytterligare uppgifter som inte framgår av de tekniska uppgifter som införts i registret. Även uppgifter om luftfartyg som klassificerats som förstörda har bevarats, eftersom speciellt luftfartyg av historisk betydelse beroende av

hur förstörda de blivit ännu kan repareras och restaureras.

22 §. Avförande av luftfartyg ur luftfartygsregistret. Paragrafen motsvarar 17 § i den gällande lagen. Enligt 1 mom. ska ett luftfartyg avföras ur luftfartygsregistret på ansökan av ägaren eller om Trafiksäkerhetsverket efter att ha gett ägaren tillfälle att bli hörd konstaterar att den förutsättning som gäller bonings- eller hemort enligt 17 § 1 mom. eller avgångsplats enligt 17 § 2 mom. inte längre uppfylls, eller om det inte längre finns särskilda skäl enligt 17 § 3 mom. att låta luftfartyget kvarstå i registret.

Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket avföra ett luftfartyg ur luftfartygsregistret när luftfartyget har förstörts, skrotats eller försvunnit, om inte ägaren inom en av Trafiksäkerhetsverket utsatt tid på minst sex månader har lagt fram en tillförlitlig redogörelse för varför luftfartyget inte ska avföras ur registret. I 3 mom. föreskrivs det att om ett luftfartyg är in-tecknat eller det har gjorts en anteckning om att det är utmätt eller föremål för någon säkringsåtgärd, ska för avförande ur registret dessutom krävas ett skriftligt samtycke av in-teckningshavaren eller den som ansökt om utmätningen eller säkringsåtgärden. Har en flygplatsoperatör hindrat ett luftfartyg från att starta i enlighet med 165 § 2 mom. och anmält detta till Trafiksäkerhetsverket, krävs det skriftligt samtycke av flygplatsoperatören för avförande ur registret.

23 §. Avförande av uppgifter ur certifikatregistret. Paragrafen motsvarar i stort sett 54 § i den gällande lagen. Det föreslås att uppgifter om förseelserna äventyrande av trafik-säkerheten vid luftfart, förande eller styrande av luftfartyg eller annat forskaffningsmedel under påverkan av alkohol eller annat berusningsmedel på det sätt som anges i 23 kap. i strafflagen, användning av alkohol eller annat berusningsmedel i sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten, grovt äventyrande av trafik-säkerheten och luftfartsförseelser ska avföras ur certifikatregistret tio år efter det att beslutet om dem har vunnit laga kraft.

I 2 och 3 punkten i förteckningen bestäms om avförande av uppgifter i enlighet med gällande lag: brottsuppgifter om misstänkta ska avföras när personerna har befriats från

åtal genom ett beslut som vunnit laga kraft eller när åtalsrätten för det misstänkta brottet har preskriberats. Uppgifter om verksamhetsförbud som meddelats den registrerade och uppgifter om andra administrativa åtgärder från luftfartsmyndighetens sida avförs inom tio efter det att beslutet har vunnit laga kraft. Efter detta är sådana uppgifter inte längre nödvändiga med tanke på registrets användningsändamål. Uppgifter om varningar, verksamhetsförbud och Trafiksäkerhetsverkets övriga administrativa åtgärder ska avföras inom tio år efter det att beslutet meddelades. Andra uppgifter bör kunna förvaras längre, eftersom det när certifikat förnyas och nya behörigheter beviljas bör vara möjligt att kontrollera bl.a. uppgifterna om personens hälsotillstånd samt uppgifterna om tidigare utbildning och certifikat. I samband med t.ex. undersökning av olyckor kan rent av mycket gamla utbildningsuppgifter behövas. För luftfartsmyndigheten som är verksam som certifikatmyndighet har det också i internationella fördrag och normsamlingar uppställts flera förpliktelser och meddelats anvisningar om bevarande av uppgifter om certifikatsinnehavare. Förvaringstider anges i ICAO:s normsamlingar. Med tanke på möjligheterna att fullgöra myndighetsuppgifterna på ett ändamålsenligt sätt är det speciellt viktigt att uppgifter om hälsotillståndet hos certifikatsinnehavare kan förvaras under personernas hela luftfartskarriär. Hälsotillståndet hos certifikatsinnehavare följs kontinuerligt, och läkarundersökningarna infaller allt oftare ju äldre personen blir. När hälsotillståndet kontrolleras gäller det också att granska dess utveckling: har t.ex. ett avvikande drag kvarstått oförändrat en lång tid. Om inte tidigare uppgifter kunde användas, skulle personerna bli tvungna att genomgå samma specialundersökningar varje gång som medicinska kompetensbevis ska förnyas. Också med tanke på t.ex. vetenskaplig forskning om luftfartens konsekvenser är det motiverat att bevara hälsouppgifter från en lång tidsperiod. Behovet av att förvara tillståndshavares personuppgifter i registret ska ändå bedömas regelbundet på det sätt som avses i personuppgiftslagen.

24 §. Trafiksäkerhetsverkets rätt att få uppgifter ur befolkningsdatasystemet. Paragrafen motsvarar 55 § i den gällande lagen.

Enligt 1 mom. har Trafiksäkerhetsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att för förändring av registren enligt luftfartslagen, dvs. luftfartygsregistret och certifikatregistret, och kontroll av att uppgifterna i registren är riktiga ta del av de uppgifter som av befolkningsdatasystemet framgår om personens namn, personbeteckning, adress, hemkommun, födelsehemkommun, födelsestat, modersmål eller kontaktspråk och om att personen har avlidit samt uppgifter om en sådan begränsning av utlämnandet av uppgifter som avses i 36 § 1 mom. i lagen om befolkningsdatasystemet och Befolkningsregistercentralens certifikattjänster (661/2009). Enligt 2 mom. ska uppgifterna kunna översändas med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form.

25 §. Allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter. I paragrafen fastställs de allmänna förutsättningarna för utlämnande av uppgifter ur luftfartygsregistret och certifikatregistret. Med dessa förutsättningar avses i detta sammanhang de villkor som alltid ska vara uppfyllda för att uppgifter i systemet ska kunna lämnas ut. Det bör dock också beaktas att förutsättningarna är rätt allmängiltiga. Man ska alltså i regel varken kunna lämna ut eller vägra att lämna ut uppgifter enbart på basis av de allmänna förutsättningarna, utan dessa ska alltid tillämpas tillsammans med de övriga villkor och begränsningar som följer av bestämmelserna om utlämnande.

Enligt 1 mom. är det Trafiksäkerhetsverket som bestämmer om utlämnandet av uppgifter ur luftfartygsregistret och certifikatregistret. Enligt 2 mom. får uppgifter i registren lämnas ut endast om villkoren för utlämnande av uppgifter enligt den föreslagna lagen är uppfyllda och inte något annat följer av en persons rätt att förbjuda att uppgifter om honom eller henne lämnas ut. Enligt bestämmelsen ska uppgifter inte få lämnas ut, om detta av grundad anledning kan misstänkas kränka den registrerades integritetsskydd, kränka hans eller hennes intressen eller rättigheter eller äventyra statens säkerhet. Hur relevant den information som lämnas ut är för det angivna användningsändamålet ska också alltid vägas mot de allmänna principerna för behandling av personuppgifter. Vid avvägningen ska alltså också planeringen av behand-

lingen av personuppgifter enligt personuppgiftslagens 6 §, ändamålsbundenheten enligt lagens 7 § och relevanskravet enligt lagens 9 § beaktas. Den föreslagna bestämmelsen ger också en möjlighet att förhindra utlämnande av en helhet av s.k. känsliga uppgifter. Med detta avses en situation där de uppgifter som begärs ur eller söks i registren till sitt sakinnehåll bildar en sådan helhet som i enskilda fall av grundad anledning kan misstänkas äventyra eller kränka skyddet för en persons privatliv eller personuppgifter, kränka hans eller hennes intressen eller rättigheter eller äventyra statens säkerhet.

Enligt 3 mom. ska det för utlämnande av uppgifter i andra fall än vid utlämnande av uppgifter i enskilda fall krävas tillstånd av Trafiksäkerhetsverket. Uppgifterna lämnas ut utifrån en begäran eller ansökan som riktas till Trafiksäkerhetsverket. Vid utlämnandet av uppgifter ska det beaktas huruvida det är fråga om en uppgift som lämnas ut enskilt eller flera uppgifter som utlämnas på en urvalsgrund eller på flera urvalsgrunder som kombinerats. Utgångspunkten när uppgifter lämnas ut enskilt är att utlämnandet inte begränsas, om inte något annat följer av begränsningarna i 30 §.

Med undantag för uppgifter som lämnas ut i enskilda fall är förutsättningen för att en uppgift ska lämnas ut att det finns en lagbestämd grund för utlämnandet och att mottagaren använder uppgiften för det ändamål den begärts för. När andra uppgifter än uppgifter som lämnas ut i enskilda fall begärs ska bl.a. ändamålet med uppgifterna och det sätt på vilket uppgifterna skyddas uppges. Trafiksäkerhetsverket ska ha rätt att pröva huruvida uppgifterna ska lämnas ut. När man prövar om uppgifterna ska lämnas ut ska de allmänna förutsättningarna för utlämnande av uppgifter beaktas. Vid behov ska sökanden ge ytterligare utredningar t.ex. om användningen av uppgifterna. Trafiksäkerhetsverket kan vägra lämna ut uppgifter, om allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter inte föreligger.

26 §. Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall. Enligt 1 mom. har, utöver vad som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet, var och en rätt att enskilt få uppgifter eller en kopia av of-

fentliga uppgifter ur luftfartygsregistret och certifikatregistret under vissa förutsättningar. Enligt 1 mom. 1 punkten kan ur luftfartygsregistret på basis av luftfartygets registreringsbeteckning lämnas ut uppgifter om luftfartyget och om namn, adress och annan kontaktinformation i fråga om luftfartygets ägare, innehavare, operatör och ombud samt uppgifter om besiktning och luftvärdighet. Enligt 2 punkten kan ur certifikatregistret på basis av personbeteckning lämnas ut uppgifter om certifikat. Uppgifterna om certifikatets giltighet anger endast om certifikatet är giltigt eller inte. Uppgift om certifikatets typ får lämnas ut endast i det fall att det inte anses att uppgiften är en uppgift som enligt offentlighetslagen omfattas av sekretess. De uppgifter som lämnas ska inte innehålla uppgifter som indirekt kan avslöja sekretessbelagda uppgifter, såsom uppgifter om hälsotillstånd. Förfrågningar kan göras t.ex. via internet och textmeddelandetjänster eller på annat sätt, och eftersom det i dessa fall gäller offentliga uppgifter, behöver Trafiksäkerhetsverket inte ta reda på frågeställarens identitet eller ändamålet med den efterfrågade uppgiften.

Paragrafens 2 mom. gör det möjligt att i begränsad utsträckning få uppgifter enligt 1 mom. 1 punkten också om luftfartygets tidigare ägare, innehavare, operatör eller dennes ombud. Det är fråga om offentliga uppgifter och de ska kunna lämnas ut på basis av registerbeteckning. Uppgifter om tidigare ägare, innehavare och operatör ska lämnas ut i enlighet med 2 § i personuppgiftslagen för jämförbara privata syften, men en begränsning av användningsändamålet, t.ex. en hänvisning till den paragrafen, anses inte nödvändig för att förhindra att utlämnandet är obefogat vid enskilda förfrågningar. I regel förutsätter utlämnande av personuppgifter ur myndigheters personregister att man före utlämnandet av uppgifterna försäkras om att mottagaren har rätt att använda och registrera sådana personuppgifter. Detta krav gäller inte vid utlämnande av enskilda uppgifter i enskilda fall med stöd av denna paragraf. Av denna anledning begränsas innehållet i de uppgifter som lämnas ut i enskilda fall. I praktiken begränsar Trafiksäkerhetsverket beroende på situationen t.ex. antalet tidigare ägare om vilka

uppgifter lämnas ut och också den tid för vilken uppgifter lämnas ut. De uppgifter som lämnas ut kan t.ex. vara uppgifter om ägaren för endast en registrerad ägare inom de senaste 3–5 åren.

Utlämnande av personuppgifter genom teknisk anslutning ska, enligt grundlagsutskottets ställningstaganden (RP 261/2010 rd, GrUU 54/2010 rd), regleras i lag. Utifrån detta föreskrivs i det föreslagna 3 mom. att offentliga personuppgifter och andra uppgifter i registret får lämnas ut via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form.

27 §. Utlämnande av offentliga uppgifter i elektronisk form. Enligt det föreslagna 1 mom. får offentliga personuppgifter och andra offentliga uppgifter i registret lämnas ut via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form. De uppgifter som avses i bestämmelsen får lämnas ut via en teknisk anslutning till myndigheter för skötseln av uppgifter eller förpliktelser som föreskrivs i lag och till Olycksutredningscentralen för säkerhetsutredning. Uppgifter ska likaså få lämnas ut till myndigheter i en medlemsstat i Europeiska unionen och i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, Europeiska kommissionen och myndigheter som avses i internationella överenskommelser för skötseln av förpliktelser som följer av Europeiska unionens lagstiftning eller internationella överenskommelser som är bindande för Finland. Uppgifter får lämnas ut av grundad anledning och enskilt till myndigheter utanför Europeiska unionen och Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och för fullgörande av myndighetsuppgifter där. I 29 § i offentlighetslagen bestäms om när sekretessbelagda uppgifter kan lämnas ut till en annan myndighet.

Den tekniska anslutningen kan t.ex. bestå av myndighetens gränssnitt till sådana registeruppgifter som får lämnas ut eller av sådant material som Trafiksäkerhetsverket producerar i form av satsvis körning och som lämnas ut till mottagaren i form av en elektronisk upptagning. Uppgifterna kan även lämnas ut på annat sätt i elektronisk form, t.ex. som krypterad e-post. Trafiksäkerhetsverket ska exempelvis genom tillräckliga identifieringsmetoder försäkra sig om vem mottagaren av uppgifterna är.

Enligt 2 mom. ska mottagaren, innan uppgifter lämnas ut, lägga fram en utredning om skydd för uppgifterna. Trafiksäkerhetsverket ska försäkra sig om att hanteringen av personuppgifter är korrekt och att mottagaren ser till att uppgifterna skyddas samt för egen del följer bestämmelserna i offentlighetslagen och personuppgiftslagen. I praktiken kan den registeransvariges utredning i fråga om t.ex. direktanvändning av uppgifter bestå av en skriftlig ansökan av vilken framgår information om användningssyfte och datatekniska arrangemang. I 32 § 2 mom. i personuppgiftslagen bestäms om skydd av uppgifter vid utlämnande av uppgifter genom teknisk anslutning. Nämda paragraf ställer inga krav på skydd vid utlämnande av uppgifter på annat sätt i elektronisk form. Avsikten har varit att den skyldighet att se till att uppgifterna skyddas som föreslås i luftfartslagen ska omfatta även utlämnande på annat sätt i elektronisk form. Enligt 2 mom. ska mottagaren få lämna vidare uppgifter som erhållits i elektronisk form endast för skötsel av lagstadgade uppgifter. Syftet med detta är att trygga en så omfattande rätt till information som möjligt för myndigheterna och dem som sköter i lag föreskrivna uppgifter för att de ska kunna sköta sina uppgifter.

28 §. Utlämnande av uppgifter genom teknisk anslutning. Enligt 1 mom. får uppgifter lämnas ut ur luftfartygsregistret och certifikatregistret med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form för finansierings- och försäkringsverksamhet, besiktningens verksamhet, reservdelsförsäljnings- och reservdelserviceverksamhet, sport- och hobbyflygverksamhet, fastställande av flygtrafikavgifter samt annan därmed jämförbar verksamhet. Med stöd av bestämmelsen är det inte möjligt att ge den som får uppgifter rätt till fri hantering av registeruppgifterna, utan uppgifterna är ämnade att användas för ett begränsat enskilt behov och syfte. Uppgifter kan lämnas ut endast om den som får uppgifterna har rätt att hantera uppgifterna med stöd av personuppgiftslagen eller någon annan lag. Trafiksäkerhetsverket bör alltid undersöka om relevanskravet enligt 9 § i personuppgiftslagen uppfylls i fråga om alla uppgifter som lämnas ut. I bestämmelsen tas det inte ställning till hur de utlämnade upp-

gifterna funktionellt och tekniskt sett kan användas. Avgörandet av den saken hör till Trafiksäkerhetsverket som tillämpar bestämmelsen och som i detta sammanhang ska beakta också alla faktorer som gäller användningen och skyddet av uppgifterna. Uppgifterna erbjuds via olika distributionskanaler enligt användargruppenas behov.

Enligt 2 mom. får uppgifter om en fysisk person lämnas ut med stöd av paragrafen endast för vissa användningsändamål. Uppgifter om en fysisk person får lämnas ut ur registren endast om verksamheten ansluter sig till säkerheten inom luftfarten, luftfartyg, bedrivandet av luftfartsverksamhet, flygtrafiken eller de miljöolägenheter som flygtrafiken orsakar. Det är meningen att kravet på användningsändamål ska avgränsa utlämnandet av uppgifter så att det hänför sig till syftet med luftfartygsregistret och certifikatregistret.

29 §. Vidareutlämnande av uppgifter. Paragrafens huvudregel är att uppgifter som hämtats ur luftfartygsregistret och certifikatregistret inte får lämnas vidare till tredje part utan behörigt tillstånd. Bestämmelsen gäller inte bara uppgifter som erhållits i elektronisk form, utan också uppgifter som erhållits i annan form. Tillstånd att lämna uppgifter vidare kan ges av Trafiksäkerhetsverket. Ett undantag från huvudregeln utgör uppgifter som erhållits i enskilda fall, och för vidareutlämnande av dessa föreligger därmed inte hinder. Genom bestämmelsen begränsas inte myndigheternas redan nu på lag grundade rätt och skyldighet att vidareutlämna uppgifter. Denna rätt att lämna uppgifter vidare utvidgar den rätt till vidareutlämning för myndigheter som föreskrivs i 27 § till att även omfatta andra uppgifter än sådana som erhållits i elektronisk form eller med hjälp av en teknisk anslutning.

30 §. Övriga begränsningar som gäller utlämnande av uppgifter. Enligt paragrafen har en person, utöver vad som bestäms i 30 § i personuppgiftslagen, rätt att förbjuda att adressuppgifter och annan kontaktinformation lämnas ut via adresstjänst till andra än myndigheter eller för någon annan i lag föreskriven användning. De uppgifter som enligt 1 mom. med vissa begränsningar får lämnas

ut ska dock få lämnas ut till myndigheter eller för fullgörande av lagstadgade uppgifter.

I 2 mom. föreskrivs det att man inte kan ansöka om separat spärrmarkering för luftfartygsregistret och certifikatregistret, utan en spärrmarkering som gjorts i befolkningsdatasystemet kommer med hjälp av ett program att uppdateras i registren. En spärrmarkering som uppdaterats från befolkningsdatasystemet bör ändå utvidgas till att omfatta även personens namn. I andra register som förs av Trafiksäkerhetsverket, såsom fordonstrafikregistret och i framtiden även fartygsregistret, utvidgas spärrmarkeringen, som uppdateras från befolkningsdatasystemet, till att även omfatta personens namn. Med tanke på enhetligheten är det således ändamålsenligt att ta i bruk en motsvarande utvidgning även i fråga om luftfartygsregistret och certifikatregistret. Syftet med bestämmelsen är att noggrannare och strängare än enligt 1 mom. skydda medborgarnas personliga integritet mot obehöriga intrång från utomstående. Den föreslagna paragrafen påverkar inte det skydd för medborgarnas personliga integritet som gäller enligt den nuvarande bestämmelsen.

I 3 mom. föreskrivs det om skyldigheten att i samband med utlämnande av uppgifter underrätta mottagaren om en utlämningsbegränsning. Begränsningen ska uppges i de fall då uppgifter som omfattas av en begränsning av utlämnandet lämnas ut. Samtidigt ska det dock vara tillåtet för Trafiksäkerhetsverket att av särskilda skäl låta bli att underrätta mottagaren om utlämningsbegränsningar, om den information som ska lämnas ut och dess användningsändamål är sådana att det kan bedömas att syftet med begränsningen inte äventyras av att mottagaren inte underrättas om den. Bedömningen görs av Trafiksäkerhetsverket. Bestämmelser i ett internationellt avtal som är förpliktande för Finland och bestämmelser som ingår i Europeiska unionens lagstiftning och gäller utbyte av information mellan behöriga myndigheter kan betraktas som exempel på skäl av detta slag. Det kan anses att det ursprungliga syftet med begränsningen av utlämnandet i dessa situationer inte äventyras av att uppgifterna lämnas ut till en myndighet utan att myndigheten samtidigt underrättas om

begränsningen. För att syftet med skyldigheten att utbyta information ska nås krävs det dock att de personuppgifter vilkas utlämnande har begränsats kan förmedlas på samma sätt som andra personuppgifter.

31 §. Utlämnande av känsliga uppgifter. Paragrafen motsvarar 56 § i den gällande luftfartslagen. Enligt paragrafen ska känsliga uppgifter som införts i certifikatregistret, dvs. i praktiken uppgifter om hälsotillstånd och straff, få lämnas ut till andra myndigheter endast om det är nödvändigt för att fullgöra de uppdrag eller skyldigheter som föreskrivits i eller med stöd av lag. Sådana tänkbara myndigheter är finska myndigheter och utländska luftfartsmyndigheter samt inhemska och utländska myndigheter som utför utredningar som gäller luftfart och undersöker olyckor och som har uppdrag och skyldigheter som gäller eller på ett väsentligt sätt tangerar tillsynen över säkerheten inom luftfarten. Uppgifterna ska få lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form. Utlämnande av personuppgifter genom teknisk anslutning ska, enligt grundlagsutskottets ställningstaganden (RP 261/2010 rd, GrUU 54/2010 rd), regleras i lag. Dessutom ska det säkerställas att mottagaren skyddar uppgifterna på ett ändamålsenligt sätt. Det här är nödvändigt i synnerhet när uppgifter lämnas ut till utlandet, varvid mottagaren inte omfattas av samma bestämmelser om datasekretess som de finska myndigheterna.

3 kap. **Luftfartygs luftvärdighet och begränsningar av utsläpp**

I kapitlet bestäms om luftvärdighet för luftfartyg som inte omfattas av EASA-förordningen. Bestämmelser om luftvärdighet för luftfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för EASA-förordningen finns i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den. Bestämmelserna i kapitlet motsvarar i huvudsak motsvarande bestämmelser i gällande luftfartslag.

32 §. Tillämpningsområde. Paragrafen motsvarar 21 § i den gällande luftfartslagen. I paragrafen hänvisas till EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen an-

tagit med stöd av den. I dessa finns bestämmelser om luftvärdighets- och miljöcertifiering för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning, godkännande av konstruktions- och tillverkningsorganisationer, fortsatt luftvärdighet och godkännande av organisationer och personal som deltar i dessa uppgifter.

33 §. Luftvärdighet. Paragrafen motsvarar 22 § i den gällande luftfartslagen.

Enligt *1 mom.* ska ett luftfartyg vara luftvärdigt när det används för luftfart. Ett luftfartyg betraktas som luftvärdigt endast om det har konstruerats, tillverkats, utrustats och underhållits på ett sådant sätt samt även i fråga om sina egenskaper är sådant att det på ett betryggande sätt kan användas för luftfart.

I *2 mom.* bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om konstruktion, tillverkning, utrustning, underhåll av samt egenskaper hos luftfartyg och deras anordningar och komponenter liksom om innehållet i och övriga arrangemang i anslutning till de inspektioner och prov som krävs för godkännande. Grunden för föreskrifterna består i det säkerställande av en tillräckig nivå på flygsäkerheten som förutsätts i *1 mom.*

Enligt *3 mom.* ska Trafiksäkerhetsverket vid behov meddela sådana luftvärdighetsdirektiv av teknisk natur och driftsföreskrifter som behövs för att avhjälpa säkerhetsproblem som uppdagats i samband med användningen av luftfartyg eller deras anordningar och komponenter. Bemyndigandet är nödvändigt för att uppdagade säkerhetsproblem ska kunna åtgärdas snabbt.

34 §. Upprätthållande av luftvärdighet. Paragrafen motsvarar 23 § i gällande luftfartslag. Ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg som används för luftfart ska se till att luftfartyget är luftvärdigt. För att detta krav ska uppfyllas krävs det att ägaren, innehavaren eller operatören vidtar de åtgärder som anges i paragrafen och som innebär reparation av fel och skador, underhåll av luftfartyget, iakttagande av luftvärdighetsdirektiv, ändringar som gäller luftfartyget och testflygning efter underhåll.

I *2 mom.* bestäms om sådana fall då det är förbjudet att flyga med ett luftfartyg. Orsaker till flygförbud kan vara att luftfartyget inte är

i luftvärdigt skick, att nödutrustning och annan utrustning inte har installerats korrekt eller inte är i användbart skick eller att granskningsbeviset avseende luftvärdighet inte är giltigt.

Enligt *3 mom.* ska ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg genom avtal kunna överföra alla eller en del av de uppgifter i anslutning till luftvärdighetsförvaltning som avses i *1 mom.* på en organisation som svarar för luftvärdighet och om vilken föreskrivs närmare i 34 §. Exempelvis en underhållsorganisation, en drifttillståndshavare, ett fristående opartiskt företag, gränsbevakningsväsendet (i fråga om sin egen materiel), en riksomfattande organisation för amatörflygverksamhet eller någon annan förening kan vara en organisation som svarar för luftvärdighet. I momentet föreskrivs dessutom att om det är fråga om ett luftfartyg med en startmassa på minst 2 730 kg och som inte är av enkel konstruktion, ska en i 35 § avsedd organisation som svarar för luftvärdighet sköta de uppgifter som avses i *1 mom.* eller så ska ett annat motsvarande arrangemang som godkänns av Trafiksäkerhetsverket göras om förvaltningen av uppgifterna.

I paragrafen tas jämfört med 23 § i den gällande luftfartslagen in ett nytt *4 mom.*, enligt vilket luftfartygets underhållsprogram och ändringar i det ska godkännas av Trafiksäkerhetsverket eller en organisation som svarar för luftvärdighet. Underhållsprogrammet för ett luftfartyg av enkel konstruktion och med en högsta tillåten startmassa på mindre än 2 730 kg ska godkännas av luftfartygets ägare, innehavare eller operatör, som svarar för luftfartygets luftvärdighet. Tillägget har ansetts vara nödvändigt för att den gällande luftfartslagen inte kräver att luftfartygens underhållsprogram ska godkännas trots att detta krav finns i EU-lagstiftningen. Närmare bestämmelser om detta finns i del M avsnitt A punkterna M.A.201 och M.A.302 i bilaga I till kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter. I unionslagstiftningen krävs inte för vissa lättare (s.k. ELA 1 luftfartyg) godkännande av myndighet eller organisation

som svarar för luftvärdighet. Nationellt har en gräns på 2 730 kg använts för godkännanden i samband med underhåll, och därför används samma gräns även här. Den största effekten har denna ändring på luftfartyg på över 2 730 kg, s.k. bilaga II luftfartyg. Deras underhållsprogram ska godkännas antingen av Trafiksäkerhetsverket eller av en organisation som svarar för luftvärdighet. Vidare ska luftvärdighetsförvaltningen av dessa luftfartyg skötas av en organisation som svarar för luftvärdighet eller så ska arrangemangen i samband med luftvärdighetsförvaltningen ha godkänts på annat sätt, t.ex. i samband med underhållsprogrammet. Med tanke på flygsäkerheten är det motiverat att luftvärdighetsarrangemangen för luftfartyg i denna storleksklass följer EU-kraven.

35 §. Organisationer som svarar för luftvärdighet. Paragrafen motsvarar 24 § i den gällande lagen. De organisationer som svarar för luftvärdighet ska ha sådan yrkeskunnig personal som krävs för fullgörandet av uppgifterna, behövliga arbetsredskap samt arbetslokaler, arbetsmetoder, ett kvalitetssystem och anvisningar. Om kraven uppfylls, ska organisationen beviljas ett godkännande.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om yrkesskickligheten för personalen vid organisationer som svarar för luftvärdighet samt om behövliga arbetsredskap, arbetslokaler, arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar. För att säkerställa att finska och europeiska system är kompatibla är det nödvändigt att föreskrifterna baserar sig på de standarder och krav som avses i Chicagokonventionen samt på EASA-förordningen och de förordningar av kommissionen som antagit med stöd av den.

I 3 mom. föreslås en hänvisning till 14 kap. när det gäller administrativa påföljder i samband med tillsyn över organisationerna.

36 §. Uppgifter om luftvärdighet. Paragrafen motsvarar 25 § i den gällande lagen. Uppgifter om underhållet av ett luftfartyg ska registreras och förvaras så att det när som helst går att försäkra sig om luftfartygets luftvärdighet. Beroende på informationens karaktär ska uppgifterna förvaras permanent eller under den tid som Trafiksäkerhetsverket bestämmer. Uppgifter som ska förvaras per-

manent är uppgifter om ett underhåll som är en engångsföreteelse och som inte kan rekonstrueras utifrån andra uppgifter eller handlingar. Det är motiverat att förvara uppgifterna längre än brukstiden, eftersom det är nödvändigt att ha uppgifter om t.ex. ett luftfartyg som förstörts i samband med en olycka eller om skrotning för att det ska kunna undvikas att flygodugliga komponenter återanvänds i luftfartyg. I 1 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om den tekniska bokföringen över luftfartyg.

I 2 mom. bestäms om underrättelse som gäller uppgifter om luftvärdighet. Ägaren, innehavaren, operatören eller den som fått i uppdrag att ha hand om luftfartygets underhåll och dess luftvärdighetsförvaltning ska utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om omständigheter som kan ha väsentlig betydelse för luftfartygets luftvärdighet. Anmälningsskyldigheten har fullgjorts redan när en av de anmälningsskyldiga har gjort en anmälan. De uppgifter som avses i momentet ska uppges för Trafiksäkerhetsverket utan någon särskild begäran.

I 3 mom. bestäms om erhållande av uppgifter som behövs för tillsynen över luftvärdigheten. Trafiksäkerhetsverket har rätt att av luftfartygets ägare, innehavare, operatör och den som fått i uppdrag att ha hand om luftfartygets underhåll eller dess luftvärdighetsförvaltning få alla uppgifter som behövs för tillsynen över luftvärdigheten.

37 §. Luftvärdighetsbevis och granskningsbevis avseende luftvärdighet. Paragrafen motsvarar 26 § i den gällande luftfartslagen. I 1 mom. bestäms om beviljande av luftvärdighetsbevis. Enligt 2 mom. ska ett granskningsbevis avseende luftvärdighet beviljas för viss tid.

I 3 mom. bestäms att luftvärdighetsbeviset och granskningsbeviset avseende luftvärdighet kan förenas med nödvändiga villkor för trygg användning av luftfartyget, såsom begränsningar eller krav i anslutning till särskilda användningsförhållanden. Till sådana hör t.ex. luftfartygets kategori, flyghandbokens identifieringsuppgifter, särskilda villkor, begränsning av det högsta antalet passagerare eller av största tillåtna massa samt former av flygverksamhet.

38 §. Flygtillstånd. Paragrafen motsvarar 27 § i den gällande luftfartslagen. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket trots bestämmelserna i 33 och 34 § kunna bevilja tillstånd till att ett luftfartyg används för luftfart för prövning av luftfartygets egenskaper, även om luftfartygets luftvärdighet inte är fullt klarlagd.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket i stället för ett luftvärdighetsbevis kunna bevilja ett flygtillstånd för ett sådant luftfartyg som inte har konstaterats uppfylla kraven på luftvärdighet enligt 31 §. Tillstånd ska beviljas, om luftfartyget anses uppfylla kraven på luftvärdighet med hänsyn till det planerade användningsändamålet.

I 3 mom. bestäms att flygtillståndet och granskningsbeviset avseende luftvärdighet kan förenas med nödvändiga villkor för säker användning av luftfartyget.

Enligt 4 mom. kan Trafiksäkerhetsverket godkänna luftfart med ett luftfartyg som har ett utländskt tillstånd, om förutsättningarna i paragrafen uppfylls. Denna bestämmelse, som är ny jämfört med motsvarande paragraf i den gällande luftfartslagen, är nödvändig eftersom det finns sådana utländska luftfartyg som i hemlandet inte skulle ha beviljats ett luftvärdighetsbevis i enlighet med ICAO:s standarder utan ett nationellt flygtillstånd.

39 §. Tillsyn över luftvärdighet. Paragrafen motsvarar 28 § i den gällande luftfartslagen. I paragrafen bestäms om tillsyn över luftfartygs och deras anordningars och komponenters luftvärdighet. Trafiksäkerhetsverket ska utöva tillsyn över att luftfartyg samt deras anordningar och komponenter uppfyller kraven på luftvärdighet enligt 33 §. Trafiksäkerhetsverket har rätt att inspektera och besiktiga fartyget och förordna att testflygningar ska flygas med det.

Vid tillsynen över luftvärdigheten ska Trafiksäkerhetsverket enligt 2 mom. kunna biträdas av en organisation som svarar för luftvärdighet eller andra inhemska eller utländska sakkunniga.

I 3 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att för fastställande och tillsyn över luftvärdighet meddela närmare föreskrifter av teknisk natur och föreskrifter om förfaranden i fråga om behövliga besiktningar och in-

spektioner samt utifrån vilken behörighet de kan utföras.

40 §. Beviljande och förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet. Paragrafen motsvarar 29 § i den gällande luftfartslagen. I 1 mom., som gäller granskningsbevis avseende luftvärdighet, föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket på grundval av en luftvärdighetsinspektion som utförts av en organisation som svarar för luftvärdighet och på grundval av organisationens rekommendation beviljar eller förnyar ett granskningsbevis avseende luftvärdighet. Trafiksäkerhetsverket ska också kunna bestämma att en organisation som svarar för luftvärdighet ska bevilja eller förnya granskningsbevis avseende luftvärdighet på de villkor som Trafiksäkerhetsverket anger särskilt.

Dessa bestämmelser ska bara tillämpas på sådana luftfartyg som inte omfattas av tillämpningsområdet för EU:s EASA-förordning, vilket betyder att det föreskrivs att luftfartyg som omfattas av den nationella behörigheten ska omfattas av samma förfarande som luftfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för EASA-förordningen.

Trots att Trafiksäkerhetsverket fattar beslut på grundval av en luftvärdighetsinspektion som utförts av en organisation som svarar för luftvärdighet eller verket har delegerat det beslutsfattande som hänför sig till beviljande och förnyande av granskningsbevisen till en organisation som svarar för luftvärdighet, är Trafiksäkerhetsverket i sista hand ansvarigt för beviljande av, förnyande av och tillsyn över bevis.

De uppgifter som anvisas en organisation som svarar för luftvärdighet är offentliga förvaltningsuppgifter, och organisationen ska vid utförandet av uppgifterna iakttä alla allmänna förvaltningslagar för att säkerställa grundläggande rättigheter, rättssäkerheten och andra krav på god förvaltning. Bestämmelser om det straffrättsliga tjänsteansvaret hos personal inom en organisation som svarar för luftvärdighet när personalen utför sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i paragrafen finns i 174 §. Bestämmelser om förfarandet vid omprövning och överklagande av beslut som fattats av en organisation som svarar för luftvärdighet finns i 181 §.

I 2 mom. föreskrivs det att om en rekommendation av den organisation som svarar för luftvärdighet eller ett granskningsbevis avseende luftvärdighet inte skäligen kan fås, kan Trafiksäkerhetsverket på grundval av sin besiktning bevilja ett luftvärdighetsbevis eller ett i 38 § 2 mom. avsett flygtillstånd, om luftfartyget vid besiktningstidpunkten uppfyller kraven för beviljande av ett luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd.

41 §. Återkallande av luftvärdighetsbevis, granskningsbevis avseende luftvärdighet och flygtillstånd. Paragrafen motsvarar 30 § i den gällande luftfartslagen. I 1 mom. bestäms om återkallande av luftvärdighetsbevis, granskningsbevis avseende luftvärdighet och flygtillstånd samt om förbud mot att använda ett luftfartyg. Trafiksäkerhetsverket ska kunna vidta åtgärderna i syfte att bevara flygsäkerheten, om det konstateras att ett luftfartyg inte är luftvärdigt eller att det inte längre uppfyller kraven på flygsäkerhet eller om luftfartyget inte görs eller fastställs vara luftvärdigt eller uppfylla kraven på flygsäkerhet inom en skälig tid som Trafiksäkerhetsverket bestämmer. Av säkerhetsskäl ska åtgärderna kunna vidtas redan när det finns grundad anledning att misstänka brister i luftvärdigheten.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket ha rätt att utfärda ett sådant flygförbud till dess att villkoren i luftvärdighetsbeviset har uppfyllts. Sådana villkor i luftvärdighetsbeviset vilkas överträdelse kan leda till förbud mot att använda luftfartyget för luftfart gäller bl.a. föreskrifter och restriktioner enligt flyghandboken i anslutning till luftvärdighetsbeviset, villkor som nämns i luftvärdighetsbeviset och villkor som antecknats i besiktningssprotokollet.

Enligt 3 mom. ska bestämmelserna i 1 och 2 mom. tillämpas på återkallande av utländska luftvärdighetsbevis och granskningsbevis avseende luftvärdighet.

42 §. Konstruktion, tillverkning och underhåll. Paragrafen motsvarar 31 § i den gällande luftfartslagen. Enligt 1 mom. krävs det för konstruktion, tillverkning och underhåll av luftfartyg ett godkännande av Trafiksäkerhetsverket. Ett godkännande ska beviljas om konstruktörer, tillverkare och underhållare av luftfartyg har sådan yrkeskunnig personal

som behövs för uppgifterna, behövliga arbetsredskap och arbetslokaler, arbetsmetoder, ett kvalitetssystem och anvisningar. Kravet är befogat för att säkerställa att luftfartygen fortsättningsvis är luftvärda och trygga. För konstruktion, tillverkning och underhåll av luftfartyg ska dessutom krävas tillstånd av Trafiksäkerhetsverket. Godkännande ska beviljas för viss tid eller tills vidare. Kraven på yrkesskicklighet och övriga förutsättningar liksom kraven på Trafiksäkerhetsverkets godkännande ska tillämpas även i fråga om konstruktion, tillverkning och underhåll av luftfartygs anordningar och komponenter.

Trafiksäkerhetsverkets godkännande ska beroende på arbetets omfattning eller svårighetsgrad kunna gälla en konstruktions-, underhålls- eller produktionsorganisation, en flygmekaniker eller en enskild person för en viss uppgift som kräver särskild yrkeskunskap. Ett godkännande för flygmekaniker benämns flygmekanikercertifikat. Om arbetets svårighetsgrad och omfattning medger det kan Trafiksäkerhetsverket godkänna att organisationen består av en enda yrkeskunnig person. Ett godkännande för en organisation kan också vara ett särskilt godkännande för en enskild åtgärd.

I 2 mom. bestäms om de fall där det inte krävs något godkännande för konstruktören. Godkännande ska inte krävas för planering av en liten ändring eller reparation. Den i sig oklara termen "liten" används i EASA-förordningen. En i 1 punkten avsedd liten ändring eller reparation och motsatsen till dem, en stor ändring och reparation, har definierats i de nationella luftfartsbestämmelserna. En klassificering med samma innebörd har också offentliggjorts i unionslagstiftningen. En "liten" ändring inverkar inte i någon betydande grad på produktens massa, balans, konstruktionshållbarhet, tillförlitlighet, driftsegenskaper, bullernivå, bränsleutsläpp, avgasutsläpp eller andra egenskaper som påverkar produktens luftvärdighet. För klassificeringen har EASA dessutom meddelat utförliga klassificeringsanvisningar, som är tillämpliga också i fråga om luftfartyg som omfattas av den nationella regleringen. Godkännande ska inte heller krävas för konstruktion av ett luftfartyg för vilket inte ansöks om luftvärdighetsbevis eller för konstruktion av

anordningar eller komponenter till eller ändring eller reparation av ett sådant luftfartyg. Godkännande ska inte heller krävas för konstruktören av en ändring eller reparation i ett luftfartyg för vilket utfärdats ett tillstånd till utövande av luftfart i stället för ett luftvärdighetsbevis.

Enligt 3 mom. krävs inte godkännande för en tillverkare, om det är fråga om ett luftfartyg där minst 51 procent är byggt av en amatör eller en amatörförening utan vinstsyfte, för vederbörandes egna syften och utan något kommersiellt syfte. Bakgrunden till det föreslagna momentet är ett behov av att effektivisera myndighetens verksamhet i en situation där ett tillstånd av tillverkaren inte i praktiken tillför något mervärde för flygsäkerheten. Förslaget gäller enbart tillverkning, inte konstruktion, av amatörbyggda luftfartyg. En utvärdering av flygsäkerheten görs ändå i samband med beviljandet av testflygningstillstånd och det egentliga flygtillståndet. Åren 2011 och 2012 har det beviljats i genomsnitt 10 tillstånd för amatörbyggen av luftfartyg per år. I arbetstid har dessa tillstånd krävt ca 0,1 årsverke, kundbetjäningen fräntagen. Enligt ett expertutlåtande från Trafiksäkerhetsverket leder ca 70 procent av tillstånden inte till ett färdigt luftfartyg. Det är möjligt att slopandet av tillståndsförfarandet i vissa fall kan leda till oenigheter om huruvida ett fartyg uppfyller kraven på att vara amatörbyggt. I dessa fall ökar kundens ansvar för att visa att kraven uppfylls, men kundbetjäning och specificeringar i den luftfartsbestämmelse som gäller amatörbyggen kan inverka på saken.

I 4 mom. föreskrivs att det för en underhållare inte krävs godkännande av Trafiksäkerhetsverket, om underhållaren har motsvarande godkännande i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller ett godkännande som beviljats i luftfartygets konstruktionsstat. Eftersom samma regler följs på den inre marknaden, är det inte motiverat att förutsätta att en underhållare som beviljats tillstånd i en medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska ha ett nytt tillstånd i Finland. Det kan också anses att ett godkännande som beviljats en underhållare i luftfartygets konstruktionsstat är tillräckligt, och att ett ytter-

ligare godkännande i Finland knappast tillför något mervärde för flygsäkerheten. I momentet bemyndigas Trafiksäkerhetsverket också att besluta att det inte krävs godkännande för den som utför underhåll, om det är fråga om vissa mindre underhållsåtgärder eller underhållsåtgärder som är sekundära med tanke på säkerheten. Hit hör begränsat underhåll av ett privat luftfartyg av enkel konstruktion med en maximal startvikt om mindre än 2 730 kg, begränsat underhåll av ett segelflygplan eller en varmluftsballong, underhåll av ett luftfartyg för vilket det har utfärdats ett flygtillstånd i stället för ett luftvärdighetsbevis och ett arbete som utförs under uppsikt av en innehavare av godkännande. Med begränsat underhåll avses enkla, periodiska underhåll enligt underhållsanvisningarna samt därmed jämfällbara små reparationer och ändringar. Mera krävande arbeten lyder under ett godkännande som avses i 1 mom.

I 5 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela sådana närmare föreskrifter som avses i 1 mom. Föreskrifterna bör basera sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt på EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den. Föreskrifterna kan gälla personalens utbildning, erfarenhet och yrkesskicklighet samt prov och intyg som krävs för att fastställa yrkesskickligheten. Föreskrifterna kan också gälla arbetsredskap och arbetslokaler samt arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

Enligt 6 mom. krävs det för underlag för ändring och reparation av luftfartyg godkännande av Trafiksäkerhetsverket, om inte Trafiksäkerhetsverket beslutar något annat. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om underlagen med beaktande av motsvarande krav i EU-lagstiftningen, och kan genom föreskrifter befria vissa underlag från kravet på godkännande, om godkännandet inte är nödvändigt för flygsäkerheten. Luftfartslagen kräver i sin gällande lydelse inte godkännande för ändring i ett luftfartyg, trots att underlagen enligt EU-rättsakterna i princip ska godkännas av en myndighet. Bestämmelser om detta finns i del 21 kapitlet D och J i bilaga I till *kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och*

miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer. Det är viktigt att underlagen godkänns så att det inte uppstår en situation där kunden låter göra ett stort och kostsamt ändringsarbete i sitt luftfartyg utan att inse att arbetet inte uppfyller kraven. Godkännande av underlagen är ändå inte motiverat och ändamålsenligt i alla situationer. Det föreslås nu att motsvarande krav på godkännande av underlag som finns i EU-rättsakterna tas in i luftfartslagen. Trafiksäkerhetsverket bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om underlagen och även att genom föreskrifter befria vissa underlag från kravet på godkännande, om ett godkännande inte är nödvändigt för flygsäkerheten. Genom föreskrifter kan t.ex. sådana små ändringsarbeten som görs i luftfartyg som har flygtillstånd befrias från kravet. Genom föreskrifter kan också sådana underlag som har godkänts redan i konstruktionsstaten befrias.

I 7 mom. föreslås en hänvisning till 14 kap. när det gäller administrativa påföljder i samband med tillsyn över organisationerna.

43 §. Utbildningsorganisationer för underhållspersonal. Paragrafen motsvarar 32 § i gällande luftfartslag. I 1 mom. bestäms om godkännande av utbildningsorganisationer för underhållspersonal. Det är inte obligatoriskt att vara en godkänd utbildningsorganisation. Varje sökande som uppfyller villkoren för godkännande ska dock på ansökan ha rätt att få ett godkännande som utbildningsorganisation. Ett godkännande ska beviljas en utbildningsorganisation för underhållspersonal som har den yrkeskunniga personal som krävs för uppgifterna, behövliga utbildningslokaler och utbildningshjälpmedel, ett utbildningsprogram och ett kvalitetssystem. Godkännandet ska beviljas för viss tid eller tills vidare. Trafiksäkerhetsverket ska övervaka organisationernas verksamhet. Ett flygmekanikercertifikat ska kunna fås även på något annat sätt. Det ska vara möjligt att bedriva självstudier och visa sin behörighet genom tentamina, som i regel ska ordnas av godkända utbildningsorganisationer. Av den luftfartsföreskrift om nationella krav på underhållspersonal för luftfartyg som utfärdats med stöd av lagen framgår att olika kunska-

per och färdigheter förutsätts för olika uppgifter. Kunskaper och färdigheter kan bevisas inte bara genom utbildning vid en godkänd utbildningsorganisation, utan också t.ex. genom avlagd examen på mellanstadiet eller högre stadium eller genomgången flygteknisk underofficerskurs. Sådana utbildningsorganisationer ansöker inte separat om godkännande av utbildningsorganisationer för underhållspersonal hos luftfartsmyndigheten, men den utbildning de ger kan räknas till godo vid beviljande av tillstånd och behörigheter för underhållspersonal. Det har ändå visat sig vara till både utbildarens och de utbildades fördel om ansökan om godkännande för utbildningen görs hos myndigheten. Då kan man lita på att utbildningen är tillräcklig och behörig ur myndighetens synvinkel. Därför har bestämmelsen en tillåtande och inte en förpliktande karaktär.

I 2 mom. bestäms att för säkerställande av en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den, närmare föreskrifter om utbildningsorganisationerna för underhållspersonal i fråga om personalens utbildning, erfarenhet och yrkeskvalitet samt organisationens arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

I 3 mom. föreslås en hänvisning till 14 kap. när det gäller administrativa påföljder i samband med tillsyn över organisationerna.

44 §. Utsläpp. Paragrafen motsvarar 33 § i den gällande luftfartslagen. I paragrafen bestäms om buller och andra utsläpp från motordrivna luftfartyg. Enligt 1 mom. ska ett motordrivet luftfartyg vara konstruerat, tillverkat, utrustat och underhållet så att luftfartygets buller och annat utsläpp inte medför skada eller avsevärd olägenhet för miljön.

Enligt 2 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att vid behov meddela närmare föreskrifter av teknisk natur om buller och övriga utsläpp. Föreskrifterna ska basera sig på de standarder som avses i Chicagokonventionen.

I 3 mom. föreslås en hänvisning till 12 kap., där det bestäms om driftsrestriktioner vid flygplatser av bullerskäl.

4 kap. **Certifikat och behörighetskrav**

I kapitlet bestäms om certifikat, behörigheter, kompetensbevis och godkännanden som gäller personer som deltar i flygverksamhet, underhållsverksamhet och flygtrafiktjänst. Certifikaten, behörigheterna, kompetensbevisen och godkännandena regleras till största delen i unionslagstiftningen. Till följd av ändringar i unionslagstiftningen gjordes i samband med den övergripande översynen av luftfartslagen brådskande en separat delreform av bestämmelserna i detta kapitel (280/2013), och därför föreslås nu endast smärre ändringar i bestämmelserna.

45 §. Kapitlets tillämpningsområde. Paragrafen motsvarar 43 § i den gällande luftfartslagen. I 1 mom. föreslås en informativ hänvisning till EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den och i vilka det finns bestämmelser om certifikat, behörigheter, behörighetsbevis och godkännanden för personal som deltar i underhållsverksamhet.

Enligt momentet används dessutom i kapitlet benämningen tillstånd för certifikat, behörigheter, behörighetsbevis och godkännanden. På så vis kan författningstexten förenklas utan att tydligheten blir lidande. Behörighet är ett särskilt villkor, en särskild begränsning eller en särskild rättighet som fogats till certifikatet eller behörighetsbeviset. Det finns emellertid också sådana behörigheter där innehavarna inte har något certifikat. Behörigheterna hänför sig till underhåll av luftfartyg, flygverksamhet, flygtrafiktjänst och annan verksamhet inom markorganisationen. Exempel på behörigheter är rätt att flyga med motorlösa, enmotoriga eller flermotoriga luftfartyg, underhållsbehörighet för en luftfartygstyp, instrumentflygbehörighet eller flyginstruktörsbehörighet. Flyginformatörer beviljas behörighetsbevis. För många uppgifter förutsätts dessutom ett medicinskt intyg.

I 2 mom. föreslås en hänvisning till 14 kap. när det gäller administrativa påföljder i samband med tillsyn över tillstånd som beviljats personer.

46 §. Tillståndsgivare. Paragrafen motsvarar i stort sett 44 § i den gällande luftfartsla-

gen. I paragrafen föreskrivs att Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd, om inte verket med stöd av 163 § har överfört uppgifter i anslutning till godkännande av och förteckning över luftfartyg och utrustning för sportflygning, utbildning för dem som använder sådana luftfartyg och sådan utrustning samt beviljande av certifikat och behörighetsbevis på en riksomfattande registrerad organisation för sportflygverksamhet. På en riksomfattande organisation för sportflygverksamhet har inte överförts uppgifter i anslutning till beviljande av certifikat och behörighetsbevis. Medicinska intyg kan beviljas av Trafiksäkerhetsverket liksom av en flygläkare och ett flygmedicinskt centrum. Medicinska rapporter för kabinbesättning kan beviljas av en företagsläkare, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum. Kabinbesättningsintyg kan beviljas av Trafiksäkerhetsverket eller av en organisation som Trafiksäkerhetsverket har godkänt för denna uppgift. Ett tillstånd ska beviljas om sökanden uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet. Ett tillstånd beviljas för viss tid om inte något annat bestäms nedan. Bestämmelserna i 1 mom. grundar sig på artikel 7 i och bilaga III till EASA-förordningen, i vilka det föreskrivs om medicinsk lämplighet för piloter och bedömning av den. Bestämmelsen togs in i luftfartslagen genom en delreform av luftfartslagen som trädde i kraft den 1 maj 2013. Det ansågs nödvändigt att göra en delreform i samband med den övergripande översynen av lagen, för att tillståndsgivarna skulle kunna tas in i enlighet med kraven i EASA-förordningen.

I beslut om beviljande av sådana tillstånd och certifikat som avses i paragrafen kan omprövning begäras så som föreskrivs i 181 §. I den paragrafen föreskrivs också att ett omprövningsbeslut som Trafiksäkerhetsverket fattat får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen.

47 §. Förutsättningar för att tillstånd ska beviljas och tillståndsslag. Paragrafen motsvarar 45 § i den gällande luftfartslagen. Även denna bestämmelse har ändrats genom den delreform som trädde i kraft den 1 maj 2013 (lagen om ändring av luftfartslagen, 280/2013) och det föreslås nu att två nya punkter tas in i förteckningen över tillståndsslag i 1 mom. Dessa är 8 punkten som gäller

godkännande för flygkontrollant och 9 punkten som gäller certifikat jämte behörigheter för pilot för fjärrstyrt luftfartyg. De tillståndslag som avses i *1 mom.* är då flygcertifikat jämte behörigheter, certifikat för underhållspersonal, certifikat jämte behörigheter för flygtrafiktjänstpersonal, medicinskt intyg (Medical Certificate, om vilket föreskrivs bl.a. i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändrad genom kommissionens förordningar (EU) nr 290/2012 och (EU) nr 245/2014; i luftfartsförfattningar är medicinskt intyg den etablerade termen), certifikat för flygläkare, kabinbesättningsintyg och medicinsk rapport för kabinbesättning, godkännande för personer som ger rangeringssignaler åt luftfartyg samt de ovan nämnda nya tillstånden godkännande för flygkontrollant samt certifikat jämte behörigheter för pilot för fjärrstyrt luftfartyg. För att dessa tillstånd ska beviljas förutsätts det att den berörda i fråga om ålder, hälsa, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för det berörda tillståndslaget.

Enligt *2 mom.* meddelar Trafiksäkerhetsverket för att säkerställa flygsäkerheten, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den eller utifrån Eurocontrols normer, närmare föreskrifter om behörighetskrav för tillstånd, ansökan om tillstånd och tillståndens giltighetstider.

I *3 mom.* föreskrivs det att tillstånd inte ska beviljas om sökanden inte är lämplig att inneha tillståndet. En sökande anses olämplig att inneha tillståndet om sökanden trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart, om sökanden genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa eller om sökanden genom sin tidigare verksamhet har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrif-

terna att det finns anledning att misstänka att sökanden inte förmår eller vill följa de bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten inom luftfarten.

Det föreskrivs i *4 mom.* att det i tillståndet ska anges vilka uppgifter innehavaren har rätt att utföra. Tillståndet kan förenas med villkor som är nödvändiga för upprätthållande av flygsäkerheten.

I *5 mom.* föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket, med avvikelse från vad som i språklagen (423/2003) föreskrivs om språk som används hos myndigheter, kan ordna prov på engelska i de kunskaper och färdigheter som krävs för att tillstånd ska beviljas.

48 §. Förutsättningar för beviljande av ett medicinskt intyg. Även bestämmelserna i denna paragraf har ändrats genom den nämnda delreformen och de nya bestämmelserna trädde i kraft först den 1 maj 2013. Således görs i paragrafen inga betydande förändringar, och paragrafen motsvarar till sitt innehåll 46 § i den gällande luftfartslagen.

För att ett medicinskt intyg ska beviljas förutsätts det enligt *1 mom.* att sökanden uppfyller de medicinska krav som Trafiksäkerhetsverket ställt och som motsvarar de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen eller Eurocontrols normer och rekommendationer eller bestämmelserna i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den.

Enligt *2 mom.* beviljas ett medicinskt intyg för viss tid enligt de standarder, normer och rekommendationer som avses i *1 mom.*, om det inte finns särskilda skäl att avvika från detta. För att ett medicinskt intyg ska beviljas och förnyas krävs det att personen godkänts vid en undersökning av en flygläkare.

Enligt *3 mom.* ska godkända flygläkare eller företagsläkare tillstålla Trafiksäkerhetsverket utlåtanden om bedömningen av medicinska lämplighet samt kopior av det medicinska intyget eller av den medicinska rapporten för kabinbesättningen. På begäran ska Trafiksäkerhetsverket också tillställas flygmedicinsk dokumentation, flygmedicinska bedömningar och andra uppgifter som behövs.

49 §. Skyldighet att anmäla omständigheter som inverkar på behörigheten och faststäl-

lande av behörighet. Paragrafen motsvarar 47 § i den gällande luftfartslagen och även denna paragraf har ändrats genom den delreform som nämns ovan. Enligt 1 mom. ska de som ansöker om ett tillstånd till en auktoriserad flygläkare, en företagsläkare eller Trafiksäkerhetsverket anmäla sådana omständigheter som de fått kännedom om och som inverkar på deras behörighet. De som innehar ett tillstånd ska till Trafiksäkerhetsverket anmäla sådana omständigheter som de fått kännedom om och som inverkar på deras behörighet. Sådana omständigheter är t.ex. en väsentlig försämring av synen, om det är en förutsättning för behörighet. Om de omständigheter som inverkar på tillståndshavarens behörighet påverkar tillståndshavarens förutsättningar att sköta uppgifter enligt detta kapitel, ska tillståndshavaren till sin arbetsgivare anmäla förändringar i behörigheten.

Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket, om det finns anledning att misstänka att den som ansöker om eller innehar ett tillstånd inte uppfyller villkoren för att ett medicinskt intyg ska beviljas, bestämma att den sökande eller tillståndshavaren ska genomgå läkar kontroller och andra undersökningar för att klarlägga hälsotillståndet.

Enligt 3 mom. kan Trafiksäkerhetsverket, om det finns anledning att misstänka att den som ansöker om eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de krav på kunskaper och färdigheter som förutsätts för att ett tillstånd ska beviljas, bestämma att den sökande eller tillståndshavaren ska genomgå teoriprov, kontrollflygningar och andra kontroller.

I 4 mom. föreslås det bli bestämt att den som ansöker om eller innehar ett tillstånd ansvarar för avgifterna och de övriga kostnaderna för kontrollerna, undersökningarna och proven enligt 2 och 3 mom.

50 §. Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar. Det föreslås att paragrafen ska ändras jämfört med 48 § i den gällande luftfartslagen, så att det i 1 mom. hänvisas till de trafikbrott i strafflagens 23 kap. som gäller framförande av luftfartyg och andra fordon under påverkan av alkohol eller andra berusningsmedel. Det innebär att fylleri i lufttrafik, grovt rattfylleri, rattfylleri, fylleri i sjötrafik och framförande av andra fordon under påverkan av alkohol eller andra berusnings-

medel kommer med i den förteckning över förseelser i fråga om vilka Trafiksäkerhetsverket har rätt att ur de register som nämns i momentet få uppgifter om sökanden eller innehavaren trots sekretessbestämmelserna för beviljande, förnyande och återkallande av ett tillstånd. Ändringen av bestämmelsen hänförs till de ändringar som ovan föreslås i 15 och 23 §. Bakgrunden till den föreslagna ändringen är det krav på gott anseende som är ett villkor för tillstånd och som baserar sig på EU:s lufttrafikförordning. Gott anseende förutsätter att tillståndshavaren eller sökanden inte har gjort sig skyldig till trafikförseelser, och i detta syfte har Trafiksäkerhetsverket rätt att få uppgifter om sådana.

Enligt 2 mom. ska den läkare som undersökt den som ansöker om eller innehar ett tillstånd, den läkare som har behandlat eller behandlar den som ansöker om eller innehar ett tillstånd och den sammanslutning eller inrättning för sjuk- eller hälsovård där den som ansöker om eller innehar ett tillstånd har vårdats eller vårdas trots sekretessbestämmelserna på begäran lämna Trafiksäkerhetsverket upplysningar om omständigheter som eventuellt inverkar på erhållandet av eller giltigheten för ett tillstånd.

Enligt 3 mom. får en läkare, sammanslutning och inrättning enligt 2 mom. trots sekretessbestämmelserna även utan en begäran underrätta Trafiksäkerhetsverket om sina misstankor om att den som ansöker om eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de hälsomässiga villkoren för tillståndet. Innan en anmälan görs ska den som ansöker om eller innehar ett tillstånd informeras om rätten att göra anmälan och om hälsotillståndets inverkan på funktionsförmågan hos dem som deltar i luftfartsverksamhet.

Enligt 4 mom. får det av en anmälan enligt 3 mom. framgå endast att den som anmälan gäller eventuellt inte uppfyller de hälsokrav som uppställs i fråga om tillståndet, och vilka ytterligare åtgärder läkaren föreslår för en närmare klarläggning av hälsotillståndet eller dess konsekvenser för funktionsförmågan.

Enligt 5 mom. ska uppgifterna kunna över-sändas med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form.

51 §. Utländska certifikat. Enligt 1 mom. kan ett utländskt certifikat godkännas om de

villkor som anges i 4 kap. uppfylls. Paragrafen motsvarar bestämmelserna i 49 § i den gällande luftfartslagen. Godkännande, validering, av utländska certifikat är förenat med ett visst förfarande, där överensstämelsen mellan den berörda personens utbildning och motsvarande utbildning i Finland jämförs. Eventuellt förutsätts tilläggsutbildning på vissa punkter. Om det konstateras att utbildningen motsvarar utbildningen i Finland, beviljas personen ett finskt certifikat. Med erkännande av utländska certifikat avses att certifikaten får användas i Finland utan något separat förfarande för godkännande.

I 2 mom. bestäms att av de skäl som nämns i 143 eller 144 § kan Trafiksäkerhetsverket bestämma att ett utländskt tillstånd som har erkänts i Finland inte berättigar till sådan verksamhet som avses i tillståndet inom finskt territorium eller ombord på finska luftfartyg eller vid luftfart med stöd av ett drifttillstånd som har beviljats i Finland. Den finska myndigheten får inte återkalla ett tillstånd som beviljats i en annan stat eller annars begränsa de rättigheter som med stöd av lagstiftningen i en annan stat hör samman med tillståndet. Syftet med den föreslagna bestämmelsen är att säkerställa en metod för att ingripa i utländska tillståndshavares verksamhet med anknytning till Finland i situationer där finländska tillståndshavare på motsvarande sätt skulle åsamkas påföljder. Grunderna för ingripande ska naturligtvis vara desamma som vid ingripande i tillstånd som beviljats i Finland.

5 kap. Allmänna krav som gäller flygverksamhet

I kapitlet bestäms om luftfartygs befälhavare och besättning samt befälhavarens myndighet. I kapitlet bestäms också om förberedelse och genomförande av flygningar samt passagerarnas skyldigheter. I kapitlet tas som en helt ny bestämmelse in en bestämmelse om en flygelevs rätt att flyga ensam. Dessutom kompletteras bestämmelserna i kapitlet när det gäller certifikat för piloter för fjärrstyrda luftfartyg samt kraven på besättning vid fjärrstyrningsplatser.

52 §. Luftfartygs befälhavare. Enligt paragrafen ska det finnas en befälhavare ombord

på luftfartyg som används för luftfart. Luftfartygets befälhavare ska förordnas av luftfartygets ägare, innehavare eller operatör. Glidare samt anordningar som används för luftfart ska också ha en ansvarig person som förare, oavsett om glidaren eller anordningen är bemannad eller obemannad. Befälhavaren ansvarar för att luftfartyget eller anordningen används på ett betryggande sätt utan att andra luftfartyg eller en tredje part äventyras. Paragrafen gäller också befälhavare som svarar för flygandet av fjärrstyrda luftfartyg.

53 §. Certifikat, behörigheter och godkännanden samt medicinska intyg för flygbesättningen och piloter för fjärrstyrda luftfartyg. Paragrafen motsvarar 59 § i den gällande luftfartslagen, men i paragrafen tas som nya in krav på certifikat för piloter för fjärrstyrda luftfartyg.

Enligt 1 mom. ska medlemmarna av luftfartygets flygbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg ha ett certifikat som förutsätts för uppgiften, behörigheter och godkännanden samt ett medicinskt intyg. Begreppet medicinskt intyg är ett etablerat begrepp i EASA-förordningen och i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 och det är att föredra också i luftfartslagen före medicinskt kompetensbevis.

Dokumentet kan ha beviljats i Finland eller i en främmande stat för vilken gäller att de dokument som beviljats i staten erkänns i Finland i enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Det är inte ändamålsenligt att definiera begreppet flygbesättning i momentet. Hurdan flygbesättning som krävs kan bero av luftfartyget, företagets interna föreskrifter, den flygning som ska genomföras och av andra omständigheter. Flygbesättningen har då i respektive fall definierats exakt, men det går inte att ge någon allmän definition av medlemmarna av flygbesättningen. Fjärrstyrd flygverksamhet definieras i 62 § 14 punkten, och i 73 § föreskrivs om tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet.

Enligt 2 mom. ska certifikatskravet inte tillämpas på de lättaste formerna av sportflyg-

ning. Luftfartyg som får manövreras utan certifikat är de i 9 § 2 mom. nämnda tyngdpunktsstyrda ultralätta flygplan, glidare och andra luftfartyg som såsom ensitsiga har en maximal tommassa på högst 70 kg.

I 3 mom. föreskrivs att med avvikelse från 1 mom. 1 punkten krävs det inte av andra medlemmar av luftfartygets flygbesättning än luftfartygets befälhavare de certifikat, behörigheter eller godkännanden som uppgiften kräver när det gäller skolflygningar eller kontrollflygningar som hänför sig till erhållande av sådana certifikat, behörigheter eller godkännanden. Denna nya bestämmelse grundar sig på EASA-förordningen och på kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (den s.k. förordningen om flygande personal), som antagits med stöd av EASA-förordningen. Det krav på certifikat för flygelev som finns i gällande luftfartslag har inte medfört något väsentligt mervärde med tanke på säkerheten och ett slopande av kravet minskar också Trafiksäkerhetsverkets arbete med att bevilja certifikat. Vid sidan av det nya 3 mom. föreslås i luftfartslagen en ny 54 § om flygelevers rätt att flyga ensamma. Certifikat för verksamhet i anslutning till fjärrstyrda luftfartyg krävs inte heller av andra än av piloter av fjärrstyrda luftfartyg.

54 §. Flygelev. Den föreslagna paragrafen är ny i luftfartslagen och den hänför sig till de bestämmelser som föreslås i 53 §. Enligt artikel 7 i EASA-förordningen får en person utom under utbildning vara pilot, endast om han eller hon innehar ett flygcertifikat och ett medicinskt intyg som är lämpliga för den berörda typen av trafik. En pilot under utbildning behöver således vare sig certifikat eller medicinskt intyg. Enligt den genomförande-förordning som kommissionen antagit med stöd av EASA-förordningen (*kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008*) krävs av flygelever medicinskt intyg för ensamflygning. Enligt förordningen om flygande

personal får en flygelev inte flyga ensam utan godkännande och övervakning av en flyginstruktör. Vid den första ensamflygningen ska en elev under flygutbildning för flygplan, helikoptrar, autogiron och luftskepp vara minst 16 år gammal, och för segelflygplan och ballonger vara minst 14 år gammal. En autogiro är en flygfarkost vars lyftkraft kommer av en rotor utan motor i stället för eller vid sidan av vingar och där framdrivningen sker med hjälp av en propeller. En autogiro skiljer sig från en helikopter i det att den inte kan lyfta vertikalt, utan måste använda sig av startbana som flygplan. Enligt den föreslagna paragrafen ska bestämmelserna i de två nämnda förordningarna införas för den luftfart som omfattas av den nationella regleringen. En flygelev får flyga ensam när flyginstruktören ger tillstånd till detta och övervakar flygningen, flygeleven vid ensamflygningen av flygplan, helikoptrar och luftskepp är 16 år gammal och vid ensamflygningen av segelflygplan och ballonger är 14 år gammal, och flygeleven har ett medicinskt intyg.

55 §. Luftfartygs och fjärrstyrningsplatsers besättning. Paragrafen motsvarar 60 § i den gällande luftfartslagen, men det föreslås att paragrafen ändras så att den innehåller krav inte bara på luftfartygs besättning, utan också på fjärrstyrningsplatsers besättning.

Enligt 1 mom. ska ett luftfartyg och dess fjärrstyrningsplats vara tryggt bemannade när de används för luftfart. Agaren, innehavaren eller operatören ska ansvara för att luftfartyget är tryggt bemannat. Med tryggt bemannat avses den besättning (flyg- och kabinbesättning samt besättningen på fjärrstyrningsplatsen) som förordnats för ett visst flyguppsdrag och som har den utbildning och erfarenhet som behövs för flygningen samt de certifikat och annan behörighet som krävs. Med tryggt bemannat avses dessutom att luftfartyget ska ha minst den minimibesättning som krävs för flygning eller fjärrstyrning av ett luftfartyg och att de arbetstidsbegränsningar som föreskrivits ska följas när besättningen förordnas. Begränsningarna har föreskrivits bl.a. av säkerhetsskäl.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket utöver vad som bestäms i 1 mom. meddela sådana närmare föreskrifter som förutsätts

för flygsäkerheten och som baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och på EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den i fråga om luftfartygets befälhavare, flygbesättning och annan besättning samt fjärrstyrningsplatsens besättning som förutsätts för flyguppdraget, certifikat, behörigheter, behörighetsbevis, rättigheter, godkännanden och medicinska intyg som krävs av flygbesättningen, utbildning och erfarenhet som krävs av besättningen, maximala arbets- och flygtider samt minimivilotider. Föreskrifterna avvägs enligt svårighetsgraden för den flygverksamhet som aktualiseras i respektive fall.

56 §. Befälhavarens myndighet. Paragrafen motsvarar 61 § i gällande luftfartslag, men utformningen av 1 mom. föreslås bli ändrad så att den motsvarar utformningen i ICAO:s standarder och i de genomförandeförordningar som kommissionen utfärdat med stöd av EASA-förordningen. I 1 mom. bestäms om befälhavarens myndighet. Befälhavaren har den högsta myndigheten ombord. Befälhavarens myndighet ombord på luftfartyget börjar i och med förberedelserna av flygningen och upphör när passagerarna och besättningen har lämnat luftfartyget vid ändpunkten för flygningen. Befälhavaren kan tillfälligt ålägga en medlem av besättningen att utföra en annan syssla än den för vilken denne har anställts. När befälhavaren ger order ska han eller hon dock beakta de kompetensvillkor som hänför sig till en uppgift.

Om ordning, säkerhet eller något annat tvingande skäl kräver det ska befälhavaren enligt 2 mom. ha rätt att vägra ta ombord och av tvingande skäl före starten avlägsna eller, om flygningen påbörjats, vid den första lämpliga landningsplatsen landsätta en medlem av besättningen, passagerare eller gods. Sådana situationer som avses här orsakas vanligen av passagerare som uppför sig hotfullt eller berusade som inte har kontroll över sig själva. Ett tvingande skäl till åtgärden är t.ex. upprätthållande av säkerheten. Likaså kan t.ex. ett tvingande hot mot människoliv eller hälsa förutsätta att gods som visat sig vara farligt lämnas på en mellanlandningsplats eller att en allvarligt sjuk passagerare transporteras till sjukhusvård från en mellan-

landningsplats till och med mot passagerarens eller hans eller hennes medpassagerares vilja.

57 §. Förberedelse och genomförande av flygningar. Paragrafen motsvarar 62 § i gällande luftfartslag, men i 3 mom. föreslås ett tillägg om besättning och spanare vid en fjärrstyrningsplats för fjärrstyrda luftfartyg. Ett tillägg föreslås även i 4 mom. om bemyndigande att meddela föreskrifter om säker användning av luftfartyg som kan framföras på vatten samtidigt som paragrafens hänvisningar till internationella normer ses över.

Enligt 1 mom. ska luftfartygs och glidares befälhavare samt befälhavare för andra anordningar avsedda för luftfart, innan en flygning påbörjas, försäkra sig om att luftfartyget är luftvärdigt eller att anordningen är luftvärdig och att flygningen även i övrigt har förberetts enligt bestämmelserna och föreskrifterna. En del av de mera detaljerade anvisningarna för flygförberedelse har meddelats som luftfartsföreskrifter bland de trafikregler för luftfart som publicerats, men flygförberedelserna inrymmer också många andra åtgärder, såsom lastning och tankning av luftfartyget samt avisning.

Enligt 2 mom. ska luftfartygets och anordningens befälhavare se till att flygningen genomförs på ett betryggande sätt. Befälhavaren ska likaså se till att bestämmelserna och föreskrifterna samt villkoren enligt drifttillståndet, bruksflygtillståndet eller flygutbildningstillståndet samt den av luftfartsmyndigheten godkända flyghandboken iakttas under flygningen. Bestämmelsen i momentet utvidgas till att även omfatta besättning och spanare vid en fjärrstyrningsplats för fjärrstyrda luftfartyg. Skyldigheten att iaktta tillståndsvillkoren innebär i praktiken att befälhavaren är skyldig att t.ex. som tillståndsvillkor följa den gällande drifthandboken för lufttrafikföretaget. Kravet på att genomföra flygningen tryggt förutsätter bl.a. att befälhavaren på ett yrkeskunnigt sätt beaktar luftfartygstillverkarens bruksanvisningar och bruksrestriktioner för flygplanstypen.

Enligt 3 mom. ska medlemmarna av besättningen, inklusive besättning och spanare vid fjärrstyrningsplatsen för fjärrstyrda luftfartyg, utföra de uppgifter som ålagts dem i

flyghandboken eller via villkoren enligt drifttillståndet, bruksflygtillståndet eller flygutbildningstillståndet, om inte luftfartygets befälhavare bestämmer något annat. Befälhavaren har högsta ansvar för tryggheten under flygningen och om säkerheten kräver det måste befälhavaren kunna bestämma att besättningen eller en medlem av besättningen ska handla annorlunda än vad som sägs i handboken. Motsvarande ansvar har befälhavaren för besättningen vid en fjärrstyrningsplats för fjärrstyrda luftfartyg. På samma sätt som i fråga om 2 mom. innebär skyldigheten att iaktta villkoren att besättningen är skyldig att t.ex. som tillståndsvillkor följa den gällande drifthandboken för lufttrafikföretaget.

I 4 mom. föreskrivs det om Trafiksäkerhetsverkets rätt att meddela sådana närmare föreskrifter som flygsäkerheten kräver och som baserar sig på internationella säkerhetskrav samt på bestämmelserna i EASA-förordningen och i de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den. Föreskrifterna kan t.ex. gälla förberedelser inför en flygning, genomförande av en flygning och verksamhet under flygningen, specialutrustning som krävs för den aktuella flygningen, omedelbara åtgärder efter flygningen, fallskärmshoppning, avancerad flygning, flygbogsering samt spridning av ämnen eller fällning av föremål. Jämfört med motsvarande bestämmelse i gällande luftfartslag föreslås det att en ny 9 punkt om bemyndigande att meddela föreskrifter om säker användning av luftfartyg som kan framföras på vatten tas in i momentet. Särskilt polisen och gränsbevakningsväsendet har velat poängtera säkerheten när vattenflygplan stiger och landar, så att säkerheten för andra som rör sig på vatten eller vid stränderna inte äventyras.

58 §. Försorg om luftfartyg, passagerare och gods. Paragrafen motsvarar 63 § i den gällande luftfartslagen. I paragrafen bestäms om befälhavarens och besättningens skyldighet att dra försorg om luftfartyget samt passagerare och gods som transporteras i fartyget. Om ett luftfartyg råkar i nöd, ska befälhavaren och besättningen med till buds stående medel skydda luftfartyget samt personer och egendom ombord.

59 §. Passagerarnas skyldigheter på flygningar. Paragrafen motsvarar 64 § i den gäl-

lande luftfartslagen. Enligt paragrafen får passagerarna inte äventyra flygningens, inklusive besättningens eller passagerarnas, säkerhet. Passagerarna ska dessutom för upprätthållande av ordningen och sin egen och andras säkerhet ombord följa de påbud som besättningen utfärdar.

60 §. Ordning och tvångsmedel. Paragrafen motsvarar 65 § i den gällande luftfartslagen. I 1 mom. bestäms om befälhavarens rätt att använda gripande, visitering av personer eller kontroll av gods eller omhändertagande av gods som är nödvändiga för att återställa ordningen eller för att avvärja en fara som hotar säkerheten och vilka utifrån en helhetsbedömning kan anses försvarliga. Vid bedömningen ska hänsyn tas till hur stor faran är samt situationen också i övrigt. Tvångsmedel ska få tillgripas om ett luftfartyg är i fara eller om passagerarnas eller besättningens säkerhet annars kräver det. Befälhavarens rätt att tillgripa tvångsmedel baserar sig bl.a. på den i Tokyo den 14 september 1963 ingångna internationella konventionen om brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg (FördrS 22/1971). Varje medlem av besättningen är skyldig att utan särskild order ge befälhavaren nödvändigt bistånd. I momentet bestäms dessutom att också passagerarna ska ha rätt, dock inte skyldighet, att ge bistånd på uppmaning av befälhavaren eller en medlem av besättningen. Passagerarna bistår då befälhavaren och besättningsmedlemmarna i enlighet med anvisningarna.

Enligt 2 mom. ska medlemmarna av besättningen och passagerarna ha rätt att vidta sådana förebyggande åtgärder som avses i 1 mom. utan befälhavarens uppmaning, om det är uppenbart att åtgärden är nödvändig för att skydda luftfartyget eller personer eller egendom ombord. Med uppenbart avses att medlemmarna av besättningen eller passagerarna utifrån de händelser som föregått enligt en objektiv bedömning har grundad anledning att anta att situationen utvecklas i en farlig riktning om man inte ingriper i tid. Bestämmelsen är nödvändig för att både medlemmarna av besättningen och passagerarna ska ha möjlighet att omedelbart ingripa i störande verksamhet i samband med flygning och i andra hotfulla störande situationer utan något

påbud av befälhavaren. Ett luftfartygs befälhavare måste i hög grad koncentrera sig på att manövrera luftfartyget och det kan inte antas att befälhavaren alltid hinner bedöma de situationer som håller på att utvecklas i kabinen. Besättningens och passagerarnas rätt att ingripa i situationen innebär därför större möjligheter att förhindra att situationen blir farlig för luftfartyget och passagerarna.

Enligt 3 mom. ska de tvångsmedel som avses i 1 mom. få användas högst till dess att ärendet kan överföras på den behöriga myndigheten. Exempelvis rätten att gripa en person upphör när en polisman eller någon annan tjänsteman till vars uppgifter den fortsatta utredningen hör har anlänt till platsen. Med behörig myndighet avses här, beroende på situationen, både finska och utländska myndigheter.

I 4 mom. föreslås en informativ hänvisning till bestämmelserna om excess i samband med användning av maktmedel i strafflagen. Bestämmelserna tillämpas när de åtgärder som avses i paragrafen bedöms i efterhand.

Eftersom bestämmelsen ger luftfartygets befälhavare rätt att använda tvångsmedel för att säkerställa passagerarnas och besättningens säkerhet, har användningen av tvångsmedel ansetts som utövning av offentlig makt (GrUU 48/2005 rd). Således är den uppgift som avses i paragrafen en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen. Grundlagsutskottet konstaterar i sitt utlåtande (GrUU 48/2005 rd) att det inte har någonting att anmärka mot luftfartygets befälhavares rätt att använda tvångsmedel med tanke på 124 § i grundlagen. Det är närmast fråga om faktisk förvaltningsverksamhet och operativt skötande av uppgifter, och i anslutning till dessa kan det inte krävas att de allmänna förvaltningslagarna ska iakttas. I ärendet görs inga sådana förvaltningsbeslut som avses i förvaltningslagen. I 174 § bestäms om befälhavarens straffrättsliga tjänsteansvar.

61 §. Luftfartygs handlingar. Paragrafen motsvarar 66 § i den gällande luftfartslagen. I 1 mom. föreskrivs det att ett luftfartyg när det används för luftfart ska ha med sig ett giltigt registreringsbevis och ett giltigt luftvärldighetsbevis, en utredning över luftfartygets obligatoriska försäkringsskydd samt de av

luftfartygets typ och flygningen beroende övriga handlingar som Trafiksäkerhetsverket bestämmer och som är nödvändiga för en säker flygning och för myndigheternas tillsyn över flygningen. Sådana handlingar är t.ex. flyghandbok, kontrollistor, förteckning över minimiutrustning, vikt- och balansbesked, operativ licens och drifttillstånd, drifthandbok, resedagbok, licens för radiostation i luftfartyg, utredning över luftfartygets försäkringsskydd, bullerbevis, passagerarförteckning och utredning över frakt och eventuella farliga ämnen.

I 2 mom. bestäms på motsvarande sätt som i 1 mom. om de handlingar som inom finskt territorium ska finnas i ett utländskt luftfartyg eller i ett luftfartyg som inte har registrerats.

Jämfört med gällande luftfartslag föreslås i paragrafen ett nytt 3 mom., med stöd av vilket Trafiksäkerhetsverket vid behov får meddela närmare föreskrifter om de handlingar som krävs för ett obemannat luftfartyg, med hänsyn till utvecklingen av den internationella lagstiftningen och unionslagstiftningen. De handlingar som krävs för ett obemannat luftfartyg ska förvaras på fjärrstyrningsplatsen, om inte Trafiksäkerhetsverket bestämmer något annat.

6 kap. **Kommersiell lufttransport och tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall**

I kapitlet föreslås bestämmelser om kommersiell lufttransport. Bestämmelserna kompletterar unionslagstiftningen om flygtrafik, särskilt bestämmelserna i lufttrafikförordningen och förordningen om luftfartsavtal med tredjeland. Utgångspunkten för unionslagstiftningen är att prövning av ändamålsenligheten inte ska tillämpas när operativa licenser och drifttillstånd beviljas. Alla som uppfyller villkoren för erhållande av tillstånd ska beviljas tillstånd. De tillstånd som avses i kapitlet beviljas av Trafiksäkerhetsverket.

62 §. Definitioner. I 1 och 2 punkten definieras EU:s lufttrafikförordning och förordningen om luftfartsavtal med tredjeland.

I 3 punkten definieras begreppet kommersiell lufttransport (Commercial Air Transport). Med kommersiell lufttransport avses an-

vändning av luftfartyg mot betalning eller annan ersättning för transport av passagerare, gods eller post, inklusive rundflygningar.

I 4 och 5 punkten definieras begreppen *bruksflyg* och *bruksflygtillstånd*. Med *bruksflyg* (Aerial Work) avses användning av luftfartyg för specialuppdrag, såsom flygningar i anslutning till jord- och skogsbruk, flygningar i anslutning till byggverksamhet, flygfotograferings- och kartläggningsflygningar, forskningsflygningar, flygmätningar av flygnavigeringsanläggningar, flygningar som avser inspektion och röjning av kraftledningar, flygningar som avser bogsering av luftfartyg och andra föremål, flygningar för fallskärmshoppning eller deltagande i räddningstjänst, trafikövervakning från ett luftfartyg, skogsbrandsbevakning, släckning av skogsbränder eller annat motsvarande. Med *bruksflygtillstånd* avses ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren kan bedriva *bruksflyg*.

I 6–9 punkten definieras begreppen *flygutbildnings-*, *flyguppvisnings-* och *flygtävlings-tillstånd samt operativ licens*. Med *flygutbildningstillstånd* avses ett tillstånd att ge sådan flygutbildning eller teoretisk utbildning som hänför sig till erhållande av och fortsatt giltighet för certifikat, behörighetsbevis, behörigheter eller godkännanden för luftfartygs flygbesättning. Med *flyguppvisningstillstånd* avses ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren får ordna en flyguppvisning. Med *flygtävlingstillstånd* avses ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren får ordna en flygtävling. Med *operativ licens* (Operating Licence) avses ett i lufttrafikförordningen avsett tillstånd med stöd av vilket den som innehar tillståndet mot betalning eller någon annan ersättning får utföra lufttransport av passagerare, post och fraktgods.

I 10 och 11 punkten definieras begreppen *flyguppvisning* och *avancerad flygning*. Med *flyguppvisning* avses en i lagen om sammankomster (530/1999) avsedd offentlig tillställning vid vilken det ordnas luftfartsverksamhet inför publik. Med *avancerad flygning* avses avsiktligt utförda manövrer med ett luftfartyg som innebär en plötslig förändring av dess läge, ett onormalt läge eller en onormal variation i hastighet, som inte krävs vid normal flygning eller vid utbildning för andra

certifikat eller behörigheter än behörigheten för avancerad flygning.

I 12 punkten definieras begreppet *kommerciell trafik* (*commercial operation*) som avser all luftfartygstrafik som mot ersättning eller annan form av gottgörelse är tillgänglig för allmänheten eller, om den inte är tillgänglig för allmänheten, bedrivs i enlighet med ett avtal mellan en operatör och en kund, och som inte kontrolleras av kunden.

I 13 punkten definieras begreppet *tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet* som avser i 73 § avsett tillstånd som krävs för användning av obemannade luftfartyg som styrs från en fjärrstyrningsplats.

63 §. Operativ licens. I 1 mom. hänvisas det till EU:s lufttrafikförordning. I artikel 4 i lufttrafikförordningen finns bestämmelser om operativ licens. I Finland beviljas den operativa licensen av Trafiksäkerhetsverket. Det föreslås att i 1 mom. tas in en bestämmelse enligt vilken det för beviljande av operativ licens krävs gott anseende. Enligt artikel 7 i EU:s lufttrafikförordning får medlemsstaten föreskriva om ett krav på gott anseende för innehavare av operativ licens. Den sökande uppfyller inte kravet på gott anseende, om han eller hon under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att personen är uppenbart olämplig att bedriva flygtrafik. Motsvarande krav finns bl.a. i 12 § i järnvägslagen (304/2011) i förutsättningarna för beviljande av koncession. Det goda anseendet bevisas genom ett utlåtande av Rättsregistercentralen över att den som ansöker om licens inte är dömd för brott och att den sökande har skött ansvar och förpliktelser och inte har gått i konkurs.

Enligt 2 mom. ska de luftfartyg som lufttrafikföretag använder registreras i luftfartygsregistret i Finland i enlighet med bestämmelserna i 2 kap. Bestämmelser om registrering finns i artikel 12 i lufttrafikförordningen. I fråga om ett enskilt luftfartyg som ett lufttrafikföretag använder kan Trafiksäkerhetsverket tillåta att det registreras i en annan med-

lemsstat, om tillsynen över dess flygsäkerhet kan utövas på lämpligt sätt.

64 §. Flygtrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- och ändpunkt i Finland. Paragrafen motsvarar 71 § i den gällande luftfartslagen. I paragrafen bestäms om bedrivande av flygtrafik på flygrutter i Finland och på andra flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- och ändpunkt i Finland. Med bedrivande av flygtrafik avses här transport av passagerare, post och fraktgods. Paragrafen kompletterar till behövliga delar EU:s lufttrafikförordning. Enligt paragrafen krävs det för bedrivande av flygtrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- eller ändpunkt i Finland en operativ licens som beviljats i en medlemsstat. Vidare föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket i enskilda fall eller på grundval av internationella förpliktelser som är bindande för Finland kan bevilja även innehavare av en annan än i en medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet beviljad operativ licens ett tillstånd att bedriva sådan trafik. Det här gäller i praktiken rättigheter enligt den s.k. femte friheten som genom luftfartsavtal beviljats flygbolag från tredjeländer. Ett sådant flygbolag från tredjeländ kan genomföra fortsättningsflyg inom unionen. Enligt internationell praxis förutsätts då ett godkännande av luftfartsmyndigheten. I paragrafen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att bevilja ett sådant tillstånd.

65 §. Allmän trafikplikt. Paragrafen motsvarar 72 § i gällande luftfartslag. Det föreslås ändå att paragrafen ska ändras jämfört med bestämmelsen i den gällande luftfartslagen, så att det inte är kommunikationsministeriet utan Trafikverket som i framtiden är den i artikel 16 i lufttrafikförordningen avsedda myndighet som beslutar om införande av allmän trafikplikt. Trafikverket ska också svara för anordnandet av ett anbudsförfarande för en sådan flyglinje som omfattas av allmän trafikplikt och för vilken man enligt anbudsförfarande väljer ett flygbolag att trafikera med ensamrätt.

66 §. Reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer. Paragrafen motsvarar 73 § i den gällande luftfartslagen. Enligt 1 mom.

ska Trafiksäkerhetsverket bevilja flygruttsvisa trafik tillstånd för reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer. I praktiken ska trafik tillstånd utfärdas för viss tid eller tills vidare.

I 2 mom. bestäms om förutsättningarna för att ett trafik tillstånd ska beviljas. Ett trafik tillstånd ska för det första beviljas en sådan innehavare av operativ licens som är etablerad i Finland. I praktiken har EU-flygbolag ansetts vara etablerade i Finland då de bedriver trafik i Finland, från Finland eller till Finland. För det andra ska trafik tillstånd beviljas ett flygbolag från tredjeländ med stöd av luftfartsavtal mellan Finland och tredjeländet, vilket betyder att flygbolaget från tredjeländ utnämns av luftfartsmyndigheten i det nämnda tredjeländet, vilken också beviljar bolaget trafik tillstånd. Trafik tillstånd beviljas för det tredje en sökande som har ett av en myndighet i tredjeländ beviljat tillstånd som motsvarar ett drift tillstånd enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen och som uppfyller kraven i Europeiska unionens lagstiftning.

I 3 mom. föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket fastställer transportavgifterna, platsutbudet, tidtabellerna och övriga flygtrafiksvillkor för trafik enligt 1 mom.

I flygtrafik mellan Finland och ett land utanför Schengenområdet krävs dessutom en sådan inresekontroll av tredjelandsmedborgare som avses i punkt 2 i bilaga VI till kodexen om Schengengränserna. Dessutom iaktas vid gränskontrollerna naturligtvis också 13 § i gränsbevakningslagen (578/2005) och 4 § i statsrådets förordning om gränsövergångsställen och fördelningen av gränskontrollavgifter vid dem (901/2006).

67 §. Flygtrafik på flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar. Paragrafen motsvarar 74 § i den gällande luftfartslagen. I 1 mom. bestäms om beviljande av trafik tillstånd på flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar på basis av luftfartsavtal. Enligt artikel 5 i förordningen om yttre förbindelser gäller att i sådana fall där det genom ett luftfartsavtal har införts begränsningar av utnyttjandet av trafik rättigheter ska medlemsstaten se till att trafik rättigheter fördelas mellan berättigade EU-lufttrafikföretag enligt ett icke-diskriminerande och öppet förfarande. Genom luftfartsavtal begränsas t.ex.

antalet flygbolag på de överenskomna flygrutterna, antalet veckoturer eller kapaciteten. Trafiksäkerhetsverket ska besluta om vilken eller vilka av dem som ansöker om trafiktillstånd som ska få bedriva trafik. Ett beslut om trafiktillstånd ska basera sig på en övergripande granskning, där hänsyn tas till passagerar- och godstrafikens behov, främjande av konkurrens och en balanserad utveckling av flygtrafiken inom Europeiska unionen.

I 2 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om förfarandet för beviljande av trafiktillstånd.

68 §. Icke-reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer. Paragrafen motsvarar i stort sett 75 § i den gällande luftfartslagen. Begreppet icke-reguljär flygtrafik (*non-scheduled air services*) är etablerat inom luftfarten och har inom luftfarten sin helt egna innebörd och har använts i luftfartslagen sedan 1995. Med icke-reguljär flygtrafik avses annan än reguljär flygtrafik, närmast beställnings- och taxifygtrafik. Regleringen av charterflygningar baserar sig på artikel 5 andra stycket i Chicagokonventionen. Närmare bestämmelser ingår i bilaga 9 till konventionen.

Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket vara den myndighet som beviljar tillstånd. Tillstånd ska beviljas för enstaka flygningar eller flygserier med flera flygningar. För att erhålla tillstånd ska lufttrafikföretaget visa att dess drifttillstånd och operativa licens eller tillstånd som motsvarar dessa gör det möjligt att bedriva trafiken. Dessutom ska det förfoga över materiel som lämpar sig för adekvata flygningar.

Enligt 2 mom. kan tillstånd vägras, om det finns anledning att misstänka att sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt. Tillstånd ska inte heller beviljas, om sökanden inte har tillräcklig ansvarsförsäkring för skador vid luftfart. En grund för att vägra tillstånd kan också vara misstankar om att sökanden försöker kringgå de krav på bedrivande av reguljär flygtrafik som föreskrivs i 66 och 67 §. Även ömsesidighet kan ligga till grund för att vägra tillstånd, dvs. tillstånd ska inte beviljas om den stat som sökanden kommer från inte skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag ett motsvarande tillstånd.

I 3 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter om ansökan om tillstånd och om de handlingar med hjälp av vilka sökanden visar att tillståndsvillkoren uppfylls. För att kunna bedöma förutsättningarna för att tillstånd ska beviljas och för att kunna individualisera tillståndet behöver Trafiksäkerhetsverket bl.a. uppgifter om flygbolagets namn och adress, flygnummer, luftfartygets typ och registreringsbeteckning, flygningens ändamål, såsom charterflygning, taxifyg eller humanitär flygning, i fråga om charterflygning beställaren och dennes kontaktuppgifter, antalet passagerare samt fraktens slag och mängd, luftfartygets flyglinje och tidtabell samt de flygplatser där luftfartyget upptar eller avlämnar passagerare eller frakt. I momentet bemyndigas Trafiksäkerhetsverket vidare att genom föreskrifter begränsa den andel som andra lufttransporter än de som säljs som en del av paketresorna utgör av det totala platsutbudet på varje flygning (s.k. Seat Only-flygningar). Icke-reguljära flygningar är i huvudsak avsedda för paketresor. Passagerarplatser på flygningarna bör säljas som en del av respaketet, där den andra delen utgörs av t.ex. inkvartering på hotell. Sådana begränsningar enligt internationell praxis kan behövas för att den icke-reguljära flygtrafiken tillräckligt tydligt ska kunna åtskiljas från den reguljär flygtrafiken.

I 4 mom. förutsätts det att i de föreskrifter som avses i 3 mom. i tillämpliga delar ska beaktas Europeiska unionens lagstiftning om bedrivande av icke-reguljära flygtrafik och dessutom de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen, Eurocontrols beslut, ECAC:s rekommendationer och internationell praxis till den del den allmänt tillämpas i medlemsstaterna.

Enligt 5 mom. får lufttrafikföretag som innehar en operativ licens som beviljats i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet även bedriva icke-reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer.

Enligt 6 mom. får Trafiksäkerhetsverket dock förbjuda bedrivande av sådan icke-reguljär flygtrafik enligt 5 mom. om det orsakar verksamheten enligt trafiktillståndet ekonomiska olägenheter som inte kan betrak-

tas som obetydliga och lufttrafikföretaget kringgår begränsningarna för reguljär flygtrafik i 66 § genom att bedriva icke-reguljär flygtrafik.

På motsvarande sätt som det konstateras ovan i motiveringen till 66 § krävs det också i icke-reguljär flygtrafik mellan Schengenområdet och Finland en sådan inresekontroll av tredjelandsmedborgare som avses i punkt 2 i bilaga VI till kodexen om Schengengränserna och i trafiken ska tillämpas även andra krav i den nationella lagstiftningen om gränsbevakning.

69 §. Flygtrafik över finskt territorium. Paragrafen motsvarar 76 § i gällande luftfartslag. Enligt 1 mom. ska reguljär och icke-reguljär flygtrafik få bedrivas över finskt territorium utan separat tillstånd, om så har avtalats på grundval av ett bilateralt avtal mellan Finland och lufttrafikföretagets hemstat eller ett multilateralt avtal.

Enligt 2 mom. beviljar Trafiksäkerhetsverket i andra än de fall som avses i 1 mom. tillstånd för flygtrafik över finskt territorium. Tillstånd beviljas för reguljär flygtrafik, enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar. Tillstånd beviljas, om lufttrafikföretaget visar att dess drifttillstånd och operativa licens eller tillstånd som motsvarar dessa gör det möjligt att bedriva trafiken och att det förfogar över materiel som lämpar sig för adekvata flygningar.

I 3 mom. föreskrivs om de villkor enligt vilka tillstånd kan vägras. Tillstånd kan vägras om det finns anledning att misstänka att sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt, sökanden inte har tillräcklig ansvarsförsäkring för skador vid luftfart, eller sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.

70 §. Bruksflygtillstånd. Paragrafen motsvarar i stort sett 77 § i den gällande luftfartslagen. I 1 mom. sägs det att för bruksflyg krävs ett bruksflygtillstånd av Trafiksäkerhetsverket. Tillståndet behövs även om verksamheten inte bedrivs i kommersiellt syfte. För att bruksflygtillstånd ska beviljas förutsätts enligt momentet att sökanden har den organisation och personal som krävs för att bruksflyg ska kunna utföras på ett betryggande sätt samt förfogar över materiel som

lämpar sig för den planerade verksamheten. Bruksflyg är flygverksamhet som ofta innebär avvikelser från trafikreglerna för luftfart. Verksamheten kan omfatta verksamhet som kräver specialutbildning, flygverksamhet på exceptionellt låg flyghöjd eller behov av att använda specialanordningar som installerats i luftfartyget och som kan påverka luftfartygets flygegenskaper. Av dessa orsaker kan verksamheten vara förenad med ökade säkerhetsrisker, vilket gör det befogat att kräva tillstånd för verksamheten. Tillståndspliktig verksamhet möjliggör ändamålsenlig övervakning. Det är omöjligt att utforma en heltäckande förteckning över alla underarter av bruksflyg, eftersom det ständigt utvecklas nya verksamhetsformer.

Enligt 2 mom. krävs bruksflygtillstånd inte för de former av bruksflyg som räknas upp i momentet. Jämfört med gällande luftfartslag har listan kompletterats med statlig och militär luftfart. För statlig och militär luftfart krävs inte heller enligt gällande luftfartsbestämmelse (OPS M1–23) bruksflygtillstånd, men det föreslås nu att detta tas in i lag.

I 3 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att tillåta att även annat bruksflyg än bruksflyg enligt momentet ska få genomföras utan tillstånd. För att en viss form av bruksflyg ska befrias från kravet på tillstånd förutsätts då dessutom att verksamheten inte avviker från normal privatflygning i den grad att det för trygghet av säkerheten finns behov av tillsyn via ett tillstånd.

I 4 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att ställa sådana närmare villkor för beviljande av bruksflygtillstånd som förutsätts för att trygga säker verksamhet med bruksflyg. Föreskrifterna kan gälla följande som förutsätts för uppdraget: dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om tillståndshavarens organisation och personal, materiel som används samt drifhandböcker och metoder. Motsvarande krav i EU-lagstiftningen finns i EASA-förordningen och i den genomförandeförordning som kommissionen senare utfärdar med stöd av den. Avsikten är att kommissionen ska anta en genomförandeförordning om bruksflyg sommaren 2014. Bestämmelser om kravet på drifhandbok finns i bilaga IV till EASA-förordningen. Grundkraven på drifhandboken beskrivs som att

handboken måste innehålla alla instruktioner, uppgifter och förfaranden avseende samtliga operativa luftfartyg som är nödvändiga för att den operativa personalen ska kunna utföra sina uppgifter.

Trafiksäkerhetsverket bemyndigas dessutom att meddela föreskrifter om ekonomiska krav på innehavare av bruksflygtillstånd, för att det ska finnas tillräckligt med medel för att säkerställa trygg verksamhet. Även till denna del motsvarar paragrafen bestämmelsen i gällande luftfartslag. Av tradition har man velat säkerställa luftfartsmyndighetens rätt till insyn i operatörens ekonomi, eftersom ekonomiska problem har ansetts vara en verklig flygsäkerhetsrisk, t.ex. kan man vilja pruta på underhållskostnaderna av ekonomiska orsaker. Enligt gällande luftfartsbestämmelse om bruksflyg ska operatören ha tillräckliga ekonomiska resurser för att kunna ordna säker flygverksamhet. De ekonomiska resurserna anses vara otillräckliga om operatören har försatts i konkurs eller i likvidation eller har betydande betalningsstörningar. Det har inte ansetts nödvändigt att föreskriva närmare om de ekonomiska förutsättningarna.

I 5 mom. föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket ska bevilja bruksflygtillstånd om sökanden uppfyller villkoren enligt paragrafen. Bruksflygtillstånd ska beviljas för viss tid.

I 6 mom. föreskrivs det att luftfartyg som används för bruksflyg, med undantag för obemannade luftfartyg med en operativ massa understigande 150 kg, ska införas i luftfartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja ett luftfartyg som registrerats i en annan medlemsstat bruksflygtillstånd, om tillsynen över dess flygsäkerhet kan utövas på ett ändamålsenligt sätt. Om inte något lämpligt i en medlemsstat registrerat luftfartyg står till förfogande för bruksflyg och om inte flygsäkerheten äventyras, kan Trafiksäkerhetsverket godkänna att ett fartyg som registrerats i luftfartygsregistret i ett tredjeland används. Bestämmelsen finns också i gällande lag. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de förutsättningar under vilka ett sådant luftfartyg kan godkännas för bruksflygningsuppdrag. I fortsättningen är det möjligt att ett krav på registrering också av lätta obemannade luftfartyg tas

in i EU:s gemensamma trafikregler för luftfart. I detta skede är avsikten att inte ställa krav på registrering av sådana lätta luftfartyg, men på ägarens ansökan kan de ändå införas i luftfartygsregistret. Viljan att registrera ett obemannat luftfartyg kan t.ex. grunda sig på praxis eller regler som tillämpas i uppdragsgivarens hemstat eller på krav från försäkringsbolaget.

71 §. *Flygutbildningstillstånd. I 1 mom.* sägs att det för flygutbildning krävs ett flygutbildningstillstånd av Trafiksäkerhetsverket. Tillstånd krävs för utbildning som hänför sig till erhållande av och fortsatt giltighet för certifikat, behörighetsbevis, behörigheter eller godkännanden. Tillstånd krävs både för praktisk utbildning som ges ombord på ett luftfartyg och för teoretisk utbildning. Tillstånd krävs för utbildning som hänför sig till erhållande av och fortsatt giltighet för certifikat, behörighetsbevis, behörigheter eller godkännanden. Enligt kraven i JAR-FCL förutsätts att den som bedriver flygutbildningsverksamhet har godkänts som utbildningsorganisation (Flight Training Organisation Approval) och som utbildningsorganisation för den aktuella typen (Type Rating Training Organisation Approval) eller i fråga om privatflygarutbildning att utbildningsorganisationen har registrerats. I vissa fall föreligger också skyldighet att återkalla sådana godkännanden och registreringar. Tillståndspliktig verksamhet möjliggör ändamålsenlig övervakning. För att flygutbildningstillstånd ska beviljas är den grundläggande förutsättningen enligt momentet att sökanden har den organisation och personal som krävs för trygg och adekvat flygutbildning och förfogar över materiel, lokaler och läromedel som lämpar sig för den planerade verksamheten.

I 2 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att ställa sådana närmare villkor för beviljande av flygutbildningstillstånd som förutsätts för säkerställande av trygg flygutbildning. Föreskrifterna kan gälla följande som förutsätts för uppdraget: dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om tillståndshavarens organisation och personal, materiel, undervisningslokaler och övriga läromedel samt drifhandböcker, verksamhetsmetoder och utbildningsprogram.

Flygutbildningstillstånd ska beviljas sådana sökande som uppfyller villkoren. En bestämmelse om detta föreslås i 3 *mom.* Flygutbildningstillstånd ska beviljas för viss tid.

I 4 *mom.* bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om när flygutbildning får ges utan flygutbildningstillstånd. För att en viss form av flygutbildning ska befrias från kravet på tillstånd förutsätts att det inte är nödvändigt att skaffa ett tillstånd för att trygga säkerheten. Sådan verksamhet är t.ex. repetitionsutbildning, typutbildning som gäller enklare luftfartyg och utbildning som inte siktar till ett certifikat, t.ex. utbildning i konstflygning (avancerad flygning).

Jämfört med 78 § i gällande luftfartslag tas i paragrafen in ett nytt 5 *mom.*, enligt vilket Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om godkännande av utbildningsorganisationer för kabinbesättningen, med hänsyn till bestämmelserna i kommissionens förordning om flygande personal och rådande praxis i Europa. Enligt förordningen om flygande personal, sådan den lyder ändrad genom förordning (EU) nr 290/2012, krävs en myndighets godkännande av en utbildningsorganisation som ger grundutbildning för kabinbesättning. I EU-lagstiftningen har ännu inte tagits in närmare kriterier för detta godkännande. I diskussioner som förts i EU har medlemsstaterna uppmanats att tillämpa nationella krav tills vidare. I Finland har det inte hittills krävts godkännande för utbildningsorganisationer, så det har hittills inte funnits några färdiga krav eller bemyndiganden att meddela föreskrifter om godkännande. Avsikten är att bestämmelsen i detta moment endast ska tillämpas till dess att EU-rättsakter som gäller frågan träder i kraft.

72 §. Flyguppvisningar och flygtävlingar. Paragrafen motsvarar 79 § i den gällande luftfartslagen när det gäller flyguppvisnings- och flygtävlingstillstånd. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras jämfört med gällande 79 § i luftfartslagen så att den inte innehåller ordet tillstånd, eftersom man delvis frångår kravet på tillstånd för enskilda uppvisningar och tävlingar. Enligt 79 § i den gällande luftfartslagen krävs tillstånd för alla uppvisningar och tävlingar. Enligt 1 *mom.* krävs i fortsättningen för ordnande av flyguppvisningar

eller flygtävlingar ett tillstånd av Trafiksäkerhetsverket endast när evenemanget ordnas på en flygplats, programmet omfattar avancerad flygning eller evenemanget har utländska deltagare.

I 2 *mom.* föreskrivs om förutsättningarna för att tillstånd ska beviljas, och de motsvarar i stort sett förutsättningarna i 79 § 1 *mom.* i den gällande luftfartslagen. För att flyguppvisnings- eller flygtävlingstillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden har den organisation och personal som krävs för att uppvisningen eller tävlingen ska kunna genomföras på ett betryggande sätt. Dessutom förutsätts det att den materiel som används vid det evenemang som avses i tillståndet, de som uppträder vid flyguppvisningen eller tävlingsdeltagarna, flygprogrammen och säkerhetsarrangemangen vid evenemanget uppfyller kraven enligt bestämmelser och föreskrifter.

I 3 *mom.* bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela de närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd som behövs för att evenemangen ska kunna ordnas på ett betryggande sätt. Föreskrifterna kan gälla dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av flyguppvisningstillstånd eller flygtävlingstillstånd, materiel som används vid det evenemang som avses i flyguppvisningstillståndet eller flygtävlingstillståndet, personer som uppträder vid flyguppvisningen, de uppträdandes flygprogram och tävlingsdeltagare, samt verksamhetsmetoder för innehavare av flyguppvisningstillstånd eller flygtävlingstillstånd, säkerhetsarrangemang vid evenemangen samt arrangörens samverkan med flygtrafiktjänstorgan och andra myndigheter än luftfartsmyndigheterna.

Enligt 4 *mom.* ska flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd beviljas, om sökanden uppfyller villkoren enligt denna paragraf och de villkor som föreskrivits med stöd av 3 *mom.* Flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd ska beviljas särskilt för varje evenemang eller evenemangsserie.

I 5 *mom.* bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter som behövs för att sådana flyguppvisningar och flygtävlingar som i fortsättningen inte kräver separat tillstånd ska kunna ordnas på ett betryggande

sätt. Föreskrifterna kan gälla anmälan om evenemanget, arrangörens ansvariga personer och verksamhetsmetoder, säkerhetsarrangemang vid evenemanget samt samverkan med flygtrafiktjänstorgan och andra myndigheter än luftfartsmyndigheterna.

73 §. Tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet. Bestämmelsen är ny i luftfartslagen och hör samman med den reform av bestämmelser om obemannade luftfartyg och modellflygplan som görs i luftfartslagen. Med fjärrstyrd flygverksamhet (*remotely piloted aircraft operation*) avses användning av obemannade fjärrstyrda luftfartyg. I internationella bestämmelser eller EU-bestämmelser finns det ännu inga krav på fjärrstyrd flygverksamhet och tillståndsplikt för sådan, men utvecklingsarbetet har kommit långt. Genom en sådan möjliggörande formulering av paragrafen som nu föreslås finns förutsättningar att övergå till tillståndspliktig verksamhet när internationell och/eller ett internt samförstånd inom EU nås. Tillstånd ska beviljas om sökanden har den personal som krävs för att bedriva säker fjärrstyrd flygverksamhet samt förfogar över materiel som lämpar sig för verksamheten och de anvisningar som gäller verksamheten.

74 §. Administrativa påföljder. I paragrafen hänvisas till de bestämmelser i 14 kap. som gäller ingripande i tillstånd som beviljats en organisation.

7 kap. **Flygplatser och markutrustning**

Kapitlet motsvarar i stort sett 9 kap. i gällande lag. I kapitlet bestäms om de tillstånd som förutsätts för inrättande och ibruktagande av flygplatser och om nyttjanderätt av olika flygplatser. I kapitlet finns också bestämmelser om främjande av smidig flygtrafik samt fördelning av avgångs- och ankomsttider. I kapitlet bestäms om vissa undantag från tillståndsförfarandena när det gäller försvarsmakten. Undantagen begränsas till att gälla enbart militär luftfart samt flygplatser och flygplatser för lätta luftfartyg vilka används uteslutande av försvarsmakten.

75 §. Definitioner. I paragrafen föreskrivs det om de definitioner som används i kapitlet och som grundar sig på unionslagstiftningen.

I 1 och 2 punkten definieras begreppen *trafikflygplats* och *flygplats* för lätta luftfartyg. Med trafikflygplats avses en flygplats med fasta flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster. Med flygplats för lätta luftfartyg avses en flygplats som används för flygverksamhet med segel- och motorsegelflygplan, luftskepp, varmluftsballonger och andra lätta luftfartyg som Trafiksäkerhetsverket anger närmare. Trafikflygplatser omfattar även på vattenområden kajplatser eller andra förtöjningsplatser som hör till manöverområdet, räddningsvägar och de skyddsområden, hinderbegränsade ytor eller andra områden som förutsätts för driften, användningen och säkerhetsövervakningen av flygplatsen samt byggnader, konstruktioner och anordningar som behövs för verksamheten på flygplatsen.

Med *annat område som tjänar luftfarten*, som definieras i 3 punkten, avses ett område där det finns från flygplatsområdet avskilda byggnader, konstruktioner eller anordningar som tjänar luftfarten.

Med *intyg över godkännande av trafikflygplats*, som definieras i 4 punkten, avses ett tillstånd som bekräftar att trafikflygplatsens operatör och dess personal har den yrkesskicklighet och organisation och de verksamhetsmetoder som krävs för att säkra att lufttrafiken är tillräckligt säker och att trafikflygplatsen stämmer överens med föreskrifterna.

Med *tillstånd till drift av flygplats*, som definieras i 5 punkten, avses ett tillstånd som bekräftar flygplatsens organisation och verksamhetsvillkor och dess överensstämmelse med bestämmelser och föreskrifter.

I 6 punkten definieras *manöverområde*. Med manöverområde avses en del av flygplatsen som är avsedd för start, landning och taxning med luftfartyg och som inte hör till stationsplattan.

I 7 punkten definieras stationsplatta. Med stationsplatta avses en del av flygplatsen som är avsedd för lastning och lossning av passagerare, post och gods samt för tankning, uppställning eller underhåll av luftfartyg.

76 §. Användning av flygplatser och andra områden. Paragrafen motsvarar i stort sett 82 § i den gällande luftfartslagen. Enligt 1 mom. ska i regel endast flygplatser få användas för

start och landning med luftfartyg. På särskilda villkor, som anges i 2 mom., ska även andra områden få användas. Detta ska dock inte gälla nödlägen, nödlandningar eller andra därmed jämförbara situationer, såsom när ett luftfartyg utan motor landar på något annat ställe än en flygplats därför att det har blivit omöjligt att fortsätta flygningen till en flygplats. Användning av andra områden än flygplatser tillåts dessutom för obemannade luftfartyg, militära helikoptrar, andra statliga helikoptrar samt för helikoptrar som används för spanings- och räddningsverksamhet och som utför räddnings- eller handräckningsflygningar eller operativa flygningar. När sådana uppdrag utförs bör landningsplatsen kunna väljas enligt situationens krav. För start och landning med helikoptrar ska dessutom få användas landningsområden på fartyg så som bestäms särskilt genom förordningen om helikopterverksamhet på fartyg (64/1996), som antagits med stöd av sjölagen (647/1994), och genom trafikministeriets beslut 346/00/96 om helikopterverksamhet på fartyg, som utfärdades i februari 1996. I dem ingår närmare bestämmelser om de krav som gäller ett begränsat landningsområde och ett fullständigt landningsområde på fartyg.

I 2 mom. föreskrivs att det för start och landning med luftfartyg tillfälligt får användas ett öppet vattenområde samt med samtycke av områdets ägare eller innehavare något annat land- eller vattenområde, även om området inte särskilt har organiserats för ett sådant ändamål. Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov för luftfartssäkerheten nödvändiga föreskrifter om tillfällig användning av mark- och vattenområden, dimensionering av och ytegenskaper hos områden som används av luftfartyg, flyghinderbegränsningar samt andra omständigheter som påverkar säkerheten vid start och landning.

Enligt 3 mom. bestäms det i lagen om samfälligheter (758/1989) om det samtycke av delägarlaget för ett samfällt mark- eller vattenområde som förutsätts för det tillstånd av mark- eller vattenområdets ägare eller innehavare som behövs för verksamhet enligt 2 mom.

Enligt 4 mom. kan Trafiksäkerhetsverket, om det krävs av hänsyn till flygsäkerheten eller för att trafiken ska kunna löpa smidigt el-

ler av skäl som hänför sig försvaret eller för idkande av näring eller förebyggande av skadliga miljökonsekvenser, förbjuda användningen av andra områden än en flygplats eller begränsa användningen av ett område som avses i 2 mom. till luftfartygs starter och landningar. Trafiksäkerhetsverket ska höra den berörda närings-, trafik- och miljöcentralen samt vid behov andra myndigheter, om skälet till förbudet eller begränsningen är något annat än flygsäkerhet eller att trafiken ska kunna löpa smidigt. När det gäller flygplatser (lentopaikka) utgör bedömningen ett led i beviljandet av byggnadstillstånd.

I paragrafen föreskrivs inte separat om in- och utresekontroller och utrymmen som reserverats för sådana, eftersom bestämmelser om dessa finns i gränsbevakningslagen och i statsrådets förordning om gränsövergångsställen och fördelningen av gränskontrolluppgifter vid dem samt i EU:s kodex om Schengengränserna.

77 §. Främjande av smidig flygtrafik. Paragrafen motsvarar i stort sett 83 § i den gällande luftfartslagen. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket göra upp och fastställa ett nationellt handlingsprogram för främjande av smidig flygtrafik och främja samordningen av verksamheten för de företag och myndigheter som regelbundet verkar på trafikflygplatserna.

Enligt 2 mom. ska trafikflygplatsens operatör i enlighet med det nationella handlingsprogrammet och Trafiksäkerhetsverkets driftsföreskrifter och föreskrifter av teknisk natur sörja för samordningen av verksamheten för de företag och myndigheter som regelbundet verkar på trafikflygplatsen. Uppgiften står i nära samband med trafikflygplatsens operatörs kärnuppgifter att samordna olika aktörers verksamhet på trafikflygplatsen. Vid samordningen ska trafikflygplatsens operatör iaktta det i 1 mom. avsedda handlingsprogram som gjorts upp och fastställts av Trafiksäkerhetsverket och verkets föreskrifter.

78 §. Fördelning av ankomst- och avgångstider vid trafikflygplatser. Paragrafen motsvarar 84 § i den gällande luftfartslagen. I 1 mom. hänvisas till EU:s så kallade slotfördelning. Europeiska kommissionen lämnade i december 2011, som en del av EU:s flyg-

platspaket, ett förslag till ändring av slotförordningen. Då EU:s flygplatspaket drabbades av svårigheter i synnerhet på grund av förslaget till marktjänstdirektiv har det inte heller fattats beslut om reformen av slotförordning i EU:s institutioner. Således hänvisas i paragrafen fortfarande till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 545/2009 om ändring av förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser. Slotförordningens tillämpningsområde omfattar i Finland endast Helsingfors-Vanda flygplats.

Enligt 2 *mom.* ska Trafiksäkerhetsverket ansvara för de uppgifter som anges för medlemsstaterna i slotförordningen. Trafiksäkerhetsverket ska också utse den tidtabellsanpassare eller samordnare som avses i artikel 4.1 i slotförordningen. På Helsingfors-Vanda flygplats finns en sådan samordnare som avses i artikel 4 i slotförordningen.

I 3 *mom.* föreskrivs om vilka skyldigheter en trafikflygplats operatör har enligt slotförordningen. Trafikflygplatsens operatör ska då utföra den kapacitetsanalys som avses i artikel 3.3 i slotförordningen, tillsätta den samordningskommitté som avses i artikel 5.1 i slotförordningen och i enlighet med artikel 6.1 i slotförordningen fastställa de parametrar som används vid fördelning av ankomst- och avgångstider.

79 §. *Byggnadstillstånd.* Paragrafen motsvarar 85 § i den gällande luftfartslagen. Med stöd av 1 *mom.* ska byggnadstillstånd krävas för inrättande och betydande ändringar av en flygplats eller något annat område som tjänar luftfarten. Trafiksäkerhetsverket ska bevilja byggnadstillstånd. Statsrådet ska i enskilda fall kunna förbehålla sig rätten att avgöra t.ex. sådana ärenden som gäller byggnadstillstånd av samhällsintresse. Denna rätt för statsrådet är motiverad t.ex. i sådana fall då tillståndsbeslutet är förenat med betydande tvångsinlösningar och då det är ändamålsenligt att alla tillståndsärenden avgörs samtidigt. Med hjälp av rätten kan statsrådet också vid behov styra trafikpolitiken i fråga om flygplatser. Såsom ändringar som avsevärt inverkar på flygsäkerheten eller landskapsbilden ska kunna anses t.ex. anläggande av en ny rullbana, förlängning av en rullbana el-

ler förnyande av någon annan flygtrafik-tjänstanordning på ett område som tjänar luftfarten, t.ex. en radar eller fyr. Förnyande av rullbanors ytbeläggning eller utvidgning av landtrafikområden ska inte betraktas som ändringar som avses i momentet. I de flesta fall ska inte heller utvidgningar av förbindelsebanor eller stationsplattor och inte heller uppförande av sådana byggnader som inte hänför sig till kraven på flygsäkerhet eller smidig trafik betraktas som ändringar.

Byggnadstillstånd enligt kapitlet ska enligt 2 *mom.* dock inte krävas för reservlandningsplatser, helikopterlandningsplatser eller flygplatser för lätta luftfartyg som används inom försvarsmaktens verksamhet med modellflygplan, vilka inrättas för försvarsmaktens behov med tanke på krisförhållanden och övning inför sådana. Byggnadstillstånd ska inte heller krävas för helikopterlandningsplatser avsedda för gränsbevakningens behov.

I 3 *mom.* bestäms om efterlevnaden av annan lagstiftning som gäller byggande. På flygplatser är det ofta nödvändigt att inlösa markområden för att de flygsäkerhetsstandarder som uppställts för inrättande, ändring och drift av flygplatser ska uppfyllas. I momentet hänvisas därför i sak också till lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (603/1977). Till den del den miljökonsekvensbeskrivning som avses i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994) innehåller de uppgifter om miljökonsekvenser som behövs för tillämpningen av denna lag ska inte samma utredning krävas en gång till. Av tillståndsbeslutet ska framgå hur bedömningen enligt den nämnda lagen har beaktats. Uppförandet av byggnader på flygplatser omfattas av normalt tillståndsförfarande enligt markanvändnings- och bygglagen (132/1999).

Med stöd av 4 *mom.* ska inte bestämmelserna om det åtgärdstillstånd som avses i 126 § i markanvändnings- och bygglagen eller i 62 § i den kompletterande markanvändnings- och byggförordningen (895/1999) tillämpas på inrättande av flygplatser eller andra områden som tjänar luftfarten och inte på byggande av sådana anordningar och konstruktioner som är oundgängliga för flygsäkerheten och en reguljär flygtrafik, såsom radiofyrar för luftfart och radaranläggningar eller skydds-

konstruktioner för dessa. Placeringen av flygtrafiktjänstanordningar bestäms ofta utifrån tekniska omständigheter. Exempelvis färdledsfyrar och radaranläggningar måste av tekniska skäl förläggas till vissa platser, för att det tekniska system som de är beroende av ska fungera. Markytans form och radiotekniska orsaker inverkar på valet av förläggningsplats. Med undantag av flygplatsernas närmaste omgivning finns det bara några få sådana anordningar i hela landet. Anordningarna behövs för att säkerställa flygsäkerheten och en reguljär trafik. Trafiksäkerhetsverket ska i tillståndsärenden höra kommunen, andra myndigheter och grannar. För åtgärder på flygplatser och andra områden som tjänar luftfarten ska inte förutsättas ansökan om tillstånd för miljöåtgärder enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen eller anmälan enligt 129 § i den lagen.

80 §. Hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd. Paragrafen motsvarar 86 § i den gällande luftfartslagen. I 1 mom. bestäms om möjligheten att avge utlåtande. Innan tillstånd till byggande av en flygplats beviljas ska kommunen samt, enligt ärendets art, försvarsministeriet, miljöministeriet samt den aktuella närings-, trafik- och miljöcentralen och det aktuella landskapsförbundet ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet. Hörande ska dock inte tillämpas när det är fråga om anordningar eller konstruktioner som byggs på en flygplats.

Om ansökan om byggnadstillstånd avser byggande av ett annat område som tjänar luftfarten än en flygplats eller konstruktioner och anordningar på en sådan eller ändringar av ankomst- och avgångstider enligt 79 § på dessa områden ska enligt 2 mom. kommunen samt, enligt ärendets art, andra behöriga myndigheter samt grannar ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet innan byggnadstillstånd beviljas. Då tillämpas förfarandet för hörande enligt förvaltningslagen (434/2003) som ett led i tillämpningen av principerna om god förvaltning.

81 §. Förutsättningar för beviljande av byggnadstillstånd. För att byggnadstillstånd ska beviljas förutsätts enligt 1 mom. att en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfarten samt byggnader, konstruktioner

och anordningar på flygplatsen eller området uppfyller de krav som förutsätts för flygsäkerheten och att ett miljötillstånd enligt miljöskyddslagen (86/2000) har beviljats för flygplatsen. Byggnadstillståndet kan förenas med villkor som säkerställer att tillståndsobjektet uppfyller de krav som gäller flygsäkerheten och smidig trafik. Dessutom bestäms att Trafiksäkerhetsverket av försvarsskäl kan förbjuda att en flygplats inrättas.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen meddela sådana närmare föreskrifter om förutsättningarna för byggnadstillstånd som förutsätts för trygg och smidig flygverksamhet. Föreskrifterna kan gälla omständigheter som anges närmare i momentet, dvs. flygplatsers egenskaper och konstruktioner, flygtrafiktjänster på flygplatser, räddningsverksamhet på flygplatser, luftfartsskydd för den civila luftfarten och övriga krav för säkerställande av säker och smidig flygtrafik. De krav som gäller verksamheten på flygplatser är nödvändiga, även om de inte hänför sig till strukturella omständigheter på flygplatsen. Det är inte förnuftigt att inrätta flygplatser som inte kan användas för det avsedda ändamålet. Föreskrifterna baserar sig på bilaga 14 till Chicagokonventionen och syftar till att säkerställa att de krav som gäller godkännande av en flygplats beaktas i tillräcklig grad när flygplatser anläggs och om vilka föreskrivs närmare i 82 och 84 §.

Enligt 3 mom. ska byggnadstillstånd beviljas för viss tid, minst fem år. Tillståndet ska kunna återkallas, om de villkor som förenats med tillståndet inte iakttas eller om villkoren för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls och om tillståndshavaren inte har avhjälpt bristerna inom en skälig tid som Trafiksäkerhetsverket bestämmer.

82 §. Intyg över godkännande av trafikflygplats. Paragrafen motsvarar 88 § i gällande luftfartslag. I 1 mom. bestäms om det intyg över godkännande som ska krävas för varje trafikflygplats. I intyget ska anges för hurdan trafik eller annan luftfart en trafikflygplats får användas. Intyget över godkännande beviljas av Trafiksäkerhetsverket och gäller Finavia Abp:s hela flygplatsnätverk

samt trafikflygplatserna i Seinäjoki och S:t Michel.

Enligt 2 mom. ska användningen av en trafikflygplats som är i allmänt bruk vara tillåten på samma villkor för alla. Den hänvisning till slotförordningen som föreslås i momentet möjliggör dock användningsbegränsningar som följer av trafikprioriteringar. I intyget över godkännande fastställs, på framställning av trafikflygplatsens operatör, om trafikflygplatsen är i allmänt bruk eller inte. Alternativen kan vara flygplatser i privat bruk eller flygplatser i militärt bruk där den civila trafiken kan vara begränsad av försvarsskäl eller skäl som hänför sig till verksamheten.

Enligt 3 mom. ska ett intyg över godkännande inte krävas för en trafikflygplats som används uteslutande för militär luftfart eller statlig luftfart.

83 §. Förutsättningar för beviljande av intyg över godkännande av trafikflygplats. Paragrafen motsvarar 89 § i den gällande luftfartslagen. Enligt 1 mom. ska intyg över godkännande av trafikflygplats beviljas en sökande som visar att trafikflygplatsen och dess områden, anordningar, system och verksamheter är förenliga med föreskrifterna liksom att trafikflygplatsens operatör och dess personal har den kompetens och erfarenhet som behövs för att driva trafikflygplatsen.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket utifrån internationella säkerhetsnormer meddela sådana närmare föreskrifter om förutsättningarna för intyg över godkännande som förutsätts för trygg och smidig flygverksamhet. Föreskrifterna kan gälla trafikflygplatsers egenskaper och konstruktioner samt ordnande av verksamheten och tryggnad av säkerheten och luftfartsskyddet för den civila luftfarten på trafikflygplatser. Kraven enligt detta och föregående moment baserar sig på de standarder och rekommendationer som införts i bilaga 14 till Chicagokonventionen.

Enligt 3 mom. ska ett godkännande beviljas för viss tid eller tills vidare. Giltighetstiden för godkännandet påverkas av t.ex. sådana på förhand kända omständigheter som påverkar möjligheterna att använda trafikflygplatsen och verksamheten vid trafikflygplatsen, såsom betydande ändringar av trafikflygplatsens storlek eller tidsfristerna för andra till-

stånd som trafikflygplatsen behöver. Godkännandet ska gälla högst så länge som innehavaren av intyget har rätt att använda trafikflygplatsens land- eller vattenområde.

I 4 mom. hänvisas till de bestämmelser i 14 kap. som gäller åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats en organisation.

84 §. Tillstånd till drift av flygplats. Paragrafen motsvarar 90 § i den gällande luftfartslagen. Enligt 1 mom. ska tillstånd till drift krävas för flygplatser för vilka inte förutsätts ett sådant intyg över godkännande som avses i 82 §. Tillståndet till drift ska beviljas av Trafiksäkerhetsverket. I tillståndet ska fastställas vem som driver flygplatsen och vem som är flygplatschef. I tillståndet fastställs dessutom för hurdan trafik eller annan luftfart en flygplats ska få användas.

Enligt 2 mom. ska ett tillstånd till drift inte krävas för en flygplats som används uteslutande för militär luftfart eller statlig luftfart. Tillstånd till drift krävs således inte för t.ex. helikopterflygplatser som används uteslutande av försvarsväsendet eller gränsbevakningsväsendet eller för reservlandningsplatser som avses i 79 § 2 mom.

85 §. Förutsättningar för beviljande av tillstånd till drift av flygplats. Paragrafen motsvarar 91 § i gällande luftfartslag. För att tillstånd till drift av flygplats ska beviljas förutsätts det enligt 1 mom. att sökanden har visat att flygplatsen uppfyller de villkor för byggnadstillstånd som avses i 81 § och att flygplatsoperatören har en sådan organisation som gör det möjligt att driva flygplatsen på ett betryggande sätt. Det föreslås dessutom bli bestämt att bestämmelserna om beviljande av byggnadstillstånd ska tillämpas i fråga om beviljande av tillstånd till drift av flygplats.

I 2 mom. hänvisas till de bestämmelser i 14 kap. som gäller åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats en organisation.

86 §. Flygplatser för lätta luftfartyg. Paragrafen motsvarar 92 § i den gällande luftfartslagen. Enligt 1 mom. ska i fråga om flygplatser för lätta luftfartyg inte krävas ett av Trafiksäkerhetsverket utfärdat byggnadstillstånd eller tillstånd till drift av flygplatsen. Den som kommer att driva flygplatsen ska 90 dagar innan byggandet inleds och 30 dagar innan flygplatsen tas i bruk lämna anmälan

till Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket ska meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska framgå av anmälan. Dessa flygplatsers betydelse för luftfarten är totalt sett så liten att anmälningsförfarandet bör betraktas som en tillräcklig åtgärd med tanke på tillsynen.

Med stöd av 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket dock av flygsäkerhets-, försvars- eller miljöskäl kunna ingripa i byggandet eller ibruktagandet av flygplatser för lätta luftfartyg, antingen genom att förbjuda eller genom att ställa villkor för byggandet eller ibruktagandet.

87 §. Godkännande av ibruktagandet av byggnader, konstruktioner och anordningar. Paragrafen motsvarar i stort sett 93 § i den gällande luftfartslagen. I paragrafen bestäms om att Trafiksäkerhetsverkets godkännande krävs innan byggnader, konstruktioner och anordningar på flygplatser och andra områden som tjänar luftfarten tas i bruk efter att de har byggts eller ändrats. På så vis kan Trafiksäkerhetsverket försäkra sig om att objekten har uppförts, ändrats, reparerats och utrustats så att de uppfyller de krav som gäller för flygsäkerhet och smidig trafik. Ansökan om Trafiksäkerhetsverkets godkännande av ibruktagandet behöver inte göras, om objektet inte påverkar flygsäkerheten eller inverkar störande på smidiga trafikmöjligheter.

Den militära luftfartsmyndigheten ska enligt 7 § 13 punkten godkänna konstruktioner och anordningar på flygplatser som reserverats uteslutande för militär luftfart. Dessutom ska man komma ihåg att kodexen om Schengengränserna ska tillämpas på flygplatser som används som gränsövergångsställen och på andra byggnader och anordningar som tjänar luftfarten samt på skiljande och ledande av flöden av passagerare.

88 §. Förbud mot användning av flygplatser och begränsning av användningen. Paragrafen motsvarar i stort sett 94 § i den gällande luftfartslagen. De ansvar som i paragrafen påförs flygplatsoperatören är en viktig del av operatörens kärnuppgift, alltså att se till att flygplatsen stämmer överens med föreskrifterna och är säker att använda. Således är det inte fråga om en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen.

I 1 mom. bestäms om ansvaret för flygplatsoperatören. Under de servicetider som anmälts ska flygplatsen vara i ett sådant skick som stämmer överens med föreskrifterna, vilket dock inte begränsar det ansvar som luftfartygens befälhavare har i landnings-, taxnings- och startsituationer. I synnerhet när en flygplats används under andra än de servicetider som anmälts ansvarar befälhavaren helt och hållet för användningen.

I 2 mom. förpliktas flygplatsoperatören att förbjuda användningen av flygplatsen eller ett annat område som tjänar luftfarten, byggnaderna, konstruktionerna eller anordningarna eller att begränsa användningen under både servicetider och andra tider, om flygplatsoperatören har fått kännedom om något som påverkar flygsäkerheten och således kräver att användningen av flygplatsen förbjuds. Sådana orsaker kan t.ex. vara att den utrustning som enligt luftfartsföreskrifterna krävs på en flygplats, såsom den visuella markutrustningen, inte är i skick, att manöverområdet eller stationsplattan på grund av tjällossning eller reparationsarbeten inte är trafikduglig eller att manöverområdet eller stationsplattan på grund av ett hinder inte stämmer överens med föreskrifterna. Ett sådant hinder kan t.ex. vara ett stoppnät på flygfält i militärt bruk eller att det på flygplatsen ordnas en nöjeställning som begränsar eller hindrar flygverksamheten. Avsikten är att de exempel som nämns i momentet ska beskriva sådana situationer där det skäl som hindrar eller begränsar användningen av flygplatsen är av sådan karaktär att det rimligtvis kan förutsättas att flygplatsoperatören vidtar aktiva åtgärder. Som ett sådant skäl betraktas däremot inte t.ex. varierande väderleksförhållanden på grund av klimatet och årstiderna eller förändrade förhållanden på flygplatserna till följd av variationerna.

I 3 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela ett förbud eller en begränsning enligt 2 mom., om verket anser att flygplatsoperatören inte har förfarit på det sätt som förutsätts i momentet.

8 kap. Markttjänster

I kapitlet föreskrivs om markttjänster på flygplatser på det sätt som anges i rådets di-

rektiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen. Europeiska kommissionen lämnade sitt förslag till EU:s flygplatspaket den 1 december 2012. I paketet ingick ett förslag till ersättande av rådets direktiv med en ny förordning av Europaparlamentet och rådet. Förslaget till förordning kommer sannolikt inte att gå vidare till samordning av ståndpunkterna i Europaparlamentet och rådet, eftersom Europaparlamentets ändringar inte nämnvärt ändrar situationen från det nuvarande. Således är bestämmelserna i 8 kap. även i fortsättningen genomförandebestämmelser enligt rådets direktiv 96/67/EG. Jämfört med gällande luftfartslag föreslås i kapitlet om marktjänster två nya bestämmelser: 93 § som gäller säkerhetsledning som krävs av en leverantör av marktjänster och 94 § som gäller en användarkommitté. Bestämmelserna om direktivets 96/67/EG räckvidd innebär i praktiken att bestämmelserna i kapitlet och direktivet i sin helhet kan tillämpas vid Helsingfors-Vanda flygplats. Vid andra flygplatser i Finland tillämpas bestämmelserna om egenhantering bortsett från bagagehantering i anslutning till egenhanteringen, ramptjänster, bränsle- och oljepåfyllning samt fraktgods- och posthantering mellan terminalanläggningen och luftfartygen i anslutning till flygningar.

89 §. Definitioner. I paragrafen definieras marktjänster och egenhantering. Definitionerna baserar sig på artikel 2.f och 2.g i marktjänstdirektivet och motsvarar 95 § i den gällande lagen.

90 §. Tillhandahållande av marktjänster. Paragrafen motsvarar 96 § i den gällande lagen. Enligt 1 mom. får tillhandahållandet av marktjänster inte utan en sådan begränsningsgrund som anges i direktivet begränsas på flygplatser som omfattas av direktivets räckvidd. Bestämmelsen innebär således en inskränkning i rätten för flygplatsoperatören att besluta om användningen av den flygplats som den äger eller besitter. De tillåtna grunderna för begränsningarna ingår i artiklarna 6, 7, 9, 15 och 20 i direktivet. Det hänvisas till artiklarna i 2 och 3 mom. Flygplatsoperatören får inte utan sådana grunder som avses i 2 och 3 mom. begränsa tillhandahållandet av marktjänster eller lufttrafikföretagets rätt

att utöva egenhantering. Flygplatsoperatören ska inom ramen för bestämmelserna om räckvidden trygga förutsättningarna för tillhandahållandet av marktjänster och utövandet av egenhantering enligt artikel 16 i direktivet. Enligt artikeln ska leverantörerna av marktjänster och utövarna av egenhantering ha tillgång till flygplatsanläggningarna i den utsträckning deras verksamhet så kräver. I den mån villkor ställs för användningen av anläggningarna, t.ex. kriterier för tillträdet, förfaringsregler eller begränsningar av tillträdet eller om avgifter tas ut för användningen, ska villkoren och grunderna för avgifterna med hänsyn till situationen vara relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande. De utrymmen som anvisas för marktjänster ska fördelas mellan leverantörerna av marktjänster och utövarna av egenhantering eller användas gemensamt i relation till vad deras behov kräver och enligt relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande kriterier.

Enligt 2 mom. ska den flygplatsoperatören ha möjlighet att begränsa tillhandahållandet av marktjänster eller utövandet av egenhantering endast enligt artikel 6, 7, 9 eller 15 i marktjänstdirektivet. Trafiksäkerhetsverket beslutar om begränsningarnas godtagbarhet och införandet av dem på ansökan av flygplatsoperatören. Enligt artikel 6 i marktjänstdirektivet ska medlemsstaterna vidta åtgärder som behövs för att garantera tredje man fritt tillträde till marknaden för marktjänster. Medlemsstaterna får kräva att leverantörerna av marktjänster är etablerade i unionen. Medlemsstaterna får dock begränsa antalet tjänsteleverantörer som tillåts tillhandahålla följande typer av marktjänster:

- bagagehantering,
- ramptjänster,
- påfyllning av bränsle och olja, samt
- gods- och posthantering vid ankomst och avgång och i transit när det gäller den fysiska hanteringen av gods och postgång mellan flygplatsterminalen och luftfartyget.

Medlemsstaterna får dock inte begränsa antalet tjänsteleverantörer till mindre än två för varje typ av tjänst. Dessutom måste det finnas åtminstone en tjänsteleverantör som inte står i alltför hög grad under kontroll av flygplatsoperatören eller ett flygbolag som i be-

tydande grad använt flygplatsen. Enligt artikel 7 ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att egenhanteringen kan utövas fritt. Emellertid kan medlemsstaterna vad gäller de tjänster som nämns i artikel 6 reservera utövandet av egenhantering för åtminstone två användare, under förutsättning att dessa väljs efter relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande kriterier. Enligt artikel 9 får medlemsstaterna begränsa antalet leverantörer av marktjänster, reservera tillhandahållandet av marktjänster för en enda leverantör av tjänster, reservera utövandet av egenhanteringen för ett begränsat antal användare eller förbjuda utövandet av egenhantering eller begränsa den till en enda användare. Begränsningarna tillåts när specifika utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar, särskilt sådana som beror på trängsel och nyttjandegrad av tillräckliga ytor, gör det omöjligt att öppna marknaden och/eller utföra egenhantering i den omfattning som föreskrivs genom direktivet. Ett undantag får inte snedvrída konkurrensen mellan leverantörer av marktjänster och/eller användare som tillämpar egenhantering och inte vara av större omfattning än nödvändigt. De undantag som beviljas av medlemsstaterna gäller vanligen i högst tre år.

Enligt artikel 15 kan en medlemsstat på förslag av flygplatsoperatören i förekommande fall förbjuda en tjänsteleverantör eller en användare att utföra sin tjänst respektive bedriva egenhantering, om leverantören eller användaren inte följer de regler som föreskrivits i syfte att garantera att flygplatsen fungerar tillfredsställande eller ålägga i synnerhet de leverantörer som tillhandahåller marktjänster på flygplatsen att på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt medverka till att uppfylla den skyldighet att utföra offentlig service som föreskrivs i nationella lagar och förordningar, särskilt skyldigheten att säkerställa tjänsternas kontinuitet.

Enligt artikel 20 kan en medlemsstat begränsa eller upphäva verksamheten för leverantörer och användare från tredjeland utifrån ömsesidighet, om inte tredjelandet medger motsvarande rättigheter för tjänsteleverantörer från medlemsstaten. Tillstånd till begränsning ges av Trafiksäkerhetsverket. I de

fall som avses i artikel 9 förutsätts också samtycke av kommissionen. Begränsningarna ska gälla för viss tid inom de gränser som uppställs i direktivet.

I enlighet med artikel 11 ska en medlemsstat ordna ett öppet anbudsförfarande för val av leverantörer av marktjänster när medlemsstaten tillgriper begränsningar som avses i artikel 6.2 eller i artikel 9. Leverantörerna av tjänster får väljas ut för en tid av högst sju år åt gången. Om begränsningarna fortsätter efter den perioden, ska en ersättare väljas ut enligt samma förfarande.

Enligt 3 mom. ska flygplatsoperatören höra den användarkommitté som avses i 94 § och de företag som tillhandahåller tjänster i ärenden som gäller marktjänster så som föreskrivs i artikel 13 i marktjänstdirektivet.

Enligt 4 mom. ska Trafiksäkerhetsverket i enlighet med artikel 20 i marktjänstdirektivet kunna begränsa rättigheterna för leverantörer av marktjänster och utövare av egenhantering från en annan stat än en medlemsstat, om inte en finländsk tjänsteleverantör eller utövare av egenhantering får motsvarande rättigheter i den aktuella staten.

Enligt 5 mom. får Trafiksäkerhetsverket meddela sådana närmare föreskrifter om marktjänster som behövs för säkerhet och smidighet. Föreskrifterna kan gälla marktjänstarrangemang, övergripande administration av marktjänsterna och ansvarsfördelning för att marktjänsterna inte ska medföra fara för flygtrafiken.

91 §. Användning av flygplatsens centraliserade infrastrukturer. Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket på ansökan av flygplatsoperatören kunna besluta att leverantörerna av marktjänster och de som är berättigade till egenhantering ska använda flygplatsens centraliserade infrastrukturer då marktjänster ordnas, t.ex. bagagesortering, avisering, vattenrening och bränsledistribution. Paragrafen baserar sig på artikel 8 i marktjänstdirektivet och motsvarar 97 § i den gällande lagen. Om det blir obligatoriskt att använda centraliserade infrastrukturer, ska konstruktionerna administreras på ett genomblickbart, objektiva och icke-diskriminerande sätt och särskilt så att administrationen inte hindrar tjänsteleverantörerna och utövarna av egenhantering från att använda dem. I detta

sammanhang innebär obligatorisk användning inte att leverantörer av marktkjänster eller utövare av egenhantering ska vara skyldiga att använda grundstrukturer som de inte alls behöver.

92 §. Bokföringsmässig uppdelning samt kontroll av bokföringen över marktkjänster. Paragrafen motsvarar i huvudsak 98 § i den gällande lagen. Enligt 1 mom. ska en leverantör av marktkjänster göra en bokföringsmässig uppdelning mellan den verksamhet som är knuten till marktkjänsterna och den övriga verksamheten. Bestämmelsen syftar till att göra kostnaderna och intäkterna av marktkjänsterna öppna för insyn, varvid det är enkelt att utreda om marktkjänsterna stöds med intäkterna av andra verksamheter. Den som tillhandahåller tjänsterna ska på begäran till den kontrollant som Trafiksäkerhetsverket förordnat överlämna sin bokföring och de uppgifter som behövs för övervakningen av att den bokföringsmässiga uppdelningen iaktas.

Enligt 2 mom. ska kontrollanten till Trafiksäkerhetsverket avge en berättelse om hur den bokföringsmässiga uppdelningen har genomförts. Trots sekretessen får Trafiksäkerhetsverket överlämna berättelsen till kommissionen och Konkurrens- och konsumentverket. Om det uppkommer meningsskiljaktigheter i fråga om att marktkjänster stöds med intäkterna av andra verksamheter och i fråga om den konkurrensfördel som detta eventuellt medför, avgörs ärendet i första skedet av konkurrensmyndigheterna.

93 §. Säkerhetsledning som krävs av en leverantör av marktkjänster. Det är fråga om en ny bestämmelse. Finland har inte infört det tillståndsförfarande som möjliggörs av EU:s marktkjänstdirektiv och enligt vilket en förutsättning för tillträde till marknaden för marktkjänster är ett godkännande av en myndighet. Systemet för godkännande och tillstånd kan i enlighet med marktkjänstdirektivet också förenas med villkor som gäller säkerhet. Även om det av företag på marknaden för marktkjänster inte heller i framtiden krävs tillstånd, har myndigheterna och flygplatsoperatören ansett det vara ändamålsenligt att leverantörer av marktkjänster satsar på säkerhetsledning. I luftfartslagen föreslås därför en ny bestämmelse om att leverantörer av marktkjäs-

ter ska förvalta och utveckla ett säkerhetsledningssystem. Med hjälp av systemet kan leverantören säkerställa säkerheten i sin egen verksamhet och främja säkerheten på hela flygplatsen.

Enligt 1 mom. ska det av säkerhetsledningssystemet åtminstone framgå uppgifter om ansvarsfördelning och beslutsförfarande hos leverantören av marktkjänster, verksamhetens överensstämmelse med kraven, underleverantörer och tillsynen över dem, dokumenthantering, rapportering om och behandling av händelser, personalutbildning och annan personalutveckling, och hanteringen av materiel. Med ansvarsfördelning och beslutsförfarande hos leverantören av marktkjänster avses de personer inom organisationen för leverantören av marktkjänster som ansvarar för säkerhetsfrågor. Till dessa räknas åtminstone organisationens verkställande direktör och den chef som svarar för säkerhetsfrågor. Verksamhetens överensstämmelse med kraven innefattar en hänvisning till internationellt eller nationellt godkända säkerhetsledningssystem, t.ex. standarden SFS-EN 14001, eller en tillräcklig beskrivning av andra förfaranden genom vilka en säker arbets- och verksamhetskultur kan säkerställas hos den organisation som är leverantör av marktkjänster.

Enligt 2 mom. ska leverantören av marktkjänster lämna in uppgifterna om sitt säkerhetsledningssystem till flygplatsoperatören och Trafiksäkerhetsverket.

94 §. Användarkommittén. Enligt artikel 5 i marktkjänstdirektivet ska flygplatsoperatören försäkra sig om att en s.k. användarkommitté inrättas för de flygplatser som omfattas av direktivets tillämpningsområde. Syftet med arrangemanget är att säkerställa att användarnas åsikter blir hörda i samband med beslut som gäller marktkjänsterna vid flygplatsen. Om de som använder flygplatsen så önskar får de alla vara medlemmar i kommittén, t.ex. lufttrafikföretagen och leverantörerna av marktkjänster. Ingenting hindrar att flygplatsoperatören inrättar en gemensam kommitté för flera av de flygplatser den administrerar, om användarkretsen i huvudsak är densamma.

Enligt 2 mom. ska användarkommittén uppgöra sin arbetsordning som ska innehålla

kommitténs arbetsmetoder och förfaringsätt samt kommitténs röstningsregler.

9 kap. Luftfartsskydd

I kapitlet föreslås bestämmelser som kompletterar förordningen om skyddsregler och som gäller tillåtna avvikande förfaranden och den myndighet som ansvarar för luftfartsskyddet för den civila luftfarten.

95 §. Kapitlets tillämpningsområde och allmänna bestämmelser. I paragrafen föreskrivs om kapitlets tillämpningsområde och om Trafiksäkerhetsverkets befogenheter på området för luftfartsskydd för den civila luftfarten. När det gäller befogenheterna kompletterar bestämmelserna 3 § 1 mom. 2 punkten, enligt vilken Trafiksäkerhetsverket är den behöriga myndighet som avses i den unionslagstiftning som gäller luftfartsskydd.

I 1 mom. finns en informativ hänvisning till förordningen om skyddsregler och till de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den, i vilka föreskrivs om luftfartsskydd. Enligt artikel 2.3 i förordningen om skyddsregler avses med luftfartsskydd en kombination av åtgärder och personella och materiella resurser som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar som äventyrar skyddet av den civila luftfarten. Bestämmelsen motsvarar 99 § 1 mom. i den gällande luftfartslagen.

I 2 mom. föreskrivs det om Trafiksäkerhetsverkets befogenhet att meddela föreskrifter om åtgärder som avviker från eller kompletterar förordningen om skyddsregler. Bestämmelsen motsvarar 99 § 4 mom. i den gällande luftfartslagen. Det kan för det första handla om i artikel 4.4 i förordningen om skyddsregler avsedda alternativa säkerhetsåtgärder avseende luftfartsskydd som på grundval av en lokal riskbedömning anses erbjuda en lämplig skyddsnivå. Sådana åtgärder bör bygga på skäl som rör luftfartygets storlek, eller på skäl som hänför sig till luftfartens eller andra verksamheters art, omfattning eller frekvens. Kommissionen har med stöd av bemyndigandet i den bestämmelsen i förordningen om skyddsregler antagit förordning (EU) nr 1254/2009, i vilken fastställs på vilka flygplatser och inom vilka avgränsade områden på flygplatser alternati-

va åtgärder kan tillämpas. Kriterierna hänför sig särskilt till hur stora luftfartyg som rör sig på flygplatsen och till vilka syften de används.

För det andra kan Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter gälla sådana åtgärder som är strängare än de gemensamma grundläggande standarderna och som medlemsstaterna enligt artikel 6 i förordningen om skyddsregler kan tillämpa. Även sådana åtgärder bör bygga på riskbedömning. Åtgärderna ska också vara i överensstämmelse med unionslagstiftningen, relevanta, objektiva, icke-diskriminerande och proportionerliga.

Genom de åtgärder som avses i momentet får man inte avvika från den i 97 § 2 mom. avsedda skyldigheten att vid säkerhetskontroller iaktta principen om minsta olägenhet. I momentet föreskrivs också om Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att underrätta kommissionen om avvikande åtgärder.

I 3 mom. föreskrivs det om Trafiksäkerhetsverkets befogenhet att vid behov meddela närmare föreskrifter som förutsätts för luftfartsskyddet, med hänsyn till de standarder och rekommendationer som avses i Chicago-konventionen och de krav på nationella definitioner som ställs i förordningen om skyddsregler och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den. Dessa gäller de alternativa åtgärder som avviker från de grundläggande standarderna i förordningen om skyddsregler och i de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den och vilka kan tas i bruk på flygplatser för att säkerställa luftfartsskyddet. Momentet motsvarar 99 § 5 mom. i den gällande luftfartslagen.

96 §. Definitioner. I paragrafen finns definitioner av de viktigaste begreppen inom luftfartsskyddet för den civila luftfarten. I paragrafen definieras flygplats, flygsida, luftfartsskydd, behörighetskort och passerkort för fordon. Paragrafen motsvarar i stort sett 100 § i den gällande lagen. Definitionerna har ändå omformulerats för att motsvara motsvarande definitioner i förordningen om skyddsregler.

97 §. Utförande av kontroller. I 1 mom. föreskrivs det om skyldigheten att utföra säkerhetskontroller enligt förordningen om skyddsregler och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den samt en-

ligt Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter som kompletterar dessa. I den gällande luftfartslagens 102 § 1 mom., som gäller utförande av kontroller, bestäms också om att säkerhetskontroller endast får utföras av en säkerhetskontrollant som Trafiksäkerhetsverket har godkänt. Det föreslås att denna bestämmelse slopas eftersom det i den EU-lagstiftning som gäller luftfartsskydd inte längre krävs att myndigheten godkänner säkerhetskontrollanterna. För närvarande godkänns säkerhetskontrollanterna av Trafiksäkerhetsverket. Enligt punkt 11.0.2 i bilagan till kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 kan den behöriga myndigheten göra en utvärdering och bekräfta att en person har genomgått den erforderliga utbildningen och har den kompetens som krävs för att utföra säkringsåtgärder. Utvärderingen och bekräftelsen kan enligt punkten också göras av någon annan på den behöriga myndighetens vägnar. I Finland ska behörigheten utvärderas av en sådan utbildare av säkerhetskontrollanter som avses i 98 §.

I 2 mom. föreskrivs om den s.k. principen om minsta olägenhet. Säkerhetskontroller ska utföras så att de inte medför onödiga olägenheter för de personer, varor eller objekt som kontrolleras. Kontrollerna får inte heller onödigt störa flygtrafiken eller den övriga verksamheten på flygplatsen. Momentet motsvarar 102 § 2 mom. i den gällande luftfartslagen.

Skyddsåtgärderna är sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i 124 § i grundlagen. Skyddsåtgärderna går ut på konkret förvaltningsverksamhet, där garantierna för de grundläggande rättigheterna och rättssäkerhetsgarantierna bygger på exakta och korrekta bestämmelser samt på personalens utbildning och behörighet (GrUU 47/2005 rd). I förordningen om skyddsregler och i de förordningar som utfärdats med stöd av den, särskilt i kommissionens förordning (EU) nr 185/2010, finns detaljerade bestämmelser om skyddsåtgärder samt om säkerhetsprövning, kompetenskrav och utbildning för personalen. Bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar för flygplatsoperatörens och kontrollörens personal finns i 174 §. Det föreslås inte bestämmelser om omprövningsförfarande i den nya lagen, eftersom skyddsåtgärder-

na är faktisk förvaltningsverksamhet där inga sådana förvaltningsbeslut som avses i förvaltningslagen görs.

98 §. Utbildning för luftfartsskydd. Enligt paragrafen ges utbildning för luftfartsskydd av en instruktör som godkänts av Trafiksäkerhetsverket. Enligt punkt 11.5.1 i bilagan till kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 ska den behöriga myndigheten upprätthålla eller ha tillgång till en förteckning över certifierade instruktörer.

I 109 § 1 mom. i gällande luftfartslag föreskrivs det om de utbildningsprogram för luftfartsskydd för vilka Trafiksäkerhetsverkets godkännande kan sökas. Till dessa hör också utbildningen av säkerhetskontrollanter. Det är inte obligatoriskt att låta godkänna programmen. I den föreslagna lagen finns inte längre bestämmelser om godkännande av utbildningsprogram, eftersom bestämmelser om detta finns i kommissionens förordning (EU) nr 185/2010. Enligt punkt 11.2.1.3 i bilagan till förordningen ska utbildningen specificeras eller godkännas av den behöriga myndigheten innan den ges. Enligt punkt 11.2.1.1 i bilagan till förordningen ska en person med tillfredsställande resultat ha genomgått relevant utbildning innan personen får utföra säkerhetsåtgärder självständigt. Utbildningskraven varierar beroende på vilka uppgifter i anslutning till skyddet personen svarar för.

Enligt 108 § i gällande luftfartslag ska de som deltar i säkerhetskontrollantsutbildning ha godkänts av Trafiksäkerhetsverket. Inga bestämmelser om detta tas in i den lag som nu föreslås, eftersom myndigheten i framtiden inte heller godkänner säkerhetskontrollanter.

99 §. Ansvar för skyddsåtgärder. I paragrafen föreskrivs om flygplatsoperatörens ansvar för genomförandet av de åtgärder och arrangemang som förutsätts för luftfartsskyddet. Flygplatsoperatören ska ansvara för åtgärderna och arrangemangen, om det inte har föreskrivits att en myndighet, ett lufttrafikföretag eller någon annan verksamhetsutövare ansvarar för dem. Bestämmelsen motsvarar i stort sett 103 § 1 mom. i den gällande luftfartslagen. I bestämmelsen finns dock inte längre skrivningen om lufttrafikföretags och säkerhetsgodkända speditörers ansvar att

ordna säkerhetskontroll av gods och andra varor som ska transporteras i ett luftfartyg, eftersom bestämmelser om detta finns i kapitel 6 i bilagan till kommissionens förordning (EU) nr 185/2010.

Så som det konstateras i 97 §, är skyddsåtgärderna sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i 124 § i grundlagen. Skyddsåtgärderna går ut på konkret förvaltningsverksamhet, där garantierna för de grundläggande rättigheterna och rättssäkerhetsgarantierna bygger på exakta och korrekta bestämmelser samt på personalens utbildning och behörighet (GrUU 47/2005 rd). I förordningen om skyddsregler och i de förordningar som utfärdats med stöd av den, särskilt i kommissionens förordning (EU) nr 185/2010, finns detaljerade bestämmelser om skyddsåtgärder samt om säkerhetsprövning, kompetenskrav och utbildning för personalen. Bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar för flygplatsoperatörens och kontrollörens personal finns i 174 §.

I den gällande luftfartslagens 103 § 2 mom., som gäller skyddsåtgärder, finns bestämmelser om rätten att yrka rättelse hos Trafiksäkerhetsverket i beslut som med stöd av paragrafen har fattats av flygplatsoperatören eller någon annan verksamhetsutövare. Det föreslås inte bestämmelser om ett motsvarande omprövningsförfarande i den nya lagen, eftersom skyddsåtgärderna är faktiskt förvaltningsverksamhet där inga sådana förvaltningsbeslut som avses i förvaltningslagen görs.

100 §. Allmän begränsning av rörelsefriheten och andra begränsningar på vissa områden på trafikflygplatser. Enligt 1 mom. är det förbjudet att utan flygplatsoperatörens tillstånd röra sig och vistas på flygplatsens flygsida och behörighetsområden samt i de byggnader som är direkt anslutna till flygsidan till den del tillträde till områdena och byggnaderna har hindrats genom stängsel eller andra konstruktioner och begränsningarna av rörelsefrihet och vistelse är tydligt markerade. Bestämmelsen motsvarar 104 § i den gällande lagen.

Enligt 2 mom. får säkerhetskontrollåtgärder på flygplatsen inte fotograferas eller filmas. Fotograferingsförbudet ska anges tydligt. Fotografering är förbjuden dels av säkerhets-

skäl, dels med hänsyn till skyddet för privatlivet som garanteras i 10 § i grundlagen. När det gäller säkerhetsskäl är det fråga om att skydda skyddsarrangemang och skyddsförfaranden. För att luftfartsskyddet inte ska äventyras är det viktigt att man inte fritt kan göra upptagningar av flygplatsernas skyddsförfaranden, anordningar och personer eller deras antal, art och placering. När det gäller skyddet för privatlivet är det fråga om att fotograferandet kan göra intrång i de kontrollerades personliga integritet, eftersom man vid en säkerhetskontroll kan genomsöka deras kläder för att hitta dolda föremål eller undersöka deras handbagage. Säkerhetskontrollen är inte öppen för allmänheten.

Fotografering har redan varit förbjuden på säkerhetskontrollområdet och fotograferingsförbudet har angetts tydligt vid ankomst till detta område. Justitieombudsmannen konstaterar i sitt avgörande dnr 1224/4/10 att fotograferingsförbudet inskränker yttrandefriheten som skyddas genom 12 § i grundlagen, vilket innebär att förbudet ska tas in i lag då de grundläggande rättigheterna inskränks. Justitieombudsmannen ansåg emellertid att fotograferingsförbudet inte är lagstridigt, eftersom fotografering kan göra intrång i personernas integritet på det sätt som avses i 24 kap. 6 § 1 mom. 2 punkten i strafflagen. Denna bestämmelse gäller olovlig observation på en plats dit allmänheten inte äger tillträde.

101 §. Säkerhetsprövning. I paragrafen föreskrivs det om omständigheter som, om de framkommer, utgör ett hinder för beviljande av sådana tillstånd och godkännanden som avses i lagstiftningen om luftfartsskydd. Detta gäller för det första sådana i EU-rättsakter avsedda tillstånd och godkännanden för vilka Trafiksäkerhetsverket är ansvarig i egenskap av behörig myndighet enligt 3 § 1 mom. 2 punkten. För det andra kan omständigheterna utgöra ett hinder för beviljande av tillträdesrätt enligt 102 § samt behörighetskort och passerkort för fordon enligt 103 §. Dessa tillstånd beviljas av flygplatsoperatören.

I EU-lagstiftningen föreskrivs om de tillstånd och godkännanden för vilka en säkerhetsprövning måste göras om sökanden för att tillståndet eller godkännandet ska kunna beviljas. Det föreskrivs dock inte om vilka

omständigheter som kommer fram vid säkerhetsprövningen som leder till att tillståndet eller godkännandet inte får beviljas. Därför ska bestämmelser om detta tas in i luftfartslagen. Säkerhetsprövningen görs som en sådan normal eller begränsad utredning som avses i lagen om säkerhetsutredningar (177/2002). Flygplatsoperatören informeras om de registeruppgifter som nämns i 22 § i lagen om säkerhetsutredningar i samband med att det görs en begränsad säkerhetsutredning av en person som ansöker om behörighetskort. Grunderna för när en säkerhetsutredning görs anges i 19 § i lagen om säkerhetsutredningar.

Ett hinder för beviljande av godkännande eller tillstånd är enligt 1 punkten att sökanden har dömts till fängelsestraff för narkotikabrott eller för tillhörighet till en organiserad kriminell sammanslutning eller för brott som visar allmän likgiltighet för andras säkerhet. Hinder utgör enligt 2 punkten också att sökanden har dömts till bötesstraff för överträdelse av bestämmelserna eller föreskrifterna om flygsäkerhet eller luftfartsskydd. Enligt 3 punkten är det ett hinder om sökanden genom sin tidigare verksamhet har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrifterna att det finns anledning att misstänka att sökanden inte förmår eller vill följa de bestämmelser och föreskrifter som krävs för uppgiften.

Kriterierna motsvarar dem i 105 § 1 mom. i den gällande lagen, som tillämpas på sådan tillträdesrätt som Trafiksäkerhetsverket beviljar dem som arbetar på flygplatsens behörighetsområden eller som regelbundet rör sig där. I den föreslagna lagen föreskrivs det inte längre om tillträdesrätt, eftersom det i EU-lagstiftningen inte längre krävs att den behöriga myndigheten ska bevilja tillträdesrätt.

102 §. Tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden. Enligt gällande lag beviljar Trafiksäkerhetsverket tillträdesrätt, alltså tillträde till flygplatsens behörighetsområden, medan flygplatsoperatören beviljar behörighetskort och passerkort för fordon till personer som beviljats tillträdesrätt. Denna tudelning beror på formuleringarna i EU:s tidigare förordning om skyddsregler. Ett sådant tudelat system är inte kundvänligt, och det har delvis lett till överlappande byråkrati.

I EU-förordningen krävs det inte längre att tillträdesrätten ska beviljas av en myndighet och därför föreslås det nu att denna rätt ska beviljas av flygplatsoperatören. Eftersom omprövning av beslut som fattats av flygplatsoperatören kan begäras hos Trafiksäkerhetsverket försämras de sökandes ställning inte av ändringen.

Enligt 1 mom. ska flygplatsoperatören bevilja tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden. Tillstånd kan enligt punkterna 1.2.1.1 och 1.2.2.1 i bilagan till kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 beviljas endast sådana personer som har ett giltigt skäl att befinna sig på områdena. Flera hundra tillstånd beviljas årligen personer som arbetar på flygplatserna, så det är inte ändamålsenligt att Trafiksäkerhetsverket ska bevilja dessa tillstånd på förslag av flygplatsoperatören.

Poliser, gränsbevakningsmän och tullmän har enligt momentet tillträde på basis av sina tjänsteåligganden. Bestämmelsen begränsar naturligtvis inte räddningsmyndigheters befogenheter i räddningsuppdrag enligt 36 § i räddningslagen.

Tillträde till flygplatsens behörighetsområde utan tillstånd av flygplatsoperatören har bl.a. passagerare med biljett och luftfartygs besättning. Den tillträdesrätt som avses i momentet gäller andra personer som har ett giltigt skäl att komma till området. Till dessa hör bl.a. anställda som arbetar på området samt privatflygare.

Enligt 2 mom. kan flygplatsoperatören återkalla tillträdesrätten om den används på ett sätt som äventyrar genomförandet av eller effektiviteten hos den lagstiftning som gäller civilt luftfartsskydd. Rätten kan också återkallas på grund av sådana omständigheter om sökanden som avses i 100 §.

I beslutsfattandet om tillträdesrätt är det fråga om offentliga förvaltningsuppgifter, och flygplatsoperatören ska vid utförandet av uppgifterna iaktta allmänna förvaltningslagar för att säkerställa grundläggande rättigheter, rättssäkerheten och andra krav på god förvaltning. Bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar för flygplatsoperatörens personal finns i 174 §. Bestämmelser om ändringsökande finns i 181 §.

103 §. Behörighetskort och passerkort för fordon. Enligt 1 mom. ska flygplatsoperatören bevilja flygplatsens behörighetskort och passerkort för fordon. Flygplatsoperatören kan ta ut en avgift för behörighetskort och passerkort för fordon som motsvarar kostnaderna för tillverkningen och hanteringen. Avgiften ska vara icke-diskriminerande.

I förordningen om skyddsregler och i de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den finns bestämmelser om behörighetskort och passerkort för fordon. Flygplatsoperatören beviljar redan nu behörighetskort och passerkort för fordon med stöd av 106 § 2 mom. i den gällande luftfartslagen. En förutsättning är ändå att Trafiksäkerhetsverket först har beviljat personen tillträdesrätt. Bestämmelsen om att ta ut en avgift som motsvarar kostnaderna för tillverkning och hantering motsvarar 106 § 4 mom. i den gällande luftfartslagen. Flygplatsens behörighetskort beviljas personer som arbetar på flygplatsen. Anställda vid flygbolag behöver således inte något behörighetskort för att kunna sköta sina uppgifter på flygplatsen och röra sig genom flygplatsens behörighetsområden till luftfartyget. Flygbolagen får själva bestämma om det kort som de beviljar sina anställda och av vem de beställer det, förutsatt att de iakttar grunderna för hur kortet beviljas och hur det ska se ut.

Enligt 2 mom. kan flygplatsoperatören återkalla behörighetskort och passerkort för fordon och kräva att de återlämnas, om de används på ett sätt som äventyrar genomförandet av skyddsåtgärder enligt förordningen om skyddsregler eller kapitlet om luftfartsskydd i luftfartslagen. Flygplatsoperatören har motsvarande rätt med stöd av 106 § 3 mom. i gällande luftfartslag. Flygplatsoperatören kan med stöd av 3 mom. återkalla behörighetskort också om någon sådan omständighet som avses i 101 § framkommer om kortets innehavare under kortets giltighetstid. Ingen motsvarande bestämmelse ingår i den gällande luftfartslagen.

I beslutsfattandet om behörighetskort och passerkort för fordon är det fråga om offentliga förvaltningsuppgifter, och flygplatsoperatören ska därför vid utförandet av uppgifterna iaktta allmänna förvaltningslagar för att säkerställa grundläggande rättigheter, rätts-

säkerheten och andra krav på god förvaltning. Bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar för flygplatsoperatörens personal finns i 174 §. Bestämmelser om ändringssökande finns i 181 §.

104 §. Utrustning som ska användas som stöd för luftfartsskyddet. Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket kunna återkalla ett godkännande av utrustning som ska användas som stöd för luftfartsskyddet, om det visar sig att utrustningen inte uppfyller de kriterier för godkännande som anges i förordningen om skyddsregler och om inte utrustningen utan dröjsmål ändras så att den uppfyller kraven. Paragrafen motsvarar 110 § i den gällande luftfartslagen.

10 kap. **Luftrumspanering, flygledningstjänst och flygtrafiktjänst**

Flygtrafiktjänsterna regleras i Europeiska unionens bestämmelser på förordningsnivå (den s.k. *SES-lagstiftningen*, *Single European Sky*), som är direkt tillämplig lagstiftning i medlemsstaterna. När det gäller utvärderingen av det nationella behovet av bestämmelser om flygtrafiktjänst bör det konstateras att nationella bestämmelser enligt EU-domstolens etablerade praxis inte får utfärdas inom förordningens tillämpningsområde, om inte förordningen uttryckligen förpliktar eller beordigar till nationell reglering eller annat beslutsfattande. I 10 kap. föreskrivs det således endast om de nationella arrangemang som har ansetts nödvändiga för att komplettera lagstiftningen på unionsnivå. Kapitlets rubrik har ändrats jämfört med den gällande luftfartslagen så att den utöver flygtrafiktjänst också innehåller luftrumspanering och flygledningstjänst.

Luftrumspaneringen omfattas av en suverän stats självbestämmanderätt och genom den säkerställs även försvarets verksamhetsförutsättningar. Det bestäms nationellt om luftrumspanering, flygledningstjänst och trafikprioriteringar med beaktande av EU-lagstiftningen. I SES-ramförordningen finns både i skälen och i de enskilda artiklarna uttryckliga bestämmelser i vilka betydelsen av beaktandet av den statliga suveräniteten och den militära luftfarten framhävs. Särskilt vik-

tiga är bestämmelserna i artikel 1.2 i ramförordningen i vilka konstateras följande: ”Tillämpningen av denna förordning och av de åtgärder som avses i artikel 3 ska inte påverka medlemsstaternas överhöghet över sitt luftrum och medlemsstaternas krav i fråga om allmän ordning och säkerhet och försvarsfrågor enligt artikel 13.”

105 §. Kapitlets tillämpningsområde och allmänna bestämmelser. Paragrafen motsvarar 111 § i gällande luftfartslag.

I 1 mom. hänvisas till de s.k. SES-förordningarna som gäller det gemensamma europeiska luftrummet, dvs. ramförordningen, förordningen om tillhandahållande av tjänster, förordningen om luftrummet och förordningen om driftskompatibilitet samt de förordningar som kommissionen antagit med stöd av dem.

Enligt 2 mom. gäller att bestämmelserna i kapitlet kompletterar de förordningar som nämns i 1 mom.

I 3 mom. bestäms det att utöver vad som föreskrivs någon annanstans i kapitlet ska Trafiksäkerhetsverket meddela sådana närmare föreskrifter om luftrumsplanering, flygledningstjänst och flygtrafiktjänst som förutsätts för säker och smidig luftfart och som baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt Eurocontrols normer och rekommendationer. Trafiksäkerhetsverket meddelar också sådana kompletterande föreskrifter om luftrumsplanering, flygledningstjänst och flygtrafiktjänst som förutsätts i Europeiska unionens lagstiftning. Trafiksäkerhetsverket ska höra försvarsmakten eller inrikesministeriet till den del föreskrifterna hänför sig till verksamhetsförutsättningarna för militär luftfart eller statlig luftfart. Bestämmelser om samordning av civil, militär och statlig luftfart för en flexibel användning av luftrummet får utfärdas genom förordning av statsrådet. För samordningen av civil och militär luftfart krävs närmare bestämmelser eftersom det i förordningen om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet inte finns bestämmelser om hur samordningen ska ske i praktiken eller vilka som ska delta i den.

106 §. Definitioner. Paragrafen motsvarar 112 § i gällande lag, men i den definieras dessutom vissa för kapitlet centrala begrepp i

enlighet med ramförordningen. I kapitlet avses med

– *gemensamt europeiskt luftrum* en helhet som baserar sig på förordningarna enligt 105 § 1 mom.,

– *kontrollzon* ett kontrollerat luftrum som sträcker sig från mark- eller vattenytan upp till en fastställd övre gräns,

– *terminalområde* ett kontrollområde i anslutning till en större flygplats eller flera större flygplatser, vanligen där färdvägarna för flygtrafikledningstjänsten möts,

– *luftrumsklass* ett luftrum med definierade gränser där bestämda, i trafikreglerna för luftfart närmare specificerade typer av flygningar kan genomföras och där fastställda flygtrafikledningstjänster tillhandahålls och regler följs; definitionerna av kontrollzon, terminalområde, flyginformationsregion och luftrumsklass motsvarar ICAO:s definitioner; luftrumsklasserna fastställs i trafikreglerna för luftfart,

– *flyginformationsregion* ett luftrum av definierad omfattning inom vilket flyginformations- och alarmeringstjänster tillhandahålls,

– *luftrumsplanering* en planeringsfunktion som främst syftar till att maximera användningen av tillgängligt luftrum genom dynamisk tidsfördelning (time-sharing) och, ibland, separering av luftrummet mellan olika kategorier av luftrumets användare utifrån kortsiktiga behov,

– *strukturering av luftrummet* Trafiksäkerhetsverkets beslutsfattande i samband med vilket användningen av och strukturen för luftrummet fastställs,

– *flygledningstjänst* den samling luftburna och markbaserade funktioner (flygtrafikledningstjänst, luftrumsplanering och flödesplanering) som krävs för att säkerställa säkra och effektiva rörelser för luftfartyg under alla faser av flygningen, och

– *flygtrafiktjänst* flygtrafiklednings-, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst, flygvädertjänst och flygbriefingtjänst.

Flygtrafiktjänst ska i vid bemärkelse sett betraktas som en offentlig förvaltningsuppgift. Flygtrafiktjänst är dock till sin karaktär specifikt teknisk och faktisk förvaltningsverksamhet i samband med vilken förvaltningsbeslut inte fattas. Grundlagsutskottet

har i samband med regeringens proposition 139/2005 rd ansett (GrUU 47/2005 rd) att rättssäkerhetsgarantierna i en sådan situation bygger på exakta och korrekta bestämmelser, personalens utbildning och behörighet samt en betryggande övervakning av verksamheten. Grundlagsutskottet ansåg vidare att uppgifterna som gäller flygtrafiktjänst inte innebär betydande utövning av offentlig makt och att flygtrafiktjänsten tillhandahålls av en leverantör av flygtrafikleddningstjänst inte utgör något problem med avseende på 124 § i grundlagen.

107 §. Samordning av civil och militär luftfart. Paragrafen motsvarar 118 § i gällande luftfartslag, men i den har tagits in en hänvisning till den handbok som styr luftrumsplaneringen. Bestämmelser om principerna för samordning av civil och militär luftfart finns i en EU-förordning. På nationell nivå beaktas vid samordningen försvarets behov och de nationella intressena samt särdragen i det samordnade flygplatsnätsystemet och flygtrafiksysteem som används för den civila och militära luftfarten i Finland. I paragrafen föreskrivs också om en delegation för luftrumsplanering.

I 1 mom. föreskrivs det närmare om hur principerna i förordningen om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet ska genomföras nationellt vid samordningen av civil och militär luftfart. I Finland ordnas flygtrafiktjänsten så att en civil leverantör av flygtrafiktjänst tillhandahåller flygtrafiktjänster till både civil och militär luftfart. Bestämmelser om regler för främjande av bättre samarbete mellan civila och militära enheter som svarar för flygledningstjänst och som verkar i det luftrum som medlemsstaterna ansvarar för fastställs inte bara i SES-förordningarna, utan också i förordningen om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet. I förordningen handlar det också om hur medlemsstaterna mer konkret är skyldiga att samarbeta med varandra med beaktande av de nationella militära behoven och hur medlemsstaterna ska effektivisera det civila och militära samarbetet för att säkerställa en säker användning av luftrummet.

Avsikten är att paragrafen för sin del ska säkerställa att den nationella säkerheten och

försvarets intressen tillgodoses i Finland. Det samordnade flygplatsnätsystemet och flygtrafiksysteem som används i Finland, i fråga om vilket försvarsmakten saknar ett eget parallellt system och ingår i det gemensamma statsägda systemet, och säkerställandet av verksamhetsförutsättningarna för dem som använder luftrummet kräver samordning på alla luftrumets förvaltningsnivåer. Vid luftrumsplanering ska det säkerställas att aktörer inom militär luftfart och statlig luftfart kan utföra de uppgifter som föreskrivits för dem.

I 2 mom. föreskrivs det att försvarsministeriet och kommunikationsministeriet ska komma överens om hur behoven inom den civila och den militära luftfarten ska beaktas vid luftrumsplanering och flygledningstjänst, när flygtrafiktjänster tillhandahålls samt vid förfaranden i samband med flexibel användning av luftrummet. De metoder som gäller luftrumsplanering och en flexibel användning av luftrummet fastställs i detalj i ASM-drifthandboken. Genom den praxis som beskrivs i handboken strävar Trafiksäkerhetsverket och försvarsmakten efter att säkerställa en säker, effektiv och flexibel användning av luftrummet, samt att garantera verksamhetens transparens genom att samordna de olika parternas behov att använda luftrummet. Vid samordning av den civila och den militära luftfarten tillämpas Eurocontrols anvisningar om smidig användning av luftrummet. I förordningen om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet identifieras tre olika samarbetsnivåer. De gäller utformning av den nationella luftrumspolitikerna och strukturerna, den dagliga delningen av luftrummet och den direkta användningen av luftrummet.

I 3 mom. föreskrivs det om en delegation för luftrumsplanering som ska finnas i samband med kommunikationsministeriet. Delegationen har som uppgift att bereda de ärenden som avses i 2 mom. mellan kommunikationsministeriet och försvarsministeriet och i egenskap av rådgivande organ behandla frågor i samband med samordning av civil och militär luftfart med beaktande av vilka behov de olika användarna av luftrummet har. Statsrådets allmänna sammanträde ska tillsätta delegationen, som består av representanter

för den civila och den militära luftfarten, för tre år i sänder.

I 4 mom. föreskrivs det om möjligheten att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om delegationens uppgifter och sammansättning.

108 §. Tillhandahållande av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst. Paragrafen motsvarar 116 § i gällande luftfartslag och i den ska föreskrivas närmare om leverantörer av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst väljs med beaktande av nationella behov. Befogenheten att utse en leverantör av flygtrafikledningstjänst och en leverantör av flygvädertjänst överförs från kommunikationsministeriet till statsrådets allmänna sammanträde. Statsrådet som ska utse leverantören eftersom det är ett principiellt viktigt ärende som påverkar nationens säkerhet och försvar. När leverantören utses ska det beaktas att tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänst är förknippat med luftrumsplaneringen.

När leverantörer av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst utses bör hänsyn tas till leverantörens förmåga och möjligheter att tillhandahålla tjänster även under undantagsförhållanden. För försvarsmakten är det ytterst viktigt att en del av de personer som tillhandahåller flygtrafikledningstjänster kan användas i uppgifter i försvarsmaktens reserv.

I 1 mom. bestäms om statsrådets behörighet att i enlighet med artikel 8 i förordningen om tillhandahållande av tjänster utse en leverantör av flygtrafikledningstjänst med ensamrätt inom det luftrum eller en del av det luftrum som Finland ansvarar för. Innan leverantören utses ska inrikesministeriet och försvarsministeriet höras, eftersom tillhandahållandet av civil och militär flygtrafikledningstjänst har samordnats i Finland för närvarande. Statsrådet ska när leverantören utses ta hänsyn till särdragen hos de flygtrafikledningstjänster som tillhandahålls inom hela eller en del av luftrummet, en bibehållen hög säkerhetsnivå, effektiv användning av luftrummet och möjligheter att utföra uppgifter i anslutning till efterspanings- och räddningstjänst, territorialövervakning och undantagsförhållanden. Det är viktigt att utse en leverantör och att ställa villkor för detta med tanke på att Fin-

lands samordnade system för flygtrafikfiktjänst ska fungera och underhållas. När det gäller tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänst kan det endast finnas en leverantör av flygtrafikledningstjänst per luftrum eller del av luftrum. Tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänst är ett naturligt monopol: en flygplats kan inte ha fler än ett kontrolltorn och inom samma sektor kan det inte heller finnas två konkurrerande flygledare. Enligt artikel 6 i förordningen om tillhandahållande av tjänster ska gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafikfiktjänster utfärdas genom genomförandeförordningar av kommissionen. Gemensamma krav om tillhandahållande av flygtrafikfiktjänst finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafikfiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010.

I 2 mom. föreskrivs det om hur en leverantör av flygvädertjänst utses. Enligt artikel 9 i förordningen om tillhandahållande av tjänster får medlemsstaterna utse en leverantör av flygvädertjänst att leverera alla eller delar av flygväderdata med ensamrätt i hela eller delar av det luftrum som de ansvarar för med beaktande av flygsäkerhetsöverväganden. I 2 mom. föreslås ett sådant bemyndigande för statsrådet. Innan en eventuell leverantör av flygvädertjänst utses ska inrikesministeriet, försvarsministeriet och leverantören av flygtrafikledningstjänst höras. Det som ovan konstaterats om samordning av civila och militära flygtrafikfiktjänster gäller även de flygvädertjänster som flygtrafikfiktjänsten behöver. Också när en leverantör av flygvädertjänster utses ska hänsyn tas till säkerhetsaspekterna samt möjligheterna att utföra uppgifter i anslutning till efterspanings- och räddningstjänst, territorialövervakning och krishantering. Meteorologiska institutet har utsetts till leverantör av flygvädertjänst (prognoser, varningar och observationer) med ensamrätt inom Finlands flyginformationsregion fram till den 31 januari 2020.

I 3 mom. föreskrivs det om tillhandahållande av flygtrafikfiktjänst på engelska. Engelska används allmänt inom flygtrafikfiktjänstverksamheten och flygkontrolltjänsterna. Eftersom flygtrafiken är mycket internationell är

det en klar säkerhetsfaktor att använda ett gemensamt språk som alla förstår. Verksamheten bedrivs av en begränsad yrkesgrupp, för vilken engelska har blivit det etablerade yrkesspråket till följd av internationella överenskommelser och praxis. I momentet bemyndigas därför kommunikationsministeriet att besluta att flygtrafiktjänst ska tillhandahållas endast på engelska inom hela eller en del av det luftrum som Finland ansvarar för, om det är nödvändigt för att trygga flygsäkerheten och smidig luftfart och för att förverkliga målen för det gemensamma europeiska luftrummet. Sådana beslut gäller på kort och medellång sikt närmast det övre luftrummet och områdeskontrolltjänster samt på lång sikt eventuellt de största flygplatserna för internationell flygtrafik.

109 §. Strukturering av luftrummet och luftrumsplanering. Paragrafen motsvarar 114 § i gällande luftfartslag, men i den har tagits in närmare bestämmelser om strukturering av luftrummet och luftrumsplanering. Luftrumsplaneringen är som verksamhet av stor och central betydelse när man i den praktiska verksamheten i enlighet med den nuvarande luftrumsstrukturen fördelar användningen av luftrummet mellan olika användargrupper. Verksamheten har direkta ekonomiska konsekvenser för den civila luftfarten, leverantörerna av flygtrafiktjänst och försvarsmakten. När det fattas beslut om luftrumsblock fattas det samtidigt beslut om luftrumets struktur. Gränsoverskridande flyglinjer planeras och avtalas på internationella samarbetsforum. De övningsområden som behövs för att skapa och upprätthålla den militära luftfartens prestationsförmåga planeras nationellt. De ovan nämnda samordnas till en helhet genom vilken det säkerställs att försvaret ordnas kostnadseffektivt, att den internationella flygtrafiken är smidig samt att den civila och militära luftfarten kan samordnas på ett säkert sätt. Enligt EU-rättsakter är det en cell för luftrumsplanering (AMC, Airspace Management Cell), som avses i artikel 5 i förordningen om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet, som ansvarar för luftrumsplaneringen. För att samordna verksamhetsmodeller för normala förhållanden, störningar och undantagsförhållanden är det viktigt att cellen är ett civilt och militärt organ.

I *1 mom.* föreskrivs det om Trafiksäkerhetsverkets befogenhet att besluta om inrättande och ändring av luftrumsblock inom en del av det luftrum som Finland ansvarar för. Med luftrumsblock avses enligt ramförordningen ett luftrum av definierad omfattning, i tid och rum, inom vilket flygtrafiktjänster tillhandahålls. Dessa är sådana avgränsade delar av luftrummet, såsom sektorer, kontrollzoner, terminalområden och flyginformationsregioner, inom vilka flygtrafiktjänst tillhandahålls. Vid beslutsfattandet ska Trafiksäkerhetsverket ta hänsyn till smidig flygtrafik, försvarsaspekter, samordning av civil och militär luftfart samt lämpliga verksamhetsförutsättningar för statlig luftfart och förutsättningar för sportflygning. Med stöd av den föreslagna 11 § får genom förordning av statsrådet inrättas områden där luftfart är begränsad eller förbjuden.

Bestämmelser om omstrukturering av luftrummet till funktionella luftrumsblock finns i artikel 9a i förordningen om tillhandahållande av tjänster. Enligt artikel 9a.3 i förordningen ska ett funktionellt luftrumsblock som gäller luftrum som omfattas av flera medlemsstaters ansvarsområde få inrättas endast genom ömsesidig överenskommelse mellan alla de medlemsstater som har ansvar för någon del av det luftrum som ingår i blocket. Inrättandet av ett sådant luftrumsblock ska behandlas som ett fördragsärende.

I *2 mom.* föreskrivs det också att Trafiksäkerhetsverket ska fastställa principerna för användning och strukturering av luftrummet samt meddela närmare föreskrifter om en säker, effektiv och flexibel användning av luftrummet.

I *3 mom.* föreskrivs det att den cell för luftrumsplanering (Airspace Management Cell, AMC) som avses i artikel 5 i förordningen om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet ska finnas i samband med leverantören av flygtrafikledningstjänst. AMC svarar för den dagliga luftrumsplaneringen. Operativt sköter cellen luftrumsplaneringen i enlighet med de principer som anges i handboken. Riktlinjerna för verksamheten har dragits upp av kommunikationsministeriet och försvarsministeriet gemensamt. Luftrumsplaneringen är också ett grundkrav för ordnande av försvaret och för försvars-

maktens övningsverksamhet. I riktlinjerna för verksamheten ska särskild vikt fästas vid säkerheten och försvaret, inklusive vid att sådana specialbehov som under normala förhållanden, undantagsförhållanden och störningar följer av uppgifter med anknytning till det militära försvaret beaktas tillräckligt.

Av operativ-tekniska skäl och med tanke på kostnadseffektiviteten är det ändamålsenligt att cellen för luftrumsplanering finns i samband med leverantören av flygtrafikledningstjänst. För försvaret är det viktigt att bl.a. luftrumsplaneringen sköts av en nationell aktör och att försvarsmakten är delaktig i den. I cellens verksamhet deltar nationellt både civila och militära aktörer. Försvarsmakten svarar för luftrumsplaneringen under sådana undantagsförhållanden som anges i beredskapslagen.

110 §. Flygförande. Paragrafen motsvarar 115 § i gällande luftfartslag. I paragrafen föreskrivs det att leverantören av flygtrafikledningstjänst ansvarar för flygförfarandena inom ramen för de operativa krav som gäller flygsäkerheten. Leverantören av flygtrafikledningstjänst ansvarar i sista hand för att flygförfarandena är säkra. Med flygförfaranden avses den planering med hjälp av vilken leverantören av flygtrafikledningstjänst leder flygplatsens och luftfartygets personal för att luftfartyg ska operera säkert och särskilt att flygplatsens avgångs- och ankomstvägar är säkra. Med flyginformationstjänster avses all den information som leverantören av flygtrafikledningstjänst tillhandahåller flygplatsens och luftfartygets personal för säkerställande av säker trafik.

111 §. Avgifter för flygtrafiktjänst. Paragrafen motsvarar 123 § i gällande luftfartslag, men i den har tagits in ett nytt 2 mom. I kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster finns bestämmelser om avgifter för flygtrafiktjänst. Enligt artikel 14 i förordningen om tillhandahållande av tjänster ska Kommittén för det gemensamma europeiska luftrummet, som lyder under kommissionen, utarbeta ett avgiftssystem för flygtrafiktjänster. Systemet ska överensstamma med Eurocontrols avgiftssystem för undervägsavgifter.

Medlemsstaterna ska i sin tur fastställa avgifterna på ett icke-diskriminerande sätt. När avgifter tas ut från olika användare av luftrummet för samma tjänst ska ingen åtskillnad göras med hänsyn till användarens nationalitet eller kategori. Undantag för vissa användare, i synnerhet lätta luftfartyg och statsluftfartyg, får tillåtas, under förutsättning att kostnaden för sådana undantag inte läggs över på andra användare. Flygtrafiktjänster får generera intäkter som överstiger alla direkta och indirekta driftskostnader och som ger en rimlig avkastning på tillgångar som bidrar till nödvändiga kapitalförbättringar. Avgifterna ska avspegla kostnaderna för de flygtrafiktjänster och anläggningar som görs tillgängliga för luftrummet användare, med beaktande av den relativa produktionskapaciteten hos de olika typerna av berörda luftfartyg.

I 1 mom. föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket ska övervaka att avgifterna för flygtrafiktjänst bestäms i enlighet med artikel 15 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.

I 2 mom. föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket också ska övervaka att de avgifter som tas ut av den statliga och den militära luftfarten är skäliga och att 112 § iakttas vid prissättningen.

112 §. Flygtrafiktjänster som drivs, tillhandahålls och utvecklas den statliga och den militära luftfartens uppgifter och prissättningen av tjänsterna. Paragrafen motsvarar 117 § i gällande luftfartslag.

I paragrafen finns bestämmelser om flygtrafiktjänster som drivs, tillhandahålls och utvecklas för utförande av den statliga och den militära luftfartens uppgifter och grunderna för prissättningen av dem. Regleringen riktar sig till flygtrafiktjänstsystemet inom den civila luftfarten. Enligt luftfartslagen ansvarar en utnämnd leverantör av flygtrafikledningstjänst för denna verksamhet. För närvarande är det Finavia Abp som sköter denna uppgift.

Den civila och den militära luftfarten verkar i Finland inom ramen för ett så kallat samordnat flygplatsnätsystem och flygtrafiktjänstsystem, där samarbetet mellan den civila och den militära organisationen är kontinuerligt. För att säkerställa försvarsmaktens

verksamhet bör det vid utvecklandet av flygtrafiktjänstsystem beaktas att militära luftfartyg skiljer sig från civila luftfartyg i fråga om prestanda. Att utrusta militära luftfartyg så att de till alla delar motsvarar kraven på civila luftfartyg ökar kostnaderna utan att förbättra luftfartygens prestanda. Avsikten med denna bestämmelse är inte att ändra hävdvunnen samarbetspraxis eller grunderna för den.

Om grunderna för territorialövervakningsuppgifterna för en leverantör av flygtrafiktjänst föreskrivs i territorialövervakningslagen. Grunderna för de kostnader och ersättningar som territorialövervakningsuppgifterna föranleder fastställs enligt vad som föreskrivs och beslutas om territorialövervakningen, inbegripet vad som fastställs om territorialövervakningsuppgifterna för en leverantör av flygtrafiktjänst i kommunikationsministeriets utnämningsbeslut.

I 1 mom. föreskrivs det om den skyldighet en leverantör av flygtrafikledningstjänst enligt 108 § har att driva, tillhandahålla och utveckla flygtrafiktjänster i luftrumsblock för den civila, statliga och militära luftfartens behov. Lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter förpliktar flygplatsnätbolag att driva, tillhandahålla och utveckla flygplatsnätet och flygplatstjänster för den civila, statliga och militära luftfartens behov.

De flygtrafiktjänster som tillhandahålls statsluftfartyg och militära luftfartyg ska i fortsättningen i princip jämföras med tjänsteverksamheten inom den civila luftfarten i enlighet med 2 mom. Prissättningsbestämmelsen i fråga ska utgöra prisreglering inom ett rättsligt monopol, där enhetsprissättning ska tillämpas vid tjänsteproduktion med låga marginalkostnader. Leverantören av flygtrafiktjänst har rättsligt monopol på de uppgifter som den utsetts att utföra, grundat på bestämmelserna i lagen och utnämningsbeslutet av statsrådets allmänna sammanträde.

I 2 mom. ska ingå en definition på särskilda tjänster inom flygtrafiktjänsten, som omfattar tjänster som endast behövs på grund av de krav som statsluftfartygs och militära luftfartygs verksamhet ställer. Enligt 3 mom. ska närmare bestämmelser om de tjänster som hör till de särskilda tjänsterna inom flygtra-

fiktjänsten få utfärdas genom förordning av statsrådet.

Bestämmelser om de särskilda tjänsterna inom flygtrafiktjänsten finns i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter. Särskilda tjänster inom flygtrafiktjänsten ska vara flygtrafiktjänster för förlängd öppethållning av flygplatser uteslutande i beredskapssyfte. Däremot ska områdeskontrollens normala flygtrafiktjänster dygnet runt inte omfattas av de särskilda tjänsterna inom flygtrafiktjänsten.

I 4 mom. föreskrivs om prissättningen av de särskilda tjänsterna inom flygtrafiktjänsten. Prissättningen ska motsvara kostnaderna och inbegripa en skälig avkastning. De särskilda tjänsterna ska således inte omfattas av enhetsprissättningen enligt 2 mom.

Inom den ekonomiska begreppsapparaten och den konkurrensrättsliga regleringen finns hävdvunna beräknings- och värderingsgrunder som också ska tillämpas i detta sammanhang. Efter det att de sedvanliga bruks-, underhålls- och utvecklingskostnaderna har täckts har leverantören av flygtrafiktjänster rätt till en skälig avkastning på det bundna kapitalet.

När avkastningens skälighet bedöms beaktas investeringens låga risknivå, finansieringskostnaderna och utrustningens livslängd. Den allmänna principen är att avkastningsnivån för de särskilda tjänsterna, som ska ses över årligen, med beaktande av dessa faktorer åtminstone inte kan överstiga ägarens mål för avkastning på eget kapital. Ett tjänsteavtal på affärsekonomiska grunder mellan parterna är dock den primära metoden för att definiera de särskilda tjänsterna och ersättningsgrunderna för dem.

113 §. *Certifikat, behörighetsbevis, behörigheter, godkännanden och medicinska intyg för flygtrafiktjänstpersonal.* Paragrafen motsvarar 119 § i gällande luftfartslag. Paragrafen ändrades genom en lag om ändring av luftfartslagen som trädde i kraft den 1 maj 2013 (280/2013). Då gavs flygläkare och flygmedicinskt centrum vid sidan av Trafiksäkerhetsverket rätt att bevilja medicinskt intyg.

I 1 mom. föreskrivs det om certifikat för flygledare och flygledarelever som utför

flygkontrolluppgifter, och i 2 mom. ställs motsvarande krav på AFIS-personal.

I 3 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela de närmare föreskrifter som förutsätts för flygsäkerheten utifrån bilaga 1 till Chicagokonventionen och Eurocontrols bestämmelser kompletterade med undantag och tillägg av geografiska, klimatologiska och trafikmässiga skäl eller för att samordna internationell praxis med förhållandena i Finland, i fråga om certifikat, behörigheter, behörighetsbevis och godkännanden samt medicinska intyg som krävs av flygledare, flygledarelever och AFIS-personal.

114 §. Utbildning av flygtrafiktjänstpersonal. Paragrafen motsvarar 120 § i gällande luftfartslag. Även denna paragraf ändrades i samband med nämnda delreform så att behörighetsbevis för AFIS-personal i 1 mom. blev certifikat för AFIS-personal. Det föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll. Med teknisk personal inom flygtrafiktjänst avses personal som arbetar i uppgifter som hänför sig till flygsäkerheten för flygtrafiktjänstens operativa system, och som underhåller och reparerar de anordningar och system för kommunikation, navigation, övervakning samt väderobservation inom flygledningstjänst som är i operativ drift.

I 1 mom. föreskrivs det att godkännande av Trafiksäkerhetsverket krävs för tillhandahållande av utbildning som gäller certifikat för AFIS-personal. Ett godkännande ska beviljas en sökande som har den yrkeskunniga personal som krävs för uppgifterna samt behövliga utbildningslokaler och utbildningshjälpmedel, ett utbildningsprogram och ett kvalitetsystem. Trafiksäkerhetsverket ska övervaka verksamheten inom de organisationer som ger utbildning.

I 2 mom. föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket vid behov ska meddela föreskrifter om utbildningen av och behörigheten för den tekniska personalen inom flygtrafiktjänst. I dessa ska de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt Eurocontrols normer och rekommendationer beaktas. I 3 mom. föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket ska godkänna behörighetssystemet för den tekniska personalen inom flygtrafiktjänsten. Ett godkännande ska beviljas, om sökanden uppfyller de krav som

ställts utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och utifrån Eurocontrols normer och rekommendationer. Trafiksäkerhetsverket ska övervaka verksamheten för den som ansvarar för behörighetssystemet. I 4 mom. föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket för säkerställande av en tillräcklig nivå på flygsäkerheten, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och utifrån Eurocontrols normer och rekommendationer, ska meddela närmare föreskrifter om utbildningsorganisationerna i fråga om personalens utbildning, erfarenhet och yrkeskicklighet samt utbildningsprogram, arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar. I 5 mom. föreskrivs det att bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över godkännanden som gäller utbildningsorganisationer finns i 14 kap.

115 §. Insamling av uppgifter som gäller förverkligandet av målen för det gemensamma europeiska luftrummet. Paragrafen motsvarar 124 § i den gällande luftfartslagen. I paragrafen föreskrivs det om Trafiksäkerhetsverkets rätt att trots sekretessbestämmelserna av leverantören av flygtrafiktjänst och försvarsmakten få de uppgifter som verket behöver för bedömning av förverkligandet av målen för det gemensamma europeiska luftrummet och för rapportering om dem till Europeiska kommissionen. Målen för det gemensamma europeiska luftrummet fastställs i Europeiska unionens SES-lagstiftning som avses i 105 §. I artikel 12.1 i ramförordningen bestäms om medlemsstaternas årliga rapporter om genomförandet av de åtgärder som vidtagits i enlighet med ramförordningen och de åtgärder som anges i artikel 3. Trafiksäkerhetsverket omfattas således enligt unionslagstiftningen av en rapporteringsskyldighet och att i det syftet samla in uppgifter. Med åtgärder avses förordningen om tillhandahållande av tjänster, förordningen om luftrummet, förordningen om driftskompatibilitet och de genomförandeförordningar som antagits av kommissionen.

Uppgifter t.ex. om genomförandet av principen om en smidig användning av luftrummet kan fås endast av Trafiksäkerhetsverket och flygstaben. Det är nödvändigt att ange en ansvarig som samlar in uppgifter hos tjänste-

leverantörerna och myndigheterna i syfte att klarlägga den nationella situationen. I de uppgifter som avses här ingår inte personuppgifter.

116 §. *Upptagningar inom flygtrafiktjänsten.* Paragrafen motsvarar 125 § i den gällande luftfartslagen. I paragrafen bestäms om upptagningar inom flygtrafiktjänsten. Med upptagningar avses upptagningar utifrån lägesbilder av trafiken och flygtrafiktjänstens tele- och radiokommunikation. Med lägesbild av trafiken avses all den information och den helhetsbild som flygtrafiktjänsten med hjälp av upptagningar av tele- och radiokommunikation och flygledningstjänstsystem har tillgång till om den situation som observeras.

Enligt *1 mom.* ska en leverantör av flygtrafiktjänst se till att lägesbilder av trafiken samt flygtrafiktjänstens telefon-, radio- och annan telekommunikation upptas och förvaras på ett sådant sätt att de är skyddade mot ooberättigad insyn, så att upptagningarna inte kan användas av en utomstående. Upptagning av telefon- och radiokommunikation baserar sig på standarden enligt andra avdelningen, tredje stycket, punkt 3.5.1.4 i bilaga 10 till Chicagokonventionen. Upptagning av lägesbilder baserar sig på rekommendationen enligt punkt 6.4.1.2 i bilaga 11 till konventionen.

Det är nödvändigt att ta in bestämmelser om förvaring av upptagningar i lagen, eftersom frågor som gäller integritetsskydd i annat fall skulle aktualiseras inom telefon- och radiokommunikation och eventuella andra kommunikationsformer. I praktiken har upptagningar inte orsakat några problem, eftersom alla parter är medvetna om bandningarna och eftersom det vid flygtrafiktjänsterna i regel också finns en separat linje för personalens privata samtal. Radarupptagningar (lägesbilder av trafiken) inrymmer inte några motsvarande problem när det gäller integritetsskydd.

Enligt *2 mom.* ska Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om upptagningssätt och förvaringstider för upptagningarna. När Trafiksäkerhetsverket bestämmer förvaringstiden ska verket ta hänsyn till behoven av att utreda luftfartsolyckor, tillbud och händelser. Förvaringstiden och de lokali-

tetsbehov och kostnader som följer av den påverkas också av vilken upptagningsteknik som används. Föreskrifterna om upptagningssätt bör basera sig på ICAO:s eller Eurocontrols standarder, rekommendationer eller överenskomna förfaranden. När förvaringstiderna för upptagningarna fastställs ska upptagningarnas användningsändamål beaktas. För undersökning av flygolyckor, tillbud och händelser ska upptagningarna förvaras minst tolv månader. Upptagningar av speciella incidenter kan vara till nytta för t.ex. utbildning under en betydligt längre tid, eventuellt i flera år. Över varje flygning ska det göras en s.k. färdplan som distribueras till alla flygtrafikledningenheter som tillhandahåller tjänster under flygningen. Från EU:s medlemsstater matas färdplanerna in i ett system som administreras av den europeiska organisationen för luftfartssäkerhet Eurocontrol. I dessa färdplaner ingår information som man i enlighet med dataombudsmannens anvisningar kan betrakta som personuppgifter. Inom det nuvarande systemet är det ändå nödvändigt att lämna ut dessa uppgifter med tanke på genomförandet av flygningarna. Det internationella systemet innebär också att leverantörer av flygtrafikledningstjänst ger varandra annan information som är nödvändig för flygledningstjänsterna, eftersom flygtrafiken flyttar från en tjänsteleverantör till en annan. I momentet föreskrivs det därför att uppgifter om färdplan och lägesbild trots personuppgiftslagen kan utlämnas till en cell för luftrumsplanering och en leverantör av flygtrafikledningstjänst i en annan stat eller organisation, om internationella standarder och internationell praxis kräver detta, dock med beaktande av försvarets behov. Till den del upptagningarna innehåller personuppgifter, ska i fråga om insamling, registrering, lagring och avförande av uppgifter tillämpas kraven i personuppgiftslagen. Leverantören av flygtrafiktjänst ska minst vart femte år bedöma behovet att avföra uppgifter ur registret.

I *3 mom.* bestäms om olika användningssätt för upptagningarna. Bestämmelsen motsvarar t.ex. ICAO:s rekommendation om upptagningar av lägesbilder, som kan användas för undersökning av olyckor och tillbud, efterspanings- och räddningstjänst för luftfart, ut-

värderingar av flygtrafikledningstjänster och övervakningssystem samt för flygtrafiktjänstleverantörens eget flygsäkerhetsarbete. Flygsäkerhetsarbetet anses omfatta utbildning, kvalitetsstyrning, bedömning av prestandan hos tekniska system samt utredning av fel och störningar i servicen. Miljökonsekvensbedömning omfattar användning av information för buller- eller andra miljöutredningar och -mätningar. Planering av luftrummet omfattar användning av information för statistiska uppgifter om olika flygrutter och luftrum. För miljökonsekvensbedömning kan det publiceras sammanställningar utifrån lägesbilder av trafiken, såsom frekvenskartor för linjerna av vilka framgår flygrutternas geografiska placering.

11 kap. **Luftfartsolyckor, efterspanings- och räddningstjänst för luftfart, tillbud och händelser**

I kapitlet föreslås bestämmelser om undersökning av olyckor och allvarliga tillbud inom luftfarten. Bestämmelserna kompletterar lagen om undersökning av olyckor. Bestämmelserna i kapitlet motsvarar bestämmelserna i 13 kap. i gällande luftfartslag, genom vilka direktivet om rapportering av händelser inom civil luftfart (det s.k. händesedirektivet) har genomförts. Europaparlamentets och rådets direktiv om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 trädde i kraft den 15 maj. Förordningen upphäver händesedirektivet. Eftersom förordningen börjar tillämpas först den 15 november 2015 föreslås det inte ännu att direktivets genomförandebestämmelser stryks ur luftfartslagen. Bestämmelserna om efterspanings- och räddningstjänst för luftfart har i den gällande luftfartslagen placerats i det kapitel som handlar om flygtrafiktjänst, men det föreslås nu att de tas in ändrade i detta kapitel där de passar bättre.

117 §. Definitioner. I den gällande luftfartslagens 13 kap., som gäller luftfartsolyckor, tillbud och händelser, har det inte

funnits någon separat paragraf med definitioner. Eftersom man i det nya 11 kap. också tar in bestämmelser om efterspanings- och räddningstjänst, har det ansetts nödvändigt att i kapitlet också ta in ett nytt 117 § med definitioner. I paragrafen definieras således efterspanings- och räddningstjänst för luftfart, nödpositionering, allvarligt tillbud och händelse.

Med begreppet *efterspanings- och räddningstjänst för luftfart*, som definieras i *1 punkten*, avses åtgärder för att lokalisera och undsätta ett luftfartyg som är nödställt, försvunnet eller utsatt för hotande fara eller har drabbats av en olycka så att räddningsmyndigheterna kan inleda insatser för att rädda ett luftfartyg och människorna i det. Med hjälp av efterspaning som leds av flygräddningscentralen kan olycksplatsen lokaliseras. Efter det att luftfartyget lokaliserats är det polisen som leder efterspaningen i terrängen vid olycksplatsen, och flygräddningscentralen (ARCC) som är en del av områdeskontrollen bistår polisen i detta uppdrag.

I *2 punkten* definieras begreppet *nödpositionering* som avser identifierings- och lokaliseringssuppgifter som anger läget för den terminalutrustning och anslutning som innehas av en efterspanad användare, när en myndighet har grundad anledning att anta att föremålet för efterspaningen befinner sig i uppenbar nöd eller i omedelbar fara och när lokaliseringsåtgärden inte tål dröjsmål.

Med begreppet *allvarligt tillbud*, som definieras i *3 punkten*, avses ett sådant allvarligt tillbud som avses i bilaga 13 till konventionen angående internationell civil luftfart, alltså Chicagokonventionen.

Med begreppet *händelse*, som definieras i *4 punkten*, avses information om sådana tillbud, driftsavbrott, defekter, fel eller andra avvikande omständigheter i anslutning till framförande av ett luftfartyg och i anslutning till luftfartens verksamheter och tjänster som äventyrar eller kan äventyra säkerheten för luftfartyget, personerna ombord eller för vilka andra personer som helst.

118 §. Rapportering av luftfartsolyckor och tillbud. Paragrafen motsvarar i stort sett 127 § i gällande luftfartslag, men det föreslås att ett nytt 3 mom. tas in i paragrafen. I *1 mom.* föreskrivs det att Trafiksäkerhetsver-

ket ska underrättas om olyckor och allvarliga tillbud och att verket ska meddela föreskrifter om hur denna rapportering ska göras, t.ex. om den blankett på vilken uppgifterna lämnas och till vem uppgifterna skickas.

Enligt 2 mom. ska olyckor och tillbud dessutom anmälas till Olycksutredningscentralen på det sätt som anges i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011).

Jämfört med motsvarande bestämmelse i gällande luftfartslag tas i paragrafen in ett nytt 3 mom., enligt vilket ärenden som hänförs till sjöräddningslagens tillämpningsområde ska anmälas till sjöräddningens ledningscentral enligt vad som föreskrivs i sjöräddningslagen. På detta sätt kan man säkerställa att räddningsuppgifterna inleds så fort som möjligt.

119 §. Utredning av luftfartsolyckor. Paragrafen motsvarar 127 § i gällande luftfartslag, men det föreslås att paragrafens innehåll ändras så att i paragrafen hänvisas till gällande nationell lagstiftning och unionslagstiftning. Bestämmelser om utredning av olyckor och allvarliga tillbud inom luftfarten finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG, i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser och i lagen om utredning av militära luftfartsolyckor, till vilka hänvisas i paragrafen. Olycksutredningscentralen utreder olyckor och tillbud inom den civila luftfarten, medan den militära luftfartsmyndigheten utreder militära luftfartsolyckor.

120 §. Undersökning som ordnas av Trafiksäkerhetsverket. Paragrafen motsvarar 128 § i gällande luftfartslag. I paragrafen föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket undersöker andra med civil luftfart förknippade tillbud och händelser än de som undersöks enligt 119 §, om undersökningen är nödvändig för att främja flygsäkerheten. Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket anlita utomstående experter vid undersökningen. Det kan vara nödvändigt bl.a. när vissa specialsakkunskaper inte finns vid ämbetsverket. Anlitandet av utomstående experter kan också grunda sig på resursbrist.

121 §. Efterspanings- och räddningstjänst för luftfart. Paragrafen motsvarar 121 § i gällande luftfartslag, men paragrafens innehåll har setts över och bestämmelserna om efterspanings- och räddningstjänst föreslås bli flyttade från kapitlet om flygtrafiktjänst till kapitlet om luftfartsolyckor i den nya luftfartslagen.

Ordnandet av efterspanings- och räddningstjänst för luftfart bygger på standarder och rekommendationer (ICAO Annex 12) som Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) antagit med stöd av konventionen angående internationell civil luftfart (FördrS 11/1949) samt på den internationella handboken om flyg- och sjöräddning (IAMSAR – DOC 9731) som ICAO och IMO uppgjort i samarbete för sina medlemsstater. I ICAO:s standarder fastställs för avtalsparterna, alltså för medlemsstaterna, en skyldighet att ensamma eller tillsammans med andra avtalsparter ordna efterspanings- och räddningstjänst för luftfart inom sitt område. Basfaktorerna i efterspanings- och räddningstjänst för luftfart är fastställandet av en legislativ referensram, organiserandet av ansvaret, säkerställandet av tillräckliga resurser, kommunikationsarrangemang samt tillräcklig fördelning av resurser till samordnande och operativa åtgärder.

Enligt ICAO:s standarder omfattar begreppet efterspanings- och räddningstjänst för luftfart åtgärder för att lokalisera och undsätta ett luftfartyg som är nödställt, försvunnet eller utsatt för hotande fara eller har drabbats av en olycka så att räddningsmyndigheterna kan inleda insatser för att rädda ett luftfartyg och människorna i det. Själva flygräddningstjänsten är således en vidare delkomponent som omfattar de åtgärder som flera olika myndigheter vidtar efter det att luftfartyget lokaliserats för att rädda luftfartyget och passagerarna i det.

Under beredningen av luftfartslagen har diskussioner förts med kommunikationsministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Gränsbevakningsväsendet samt leverantören av flygtrafikledningstjänst dvs. Finavia Abp om vilket ansvar vilken aktör har i ordnandet av efterspanings- och räddningstjänst för luftfart. Efterspanings- och räddningstjänst för luftfart är en offentlig förvaltningsuppgift, och sär-

skilt Gränsbevakningsväsendet och Finavia Abp har föreslagit preciseringar i lagförslaget för att klargöra ansvarsfördelningen mellan de olika myndigheterna och leverantören och den nationella ansvariga myndigheten har entydigt fastställts. Till följd av att myndigheterna och leverantören har olika åsikter har man i paragrafen stannat för en kompromiss. Dessutom har man kommit överens om att bestämmelserna om efterspanings- och räddningstjänst för luftfart ska ses över igen i det arbete som utförs av den delegation som avses i 2 mom. genast efter beredningen av lagen. I delegationens arbete ska delta åtminstone företrädare för kommunikationsministeriet, inrikesministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Gränsbevakningsväsendet, leverantören av efterspanings- och räddningstjänst (Finavia Abp) samt vid behov andra intressentgrupper. Delegationen kan beskriva ansvar och arbetsfördelning i anslutning till ordnande av efterspanings- och räddningstjänst för luftfart mer detaljerat än här och vid behov föreslå ändringar i regleringen, t.ex. så att det stiftas en separat lag om efterspanings- och räddningstjänst för luftfart, som till sin struktur kan motsvara sjöräddningslagen. Utifrån delegationens förslag kan kommunikationsministeriet vidta de lagstiftningsåtgärder som behövs.

I enlighet med 1 mom. utser statsrådets allmänna sammanträde en leverantör av flygtrafikledningstjänst som sörjer för att efterspanings- och räddningstjänst för luftfart ordnas. Enligt gällande luftfartslag är det kommunikationsministeriet som utser den leverantör av flygtrafikledningstjänst som sörjer för ordnandet av tjänsten, men endast om det finns flera leverantörer som vill ordna tjänsten. För närvarande är det Finavia Abp som är leverantör av flygtrafikledningstjänst.

Enligt 2 mom. tillsätter statsrådets allmänna sammanträde en delegation som ska samordna samarbetet mellan leverantören av efterspanings- och räddningstjänst för luftfart och olika myndigheter. Delegationen har också som uppgift att i enlighet med vad som anges ovan ta ställning till hur regleringen om efterspanings- och räddningstjänst för luftfart bör utvecklas i framtiden. Delegationen ska också samordna det internationella samarbetet i anslutning till efterspanings- och rädd-

ningstjänst för luftfart och deltagandet i det. Sådan samordning har ansetts vara nödvändig i synnerhet av Gränsbevakningsväsendet och Finavia Abp.

I 3 mom. föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets uppgifter som tillsynsmyndighet. Till dessa uppgifter hör att utifrån standarderna om efterspanings- och räddningstjänst för luftfart i Chicagokonventionen meddela föreskrifter om förfaranden och praxis som tillämpas i efterspanings- och räddningstjänsten för luftfart samt övervaka att luftfartslagen, föreskrifter som antagits med stöd av lagen samt internationella avtal iakttas vid efterspanings- och räddningstjänst för luftfart.

I 4 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om samordnandet av arbetsfördelningen mellan myndigheter och leverantören när det gäller ordnandet av efterspanings- och räddningstjänst för luftfart. Så som det konstateras ovan har delegationen som uppgift att ta ställning till hur regleringen om efterspanings- och räddningstjänst för luftfart bör utvecklas i framtiden.

I 5 mom. föreskrivs att det för uppdrag inom efterspanings- och räddningstjänst för luftfart betalas ersättning som motsvarar självkostnadsvärdet för tillhandahållandet av den. Närmare bestämmelser om ersättningen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

I 6 mom. föreskrivs det att ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg eller den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller på en flygplats eller vid någon annan anläggning för luftfart ska delta i efterspanings- och räddningstjänst för luftfart och i flygräddningsövningar, om inte han eller hon kan lägga fram ett giltigt hinder. För person- eller egendomsskador som vållats den som ålagts att delta i efterspanings- och räddningstjänst för luftfart ska betalas ersättning av statens medel enligt skadeståndslagen. Enligt 46 och 95 § i räddningslagen är luftfartsmyndigheterna skyldiga att själva svara för kostnaderna för ordnandet av efterspanings- och räddningstjänst för luftfart.

När leverantören av flygtrafikledningstjänst sköter uppgifter i anslutning till efterspanings- och räddningstjänst för luftfart sköter den en offentlig förvaltningsuppgift. När en offentlig förvaltningsuppgift till sin karaktär

uttryckligen är teknisk verksamhet och det närmast är fråga om faktisk förvaltningsverksamhet och operativt skötande av uppgifter, bygger de krav i 124 § i grundlagen som gäller tillgodoseende av de grundläggande rättigheterna, rättssäkerheten och andra krav på god förvaltning på exakta och korrekta bestämmelser, personalens utbildning och behörighet samt en betryggande övervakning av verksamheten. I uppgiften som leverantör av flygtrafikledningstjänst är det inte fråga om utövning av offentlig makt direkt mot en utomstående, utan om en faktisk och utförande förvaltningsuppgift.

122 §. Register över automatiska nödradiosändare. Det föreslås att paragrafen ändras jämfört med 122 § i gällande luftfartslag så att ansvaret för att föra ett register över automatiska nödradiosändare överförs från leverantören av flygtrafikledningstjänst till Kommunikationsverket. Uppgiften, som Finavia Abp hittills har skött som en offentlig förvaltningsuppgift, överförs nu till Kommunikationsverket. Kommunikationsverket har inte själv uppgifter inom efterspanings- och räddningstjänst för luftfart, utan de ska skötas av leverantören av efterspanings- och räddningstjänst för luftfart och Trafiksäkerhetsverket. För förande av registret har Kommunikationsverket rätt att trots sekretessbestämmelserna av Trafiksäkerhetsverket få behövliga uppgifter ur luftfartygsregistret. Till övriga delar motsvarar paragrafen till sitt innehåll motsvarande bestämmelse i gällande luftfartslag.

Kravet på ett register över automatiska nödradiosändare på frekvensen 406 MHz baserar sig på bilaga 10 till Chicagokonventionen. I paragrafen ingår bestämmelser om syftet med registret över automatiska nödradiosändare och vilka basuppgifter och för ändamålet behövliga uppgifter som ska och får införas i registret. I registret ska föras in de minimiuppgifter som förutsätts i bilaga 10 till Chicagokonventionen. Sådana uppgifter är kontaktuppgifter avseende ägaren och operatören, den automatiska nödradiosändarens identifieringskod och art, vilket avser om det är fråga om luftfartygets primära nödradiosändare eller t.ex. en räddningsflottes nödradiosändare. I registret ska också införas uppgifter om tillverkaren och typen, registre-

ringsbeteckningen, hemflygplatsen, det maximala passagerarantalet, färgen och radioutrustningen. I registret får vid behov även införas andra uppgifter om luftfartyget enligt internationella standarder och internationell praxis, såsom uppgifter om registreringsdatum, batteriets sista bruksdatum och den automatiska nödradiosändarens placering.

Dessutom bemyndigas statsrådet att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om införande i registret av sådana uppgifter som avses i 2 och 3 mom., om internationella förpliktelser som gäller Finland, allmänt använda internationella standarder, registrets syfte, genomförandet av räddningsverksamheten, den tekniska utvecklingen eller motsvarande omständigheter kräver det.

123 §. Påträffande av luftfartyg eller delar av luftfartyg. Paragrafen motsvarar i stort sett 129 § i den gällande luftfartslagen. Det föreslås ändå att 1 mom. ändras så att anmälan om påträffande av ett luftfartyg eller en del av ett luftfartyg som försvunnit i en luftfartsolycka alltid, med stöd av 3 §, ska göras till nödcentralen. Anmälan kan också göras till flygräddningscentralen, polisen eller, om fyndplatsen är ett havsområde, till sjöräddningens ledningscentral.

124 §. Borttransport av vrak. Paragrafen motsvarar 130 § i den gällande luftfartslagen. I paragrafen bestäms om borttransport av vrak. Enligt lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser är det förbjudet att bortskaffa ett vrak medan undersökningen av en olycka pågår. Bortskaffning kan trots allt vara nödvändig med tanke på säkerheten, smidig flygtrafik eller miljön. För att bortskaffningen inte ska störa undersökningen, föreslås att lagen kompletteras med en bestämmelse om skyldighet att höra undersökningsmyndigheten innan ett bortskaffningsföreläggande fullgörs.

125 §. Rapportering av händelser. Bestämmelser om rapportering av händelser finns inte bara i luftfartslagen utan också i EU-lagstiftningen, dvs. i EU:s händelsedirektiv, till vilket det hänvisas i 3 mom. Det föreslås inte att paragrafens innehåll ändras jämfört med 131 § i gällande luftfartslag.

I 2 mom. anges vem som ska rapportera om händelser. Rapporteringsskyldighet föreslås

för luftfartygs ägare, innehavare, operatörer eller befälhavare, innehavare av tillstånd eller godkännanden som berättigar till luftfartsverksamhet, innehavare av certifikat eller behörighetsbevis och de som utför sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten.

I 3 mom. hänvisas till den förteckning över exempel i bilagorna I och II till händelsedirektivet som gäller händelser som ska rapporteras och som ska ligga till grund för Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om rapportering av händelser. Förteckningen återges inte i lagen.

126 §. Registrering av rapporter om händelser. Paragrafen motsvarar 132 § i gällande luftfartslag och det föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll. Trafiksäkerhetsverket ska registrera rapporter om olyckor, allvarliga tillbud och händelser i sin databas så som föreskrivs i artiklarna 5 och 8.2 i händelsedirektivet.

127 §. Utbyte av information om händelser. Paragrafen motsvarar 133 § i gällande luftfartslag och det föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket ställa säkerhetsinformation som införts i olycksfalls- och händelsedatabaserna till förfogande för de behöriga myndigheterna i andra medlemsstater och för kommissionen så som föreskrivs i artikel 6 i händelsedirektivet. I artikeln förutsätts det att databaserna ska vara kompatibla med den programvara som kommissionen utvecklat. De behöriga myndigheterna får använda kommissionens programvara för sina egna databaser. I enlighet med artikeln ska Trafiksäkerhetsverket, när det är nödvändigt, underrätta den behöriga myndigheten i den medlemsstat eller de medlemsstater där händelsen ägde rum, där luftfartyget är registrerat, där luftfartyget är tillverkat eller där operatören har behörighet.

I 2 mom. tas det in en hänvisning till 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Sekretessbelagda myndighetshandlingar är enligt 24 § 1 mom. 15 punkten handlingar som innehåller uppgifter om inspektion som ankommer på en myndighet eller någon annan omständighet som har samband med en övervakningsåtgärd, om utlämnandet av uppgifter ur en sådan handling

skulle äventyra övervakningen eller dess syfte eller utan vägande skäl skulle vara ägnat att åsamka den som har del i saken skada. I momentet tas dessutom in en kompletterande bestämmelse där det uttryckligen sägs att Trafiksäkerhetsverket ska ha rätt att hemlighålla omständigheter som gäller rapporter om händelser, när utlämnande av uppgifter om omständigheterna kan äventyra möjligheterna att få information i fortsättningen.

128 §. Användning av information om händelser. Paragrafen motsvarar 134 § i gällande luftfartslag. Enligt 1 mom. ska myndigheten inte få vidta rättsliga åtgärder på grund av sådana oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som myndigheten får kännedom om endast på grund av att de har rapporterats med anledning av den obligatoriska rapportering av händelser som avses i 125 §. Skyldigheten att avstå från att vidta åtgärder gäller dock inte i de fall där det rör sig om en sådan försummelse av skyldigheter som kan betraktas som grov oaktsamhet. De tillämpliga bestämmelserna i strafflagen ska i varje fall tillämpas. Bestämmelsen baserar sig på artikel 8.3 i händelsedirektivet och avsikten är att den ska skydda dem som rapporterat om händelser mot påföljder. Också när det gäller denna bestämmelse är målet att säkerställa så mycket information om händelser som möjligt.

Enligt 2 mom. ska verksamhetsutövarna inte få behandla sådana anställda på ett diskriminerande sätt som lämnar in en rapport om tillbud som de eventuellt känner till. Också denna bestämmelse syftar till att främja rapporteringen av händelser.

12 kap. **Driftsrestriktioner vid flygplatser av bullerskäl**

Bestämmelserna i kapitlet motsvarar bestämmelserna i gällande luftfartslag. Dessa bestämmelser togs in i luftfartslagen redan 2004, då Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen (det s.k. direktivet om bullerkontroll) genomfördes nationellt. Lagförslagets detaljmotivering i propositionen (RP 216/2004) har därför inte till alla delar upprepats i denna proposition, utan

motiveringen är snävare och allmännare här. Europeiska kommissionen lämnade i december 2011, som en del av det föreslagna flygplatspaketet, ett förslag till en ny förordning som gäller bullerkontroll på flygplatser, som skulle ersätta direktivet om bullerkontroll. Eftersom EU:s flygplatspaket inte har nått Europaparlamentet och rådet för samordning av ståndpunkterna, ses inte heller bestämmelserna i detta kapitel över nu.

129 §. Definitioner. Paragrafen motsvarar 135 § i den gällande luftfartslagen och innehåller definitioner av direktivet om bullerkontroll, jetplan, jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal, bullerområde och god avvägning.

130 §. Driftsrestriktionernas tillämpningsområde och innehåll. Paragrafen motsvarar 136 § i den gällande luftfartslagen. Den föreslagna paragrafen liksom 131—135 § är genomförandebestämmelser enligt direktivet om bullerkontroll. Trafiksäkerhetsverket ska för att förebygga bullerolägenheter kunna besluta om att införa driftsrestriktioner vid en flygplats vid vilken det sammanlagda antalet starter och landningar med jetplan under de tre senaste kalenderåren i medeltal uppgått till fler än 50 000 per år. Det betyder i praktiken Helsingfors-Vanda flygplats.

131 §. Principer som gäller driftsrestriktioner. Paragrafen motsvarar 137 § i den gällande lagen. I paragrafen ingår en beskrivning av den s.k. princip om god avvägning som antogs vid ICAO:s 33:e generalförsamling. Med god avvägning avses en helhet bestående av fyra delar: minskning av luftfartygens buller vid dess källa, åtgärder inom markanvändningsplanering och markskötsel, förfaranden som minskar spridningen av buller samt driftsrestriktioner.

Enligt paragrafen förutsätts proportionalitet i samband med driftsrestriktionerna. Restriktionerna ska stå i skälig proportion till de kostnader och olägenheter som de förorsakar lufttrafikföretag och andra parter. Grunderna för driftsrestriktionerna ska vara objektiva och icke-diskriminerande.

132 §. Bedömning av behovet av driftsrestriktioner. Enligt 1 mom. ska man innan driftsrestriktioner införs vid en flygplats bedöma behovet av dem. Det är flygplatsoperatören som ska göra bedömningen, men

operatören kan ta hjälp av utomstående sakkunniga. Bedömningen ska omfatta en beskrivning av flygplatsen och dess aktuella trafik och en bedömning av huruvida de gällande bullerbekämpningsmetoderna är tillräckliga, en prognos över situationen om inga nya åtgärder vidtas med beaktande av utvecklingsalternativ för flygplatsen och dess omgivning, konsekvens- och kostnadsbedömningar av situationen ifall bullerbekämpningen inte effektiviseras samt en kartläggning av de bullerbekämpningsåtgärder som anses vara möjliga och en bedömning av möjligheten att genomföra dem med tanke på effektivitet, nytta, kostnader, miljö- och konkurrenseksekvenser samt tidtabellen.

Enligt 2 mom. ska bedömningen innehålla de detaljerade uppgifter som behövs som grund för beslutsfattandet och som räknas upp i bilaga II till direktivet om bullerkontroll.

I 3 mom. nämns de situationer där det inte är nödvändigt att göra en bedömning eller avfatta en bedömningsrapport. En bedömning behövs inte om uppgifter som motsvarar dem som fås genom bedömningen ingår i den bedömning av miljökonsekvenserna vid flygplatsen som avses i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning eller om det har gått mindre än fem år sedan den senaste bedömningen. En bedömning behövs inte heller om man överväger att göra en mindre ändring i en gällande driftsrestriktion eller ändringen inte har någon betydande inverkan på lufttrafikföretagens kostnader vid flygplatsen.

Enligt 4 mom. ska Trafiksäkerhetsverket se till att de vilkas fördel, rätt eller skyldighet driftsrestriktionerna gäller ges tillfälle att bli hörda när det gäller utredningen av bedömningen. Hörandet genomförs i enlighet med 6 kap. i förvaltningslagen. Dessutom ska utlåtande alltid begäras av de kommuner som är belägna inom flygplatsens bullerområde och av den aktuella närings-, trafik- och miljöcentralen.

133 §. Särskilda driftsrestriktioner för jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal. Paragrafen motsvarar 139 § i den gällande luftfartslagen. Bestämmelserna i 1 mom. gäller riktande av särskilda driftsrestriktioner till jetplan som uppfyller buller-

normen med liten marginal. När det gäller driftsrestriktioner är dessa jetplan i princip i samma ställning som andra jetplan. Riktande av särskilda driftsrestriktioner till luftfartyg som uppfyller bullernormen med liten marginal kan enligt momentet komma i fråga endast om det i den bedömning som avses i artikel 5 i direktivet om bullerkontroll konstateras att införande av allmänna driftsrestriktioner för jetplan inte räcker till för att uppfylla målen när det gäller att undvika och begränsa överdrivet buller. Det är då möjligt att separat begränsa kraven för trafik med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal eller förbjuda trafik med dem helt och hållet i enlighet med de detaljerade bestämmelserna i 3 och 4 mom. Bestämmelserna motsvarar artikel 6 i direktivet.

Enligt 2 mom. ska trafiken med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal kunna begränsas till turer som motsvarar de turer som flugits under samma tidsperiod under det föregående året. Begränsningen kan träda i kraft tidigast sex månader efter det att bedömningen har utförts och beslutet om införande av driftsrestriktioner har fattats. Användningen av luftfartyg som uppfyller bullernormen med liten marginal kan inte längre efter detta utökas eller överföras till helt nya flyglinjer eller andra flygturer. Överföringar är möjliga på samma flyglinje endast på grund av ändringar i tidtabeller, t.ex. så att en flygturs avgångs- och ankomsttid ändras med någon timme.

Enligt 3 mom. ska trafiken vid en flygplats med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal kunna börja minskas tidigast sex månader efter det att de driftsrestriktioner som avses i 2 mom. har införts. Nedskärningen sker genom att de lufttrafikföretag som använder jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal förpliktas att reducera antalet flygningar med sådana jetplan från flygplatsen med högst 20 procent per år av den utgångsnivå som gällde när restriktionen trädde i kraft. På det sättet kan man få trafiken med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal att helt och hållet upphöra vid flygplatsen inom fem år.

134 §. Underrättelse om driftsrestriktioner. Enligt paragrafen gäller att vid underrättelse om beslut som gäller införande av driftsre-

striktioner ska de detaljerade bestämmelserna i artikel 11 i direktivet om bullerkontroll följas. Dessutom ska förvaltningslagen beaktas.

135 §. Undantag från driftsrestriktioner. Paragrafen motsvarar 141 § i gällande luftfartslag. Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket kunna tillåta begränsade undantag från de särskilda driftsrestriktioner som avses i 133 §. Undantagen kan gälla tillåtelse för enstaka starter och landningar, en mindre avvikelse under högst några dygn i den tidpunkt då en driftsrestriktion börjar eller slutar eller tillåtelse för enstaka underhåll. Med enstaka starter avses en enskild flygoperation med start och/eller landning, exempelvis i samband med en flyguppvisning, eller någon annan enskild flygoperation som inte utförs inom ramen för tidtabellsenlig regelbunden flygtrafik.

13 kap. Skadeståndsansvar och försäkringar

I kapitlet föreslås bestämmelser som kompletterar skadeståndslagen och som gäller skadeståndsansvar för skador som inträffat vid luftfart. I kapitlet föreslås också bestämmelser om obligatoriskt försäkringsskydd inom luftfart till den del saken inte regleras i unionens lagstiftning. I kapitlet föreskrivs dessutom om begränsningar av skadeståndsansvaret för den slot-samordnare som fördelar ankomst- och avgångstider vid flygplatser.

136 §. Skadeståndsansvar. Paragrafen motsvarar 142 § i gällande luftfartslag. Enligt huvudregeln i 1 mom. ska skadeståndslagen tillämpas på skadeståndsansvar för en skada som har inträffat vid luftfart till den del inte något annat föreskrivs i den föreslagna lagen. Tillämpliga blir därmed t.ex. de bestämmelser i skadeståndslagen som gäller arbetsgivares, offentliga samfunds, arbetstagares och tjänstemäns skadeståndsansvar, fastställande av den skada som ska ersättas och jämkning av ersättningen.

Enligt 2 mom. ska ett luftfartygs ägare, innehavare och operatör, oberoende av eventuell oaktsamhet, solidariskt ansvara för en skada som användningen av luftfartyget för luftfart vållar personer eller egendom som inte transporteras i luftfartyget. Denna prin-

cip om strikt ansvar som traditionellt har följts inom luftfarten innebär ett undantag från principen om skadevållares ansvar enligt 2 kap. 1 § i skadeståndslagen. Den skadelidande ska vara berättigad att kräva ersättning enligt eget val av luftfartygets ägare, innehavare eller operatör. Fördelningen av skadeståndsansvaret i relationen mellan ägaren, innehavaren och operatören bestäms enligt 6 kap. 2 § i skadeståndslagen. Med avvikelse från det solidariska ansvaret enligt momentet gäller dock att den som innehar rätt till luftfartyget genom äganderättsförbehåll, eller som i fråga om luftfartyget innehar någon annan säkerhetsrätt grundad på ägande, eller den som hyr ut luftfartyget inte är ansvarig enligt momentet, förutsatt att uppgifter om luftfartygets operatör har införts i luftfartygsregistret. I sådana fall är skadeståndsansvaret för den som innehar rätt genom äganderättsförbehåll, för den som innehar någon annan säkerhetsrätt grundad på ägande eller för den som hyr ut luftfartyget skadevållares ansvar enligt 2 kap. 1 § i skadeståndslagen.

Enligt 3 *mom.* ska principen om strikt solidariskt ansvar enligt 2 *mom.* inte tillämpas på en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart vållar ett annat luftfartyg, som när skadan inträffar också används för luftfart, eller vållar personer eller egendom som transporteras i ett sådant luftfartyg och inte heller om ett luftfartyg har använts olovligt när en skada inträffar. Till denna del ska skadeståndslagen tillämpas, i enlighet med huvudregeln i 1 *mom.* Exempelvis den som olovligt har använt ett luftfartyg ansvarar själv för den skada som användningen har förorsakat. Eventuellt skadeståndsansvar för luftfartygets ägare, innehavare och operatör liksom deras rätt till skadestånd bestäms också enligt skadeståndslagen. En skada som har vållats någon annan än luftfartygets ägare, innehavare eller operatör i samband med olovlig användning ska ersättas av luftfartygets ansvarsförsäkring till den del den som vållat skadan inte själv förmår ersätta den.

Bestämmelsen i 4 *mom.* är informativ till sin karaktär. Enligt momentet ska det bestämmas särskilt om skadeståndsansvaret för en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart vållar en person eller egendom som transporteras i samma luftfartyg.

137 §. Skadeståndsansvar för samordnare för flygplatser. Paragrafen motsvarar 143 § i den gällande luftfartslagen. Enligt paragrafen fastställs skadeståndsansvaret för samordnare som avses i slottförordningen enligt skadeståndslagen. En samordnare ska dock ansvara bara för de skador som han eller hon uppsåtligen eller av grov oaktsamhet vållar vid utförandet av sina uppgifter. Bestämmelsen är nödvändig för att skyldigheten enligt artikel 11.2 i slottförordningen ska fullgöras. Bestämmelsen begränsar inte arbetsgivares eller offentliga samfunds eventuella skadeståndsansvar enligt 3 kap. i skadeståndslagen.

138 §. Försäkringar. Paragrafen är informativ till sin karaktär. Enligt paragrafen finns bestämmelser om försäkringar i händelse av skador vid luftfart i förordningen om luftfartsförsäkring och i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010. Bestämmelserna i 139 § ska tillämpas till den del dessa förordningar inte är tillämpliga eller till den del det i förordningarna inte finns några bestämmelser om omständigheter som hänför sig till försäkring.

139 §. Nationella försäkringskrav. Enligt 1 *mom.* ska villkoren i en ansvarsförsäkring för ett finskt luftfartyg eller ett luftfartyg som används av en innehavare av finskt drifttillstånd inte få möjliggöra att försäkringen avbryts innan försäkringsperioden löper ut eller avbrottet anmäls till Trafiksäkerhetsverket. Luftfartygets innehavare ska så snart som möjligt meddela Trafiksäkerhetsverket, om luftfartyget har övergått i en annan ägares besittning och även försäkringsansvaret har övergått till den nya innehavaren.

I 2 *mom.* sägs att i fråga om luftfartyg med en högsta godkänd startmassa på 2 700 kg som används vid icke-kommersiell drift ska försäkringsbeloppet av den ansvarsförsäkring som krävs för personskador per passagerare uppgå till minst hälften av minimiförsäkringsskyddet enligt artikel 6.1 i förordningen om luftfartsförsäkring, dock minst till det lägsta belopp som anges i den nämnda punkten. I förordningen om luftfartsförsäkring har miniminivån på försäkringsskyddet dimen-

sionerats enligt de krav som gäller kommersiell luftfart. Enligt artikel 6.1 i förordningen får medlemsstaterna dock utfärda nationella bestämmelser om en lägre nivå för kravet på personansvarsförsäkring inom annan än kommersiell lätt icke-kommersiell luftfart.

I 3 mom. bestäms om det minimiförsäkringskydd som krävs inom grundläggande flygutbildning. För ett luftfartyg ska det i händelse av personskador för flygeleven och flyginstruktören tecknas en olycksfallsförsäkring för varje sittplats där minimiförsäkringsbeloppet är minst tio procent av det i 2 mom. avsedda allmänna minimiförsäkringskyddet för passagerare enligt förordningen om luftfartsförsäkring.

14 kap. **Administrativa påföljder som gäller tillstånd och godkännanden**

I kapitlet finns bestämmelser om de åtgärder som Trafiksäkerhetsverket ska vidta, om det är nödvändigt att ingripa i ett tillstånd eller godkännande som beviljats personer eller organisationer. Det kan bli nödvändigt att ingripa på grund av en förseelse eller därför att innehavaren av tillståndet eller godkännandet inte längre uppfyller villkoren för erhållandet. Kapitlet reviderades genom en delreform i samband med totalreformen av luftfartslagen (lagen om ändring av luftfartslagen, 280/2013), så endast smärre ändringar görs nu i bestämmelserna i kapitlet.

140 §. Tillämpningsområde. Paragrafen motsvarar 146 § i gällande luftfartslag. I 1 mom. definieras de typer av tillstånd i fråga om vilka påföljderna enligt kapitlet är tillämpliga. I fråga om personer handlar det om certifikat, behörigheter, behörighetsbevis och godkännanden samt i fråga om organisationer tillstånd och godkännanden. För att förenkla uttryckssättet föreslås att benämningen ”tillstånd” används i kapitlet som ett överordnat begrepp för alla de ovan nämnda typerna av tillstånd.

I 2 mom. fastställs det att Europeiska unionens lagstiftning har en primär ställning i förhållande till den nationella regleringen. Bestämmelser om administrativa påföljder som gäller tillstånd för organisationer som svarar för luftvärdighet, konstruktions-, till-

verknings- och underhållsorganisationer samt utbildningsorganisationer för underhållspersonal finns i EASA-förordningen och i genomförandeförordningar som kommissionen antagit med stöd av den.

Jämfört med gällande luftfartslag föreslås det att en ny bestämmelse tas in i paragrafen. Enligt 3 mom. finns bestämmelser om återkallande av den tillträdesrätt som flygplatsoperatören beviljat till flygplatsens flygsida och behörighetsområden samt av flygplatsens behörighetskort och passerkort för fordon dock fortfarande i 9 kap.

141 §. Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer. Paragrafen motsvarar 147 § i gällande luftfartslag. I 1 mom. förtecknas de tillstånd i fråga om vilka Trafiksäkerhetsverket vid behov kan vidta de åtgärder som avses i 142—145 § för ingripande i tillstånd. Jämfört med 147 § i gällande luftfartslag föreslås det att förteckningen över tillstånd kompletteras med auktorisation för flygkontrollanter, godkännande för personer som ger rangeringssignaler åt luftfartyg, godkännande för säkerhetskontrollanter, godkännande för säkerhetsutbildare, godkännande för validerare för luftfartsskydd i EU, och certifikat jämte behörigheter för pilot för fjärrstyrt luftfartyg. De övriga tillstånden är flygcertifikat jämte behörigheter, certifikat för underhållspersonal, certifikat för flygtrafiktjänstpersonal, medicinskt intyg, certifikat för flygläkare, kabinbesättningsintyg eller medicinsk rapport för kabinbesättning samt godkännande för personer som ger rangeringssignaler åt luftfartyg.

Enligt 2 mom. är chefen för den enhet som ansvarar för polisverksamheten, inte Trafiksäkerhetsverket, behörig myndighet när det gäller godkännanden för säkerhetskontrollanter som beviljats polismän. Kommendören för gränsbevaknings- eller sjöbevakningssektionen är på motsvarande sätt behörig myndighet när det gäller gränsbevakningsmän, och tullen när det gäller tullmän.

142 §. Anmärkningar och varningar som gäller personer. Paragrafen motsvarar 148 § i gällande luftfartslag. Enligt 1 mom. ska en i 141 § avsedda person kunna ges en anmärkning, om personen av oaktsamhet handlar i strid med sina på bestämmelser eller föreskrifter baserade skyldigheter i en uppgift

som påverkar flygsäkerheten eller luftfartsskyddet för den civila luftfarten. En anmärkning är en lindrigare påföljd än en varning, och anmärkningen ska också kunna ges muntligt, t.ex. direkt i samband med en inspektion. Om det är fråga om uppsåtligt förfarande, blir påföljden strängare än en anmärkning.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om skriftliga varningar som gäller tillståndshavare. En varning kan ges om tillståndshavaren uppsåtligt har handlat i strid med sina på bestämmelser eller föreskrifter baserade skyldigheter i en uppgift som påverkar flygsäkerheten, genom att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart har visat bristande vilja eller förmåga att följa dessa, eller har handlat i strid med bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfartsskydd. En varning är en strängare påföljd än en anmärkning och ska alltid ges skriftligt.

143 §. Återkallande av tillstånd som beviljats personer. Paragrafen motsvarar den gällande luftfartslagens 149 § som gäller verksamhetsförbud för personer, men paragrafens rubrik och innehåll föreslås bli ändrade. I 1 mom. föreskrivs det att ett tillstånd som beviljats en i 141 § avsedd person och som är en förutsättning för verksamheten kan återkallas temporärt eller permanent på grund av sjukdom eller handikapp eller av någon annan i momentet nämnd orsak som påverkar flygsäkerheten för att förhindra fortsatt verksamhet som äventyrar säkerheten. Enligt 2 mom. gäller ett återkallande av tillstånd till dess att villkoren för erhållande av tillståndet uppfylls.

Enligt 3 mom. kan en tillståndshavare förbjudas att bedriva verksamhet och förbudet enligt momentet gäller högst till dess att det aktuella ärendet har avgjorts. Ett verksamhetsförbud antecknas bland uppgifterna i certifikatregistret.

144 §. Återkallande av medicinska intyg. I paragrafen föreskrivs det att ett medicinskt intyg kan återkallas, om innehavaren på grund av sjukdom eller handikapp eller av någon annan orsak som påverkar flygsäkerheten inte längre uppfyller de villkor för erhållande av tillståndet som uppställs i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den.

145 §. Återställande av certifikat eller intyg till myndigheten. Paragrafen motsvarar 151 § i den gällande lagen. Enligt paragrafen ska certifikat och intyg omedelbart återställas till myndigheten, om den berörda personen har meddelats verksamhetsförbud eller om tillståndet har återkallats.

146 §. Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer. I paragrafen fastställs vilka organisationer som kan bli föremål för de åtgärder som avses i 147—149 §. Dessa är ett flygmedicinskt centrum, en konstruktions-, tillverknings- eller underhållsorganisation, en utbildningsorganisation för underhållspersonal, en drifttillståndshavare, den som idkar regelbunden flygtrafik eller icke-reguljär flygtrafik mellan Finland och ett tredjeland, en innehavare av bruksflygtillstånd, en innehavare av flygutbildningstillstånd, en anordnare av flyguppvisning eller flygtävling, en flygplatsoperatör, en säkerhetsgodkänd speditör, en känd avsändare eller en säkerhetsgodkänd leverantör, en godkänd transportör av flygfrakt eller flygpost till EU från ett tredjelands flygplats (Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport, ACC), en leverantör av flygtrafiktjänst, en utbildningsorganisation för flygtrafiktjänstpersonal, en utbildningsorganisation för kabinbesättning eller en innehavare av ett flyghinderstillstånd enligt 158 §.

Med säkerhetsgodkänd speditör avses ett ombud, ett fraktbolag eller någon annan enhet som har affärsförbindelser med ett lufttrafikföretag och genomför säkerhetskontroller när det gäller gods, kurir- och expresspaket eller post. Med känd avsändare avses en avsändare av frakt eller post för egen räkning vars förfaranden uppfyller EU:s lagstiftning om säkerhetsregler i tillräcklig grad för att frakten eller posten ska få transporteras på alla typer av luftfartyg. Med säkerhetsgodkänd leverantör avses en leverantör vars förfaranden uppfyller kraven i EU-lagstiftningen i tillräcklig grad för att förnödenheter för användning ombord ska få levereras direkt till luftfartyg.

147 §. Anmärkningar och varningar som gäller organisationer. Paragrafen motsvarar 153 § i den gällande lagen. I 1 mom. bestäms det om påföljderna för en organisation vid

sådana lindriga förseelser beträffande villkoren för godkännande eller bestämmelserna om verksamheten som inte leder till att tillståndet eller godkännandet ändras, begränsas eller återkallas. Innehavaren av ett sådant tillstånd eller godkännande ska kunna ges en anmärkning eller en varning.

I 2 mom. regleras det inbördes förhållandet mellan anmärkningar och varningar. En varning är den strängare av påföljderna. En varning ska ges, om en anmärkning inte kan anses vara tillräcklig med hänsyn till de samlade omständigheter som framgår av ärendet. Varningen ska ges skriftligt. En anmärkning ska däremot kunna ges även muntligt, t.ex. i samband med inspektioner.

148 §. Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer. Paragrafen motsvarar 154 § i den gällande luftfartslagen. I 1 mom. föreskrivs om de förutsättningar enligt vilka Trafiksäkerhetsverket kan ändra eller begränsa ett i lagen avsett tillstånd som beviljats en organisation, återkalla tillståndet eller temporärt förbjuda den verksamhet som tillståndet avser. Som sådana förutsättningar anses att den som bedriver verksamhet enligt tillståndet inte förmår bedriva sin verksamhet på ett betryggande sätt, att förutsättningar för beviljande av tillstånd inte längre finns eller att fel och brister i förutsättningarna inte rättas inom utsatt tid. Som förutsättningar för att återkalla, ändra eller begränsa tillstånd anses vidare att tillståndshavaren i väsentlig grad låter bli att iaktta tillståndsvillkoren eller andra föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet avser, att tillståndshavaren trots anmärkning eller varning fortsätter verksamheten i strid med tillståndsvillkoren eller fortsätter att bryta mot andra bestämmelser som gäller verksamheten, eller att tillståndshavaren inte iaktar det luftfartsavtal som trafiktillståndet grundar sig på eller andra internationella förpliktelser.

Enligt 2 mom. kan ett tillstånd återkallas endast om en lindrigare påföljd för organisationen inte kan anses vara tillräcklig med hänsyn till de samlade omständigheter som framgår av ärendet.

149 §. Vägran att ändra eller förnya tillstånd på grund av obetald avgift. Paragrafen motsvarar 155 § i gällande luftfartslag. Myn-

digheten ska inte utan särskilda skäl få bifalla en ansökan om att ändra eller förnya ett tillstånd som den beviljat, om den föreskrivna avgiften för tillståndet har förfallit till betalning och inte trots uppmaning har betalats inom en skälig utsatt tid och om försummelsen av betalningsskyldigheten är allvarlig och väsentlig.

150 §. När förfaller ett drifttillstånd, tillstånd att flyga eller trafiktillstånd. Paragrafen motsvarar 156 § i den gällande luftfartslagen. I paragrafen föreskrivs om när ett drifttillstånd, tillstånd att flyga eller trafiktillstånd förfaller. Tillstånden förfaller om tillståndshavaren inte har börjat utöva trafikrättigheterna i enlighet med villkoren i sitt trafiktillstånd. Tillstånden förfaller om tillståndshavaren upphör med eller avbryter sin flygverksamhet och inte inom den tid som Trafiksäkerhetsverket sätter ut, minst sex månader, visar att tillståndshavaren fortfarande uppfyller de verksamhetsmässiga och ekonomiska villkoren för erhållande av tillstånd eller att trafikavbrottet beror på sådana exceptionella omständigheter som trafiktillståndshavaren inte har kunnat påverka. Tillstånden förfaller också om de förutsättningar som föreskrivits för erhållande av tillstånd inte längre finns och tillståndshavaren inte avhjälpes bristerna inom en tidsfrist på minst en månad som Trafiksäkerhetsverket fastställer.

151 §. Vite samt hot om tvångsutförande och avbrytande. Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket ha rätt att förena ett åläggande eller ett förbud som har meddelats med stöd av luftfartslagen eller unionens lagstiftning med vite eller hot om tvångsutförande eller avbrytande. I paragrafen hänvisas på denna punkt till viteslagen (1113/1990).

15 kap. Särskilda bestämmelser

I kapitlet samlas de bestämmelser som inte passar in i de föregående kapitlen enligt temaområden eller som gäller ett område som omfattas av flera olika kapitel. I kapitlet föreskrivs det om krav på upprätthållande av yrkeskunskap, Trafiksäkerhetsverkets rätt att få information och utföra inspektioner samt rätt att få handräckning, tillsynsregister, besättningskort, föreskrifter om miljökonsekven-

serna av luftfart, flyghinder och verksamhet som äventyrar flygsäkerheten, beredskap för undantagsförhållanden, överföring av myndighetsuppgifter, överföring av uppgifter inom militär luftfart samt överföring av uppgifter på en organisation för sportflygverksamhet samt på andra behöriga organ och utomstående experter som Trafiksäkerhetsverket anlitar, hindrande av luftfartyg från att starta och ingripande i deras färd, biståndsskyldighet för leverantör av flygtrafikledningstjänster och flygplatsoperatör, förbud mot användning av berusningsmedel, in-teckning i luftfartyg samt luftfartsstatistik.

152 §. Upprätthållande av yrkeskunskap. Paragrafen motsvarar 159 § i gällande luftfartslag. Enligt 1 mom. kan anställda hos Trafiksäkerhetsverket för vilkas uppgifter gäller särskilda krav på upprätthållande av yrkeskicklighet upprätthålla sin yrkesskicklighet genom att i bisyssla arbeta hos någon som bedriver luftfartsverksamhet. I fråga om sådant arbete och om villkoren för det avtalas särskilt mellan verket, den anställda och nämnda verksamhetsutövare.

I 2 mom. hänvisas det till förvaltningslagens 28 § 1 mom. 4 punkt som gäller jäv för en person. Jävet gäller inte tillsynen över flygtrafiktjänsten eller beslutsfattande gällande den.

153 §. Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner. Paragrafen motsvarar 160 § i gällande luftfartslag. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras så att Trafiksäkerhetsverkets rätt att få information och utföra inspektioner blir myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner. Detta beror på det 4 mom. som föreslås bli intaget i paragrafen, enligt vilket Trafiksäkerhetsverket men också andra tjänstemän som bemyndigats av kommissionen ska få utföra kontroller som gäller tillämpningen av förordningen om skyddsregler och de förordningar som kommissionen har antagit med stöd av den.

I 1 mom. föreskrivs det att de som bedriver luftfartsverksamhet liksom luftfartygs ägare, innehavare eller operatörer samt de som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten, till den del de förfogar över eller har tillgång till informationen, på begäran av Trafiksäkerhetsverket för tillsynen över luftfartsverk-

samheten ska lämna verket uppgifter om luftfartyg och trafiken med dem, inbegripet upptagningar av lägesbilder, upptagningar från flygtrafiktjänsten, efterspanings- och räddningstjänsten för luftfart samt luftfartygens telefon- och radiokommunikation, andra uppgifter som behövs med tanke på flygsäkerheten, samt uppgifter om verksamhetsutövarens verksamhet, ekonomi och försäkringar. Uppgifterna ska lämnas utan hinder av sekretessbestämmelserna.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket ha rätt att på begäran och för utförandet av de uppdrag som avses i lagen få behövliga uppgifter av passagerarna, dem som hör till personalen på ett luftfartyg och dem som innehar de varor som transporteras i ett luftfartyg. Till den del det är fråga om handlingar som innehåller uppgifter om inspektion som ankommer på en myndighet eller om någon annan omständighet som har samband med en övervakningsåtgärd, och om utlämnandet av uppgifter ur sådana handlingar skulle äventyra övervakningen eller dess syfte eller utan vägande skäl skulle vara ägnat att åsamka den som har del i saken skada, ska 24 § 1 mom. i offentlighetslagen, i synnerhet 15 punkten i momentet, tillämpas i fråga om sekretess för de uppgifter som Trafiksäkerhetsverket samlar in och erhåller.

Enligt 3 mom. har Trafiksäkerhetsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att av tullen få behövliga uppgifter för förfaranden för godkännande av säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare enligt 146 §. Verkets godkännande av säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare och tullens AEO-certifikat (*Authorised Economic Operator*) gäller samma företag. Ett villkor för godkännande är hos bägge myndigheter en utvärdering av att säkerhetskraven uppfylls. Säkerhetskraven är nästan identiska för alla godkännanden, vilket betyder att två myndigheter gör nästan likadana utvärderingar för närvarande. Utvärderingarna kräver mycket resurser i både företag och myndigheter, och det skulle minska såväl aktörernas som myndigheternas arbetsbörda avsevärt om en utvärdering som gjorts av den andra myndigheten kan utgöra grunden för godkännandet. För att Trafiksäkerhetsverket och tullen ska kunna använda utvärderingar som

den andra gjort som grund för sitt godkännande, bör bägge myndigheter ha rätt till information om varandras utvärderingsuppgifter som annars är sekretessbelagda.

I 4 mom. föreskrivs det om Trafiksäkerhetsverkets allmänna rätt att utföra inspektioner. Trafiksäkerhetsverket ska ha rätt att för utförandet av de uppgifter som avses i lagen samt för tillsynen över efterlevnaden av lagen och Europeiska unionens förordningar få tillträde till luftfartyg och andra platser där luftfartsverksamhet bedrivs. EU-förordningar som avses här är EASA-förordningen, slotförordningen, tillståndsförordningen, marknadsstillträdesförordningen, förordningen om skyddsregler, ramförordningen, förordningen om tillhandahållande av tjänster, förordningen om luftrummet, förordningen om driftkompatibilitet och förordningen om luftfartsförsäkring samt de genomförandeförordningar som kommissionen antagit med stöd av dem. Tillträdet skulle inte dock gälla bostadslokaler, eftersom de omfattas av hemfriden. Trafiksäkerhetsverket kan även i övrigt inspektera luftfartsverksamheten.

Enligt 5 mom. ska flygplatsoperatören och ett företag eller någon annan sammanslutning som omfattas av tillämpningsområdet för förordningen om skyddsregler med verksamhet på flygplatsen utan dröjsmål tillåta att tjänstemän som bemyndigats av kommissionen samt Trafiksäkerhetsverket utför kontroller som gäller tillämpningen av förordningen om skyddsregler och av de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den.

Enligt 6 mom. ska Trafiksäkerhetsverket och andra myndigheter som avses i denna paragraf vid de inspektioner som utförs för tillsynen över efterlevnaden av den föreslagna lagen och verkställigheten av den iakttagna bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen.

154 §. Rätt att få handräckning. Paragrafen motsvarar 161 § i gällande luftfartslag. Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket ha rätt att få handräckning av polisen, gränsbevakningsväsendet och försvarsmakten. Jämfört med bestämmelsen i den gällande luftfartslagen tas i paragrafen in ett nytt 2 mom., enligt vilket flygplatsoperatören ska ha rätt att för återtagande av flygplatsens behörighetskort och passerkort för fordon få handräckning av polisen.

155 §. Tillsynsregister. Paragrafen motsvarar 162 § i gällande luftfartslag, och det föreslås inga ändringar i paragrafens innehåll jämfört med motsvarande bestämmelse i gällande lag. Paragrafen är fortfarande nödvändig eftersom Trafiksäkerhetsverket utöver certifikatregistret och luftfartygsregistret även för olika databaser, t.ex. utifrån beslut om godkännande eller tillstånd, som används för förvaltningen av tillstånd. Exempel på sådana är Trafiksäkerhetsverkets förteckningar över innehavare av drifttillstånd, flygplatsoperatörer eller oberoende utvärderare som bemyndigats av verket. I dessa register ingår inte personuppgifter. Därför är offentlighetslagen, personuppgiftslagen och de bestämmelser i 2 kap. som gäller de register som avses i lagen tillämpliga på registren.

156 §. Besättningskort. Paragrafen motsvarar 163 § i den gällande luftfartslagen. I paragrafen bestäms om beviljande av besättningskort (*crew member card*) enligt bilaga 9 till Chicagokonventionen. Besättningskortet är ett internationellt erkänt resedokument till vilket hänvisas i 2 § 3 mom. i passlagen (671/2006) och i 14 § i passförordningen (643/1986). Enligt paragrafen är det i Finland Trafiksäkerhetsverket som på ansökan beviljar luftfartygs besättning ett besättningskort. För att ett besättningskort ska beviljas krävs det att sökanden som medlem av besättningen på ett luftfartyg är anställd hos en innehavare av en operativ licens som beviljats av Trafiksäkerhetsverket och att sökanden uppfyller villkoren för att tillträde till flygsidan enligt 102 § ska beviljas. Innehavare av operativ licens ska underrätta Trafiksäkerhetsverket när anställningen för den som innehar ett besättningskort upphör.

157 §. Föreskrifter om miljökonsekvenserna av luftfart. I paragrafen bestäms om Trafiksäkerhetsverkets behörighet med avseende på buller från luftfartyg och andra miljökonsekvenser. Behörigheten är nödvändig därför att de åtgärder som avses i paragrafen kan kräva snabba beslut eller påverka flygsäkerheten. Det handlar om åtgärder som kompletterar miljölagstiftningen och de villkor som hänför sig till inrättandet av flygplatser. Avsikten är att åtgärder enligt paragrafen inte ska vidtas i annat fall än när exceptionella behov kräver det. Trafiksäkerhetsverket har

behörighet att meddela sådana föreskrifter som avses här bara till den del behörigheten inte har överförs på gemenskapen. Exempelvis de bestämmelser i 13 kap. som baserar sig på direktivet om bullerkontroll gäller i praktiken bara Helsingfors-Vanda flygplats, och därför kan bemyndigandet att utfärda normer enligt paragrafen eventuellt behövas på andra flygplatser. Bemyndigandet kan likaså utövas t.ex. när det gäller luftfartyg som inte omfattas av EASA-förordningen.

158 §. Flyghinder. Paragrafen motsvarar 165 § i gällande luftfartslag, men det föreslås att 1, 2 och 5 mom. ändras jämfört med gällande bestämmelse.

Enligt *1 mom.* får en mast, ett vindkraftverk, en lyftkran, en belysningsanläggning, en radioanläggning eller någon annan anordning, en byggnad, en konstruktion eller ett märke inte sättas upp, utformas eller riktas så att den eller det av misstag kan förväxlas med anläggningar eller märken som tjänar luftfarten. En konstruktion eller anordning får inte heller vare sig störa anläggningar som tjänar luftfarten eller flygtrafiken eller i övrigt äventyra flygsäkerheten.

I *2 mom.* föreskrivs det om flyghindertillstånd som behövs om

- hindret reser sig högre än 10 meter över mark- eller vattenytan och är beläget inom en sådan rektangel runt en flygplats, en flygplats för lätta luftfartyg eller en bana på en reservlandningsplats vars långsidor är på 500 meters avstånd från banans centrumlinje och kortsidor på 2 500 meters avstånd utåt från bantrösklarna,

- hindret reser sig högre än 30 meter över mark- eller vattenytan och är beläget utanför ett område som avses i 1 punkten men på högst 45 kilometers avstånd från referenspunkten för en trafikflygplats som avses i 75 §,

- hindret reser sig högre än 30 meter över mark- eller vattenytan och är beläget utanför ett område som avses i 1 punkten men på högst 12 kilometers avstånd från reservlandningsplatsens referenspunkt eller referenspunkten för någon annan flygplats än en trafikflygplats som avses i 75 §,

- hindret reser sig högre än 60 meter över mark- eller vattenytan och är beläget utanför de områden som avses i 1—3 punkten,

- hindret genomtränger hinderbegränsande ytor, eller

- hindret inverkar på hinderfriheshöjden när det gäller flygförfarandena.

De två sistnämnda villkoren är nya jämfört med bestämmelsen i gällande luftfartslag.

Enligt *3 mom.* behövs flyghindertillstånd inte för anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken som sätts ut av eller på uppdrag av flygplatsoperatören.

Enligt *4 mom.* kan Trafiksäkerhetsverket befria ett hinder enligt 2 mom. från tillståndsplikt, om hindret inte påverkar flygplatsernas hinderbegränsande ytor eller flygförfarandena eller om hindret är beläget i omedelbar närhet av ett befintligt hinder. Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om konstruktionen för sådana hinder eller andra motsvarande tekniska aspekter.

Enligt *5 mom.* ska tillstånd att sätta upp anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken enligt 2 mom. sökas hos Trafiksäkerhetsverket. Ansökan om flyghindertillstånd ska, med undantag för när ansökan gäller vindkraftverk, åtföljas av ett utlåtande av den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänst. När det gäller vindkraftverk begär Trafiksäkerhetsverket utlåtande direkt av leverantören av flygtrafikledningstjänst. Utlåtandet delges också den som ansöker om flyghindertillstånd. Om inte flygsäkerheten äventyras, kan Trafiksäkerhetsverket ge tillstånd att sätta upp anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken enligt 2 mom. Jämfört med motsvarande bestämmelse i den gällande luftfartslagen ändras denna bestämmelse så att Trafiksäkerhetsverket ska bevilja tillstånd, om det planerade hindrets olägenhet för smidig flygtrafik med till buds stående planeringskriterier för flygförfarandet kan minskas så att hindret inte medför oskälig olägenhet för flygplatsoperatören eller försämrar smidig flygtrafik. Flyghinder ska markeras enligt Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter.

Enligt *6 mom.* ska den som ansvarar för ett flyghinder utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket eller den som verket utsett om förändringar som gäller hindret och ändringar i sina kontaktuppgifter.

159 §. Verksamhet som äventyrar flygsäkerheten. Paragrafen motsvarar 166 § i gällande luftfartslag, men det föreslås ändringar i paragrafens innehåll jämfört med gällande bestämmelse. Enligt paragrafen ska verksamhet som äventyrar flygtrafiken eller stör smidig flygtrafik vara förbjuden. En leverantör av flygtrafikledningstjänst ska på förhand informeras om verksamhet som eventuellt kan äventyra flygsäkerheten eller påverka smidig flygtrafik, såsom skjutning, fyrverkeri eller sprängning, övningar i användningen av signalraketer eller användning av anordningar som rör sig i luften och av laserstrålar, så att leverantören av flygtrafikledningstjänst kan bedöma om den planerade verksamheten kan genomföras utan att den äventyrar flygsäkerheten eller stör smidig flygtrafik. I praktiken innebär detta att man i fråga om verksamhet som äventyrar eller stör flygsäkerheten eller smidig flygtrafik alltid ska höra leverantören av flygtrafikledningstjänst, som kan ge den som överväger en viss verksamhet anvisningar om hur faror eller olägenheter kan undvikas eller bedöma vilka åtgärder den själv kan vidta. Om den planerade verksamheten inte med de resurser leverantören av flygtrafikledningstjänst förfogar över skäligen kan kombineras med luftfart på ett säkert och smidigt sätt, kan Trafiksäkerhetsverket genom föreskrifter eller beslut förbjuda eller begränsa verksamheten eller ställa villkor för den.

160 §. Beredskap för undantagsförhållanden och störningar. Paragrafen motsvarar 167 § i gällande luftfartslag, men det föreslås att paragrafens rubrik och således paragrafens tillämpningsområde utvidgas till att utöver beredskap för undantagsförhållanden även omfatta beredskap för störningar. Modellen till bestämmelserna om störningar inom luftfarten kommer från motsvarande bestämmelse om beredskap inom järnvägslagstiftningen.

I 1 mom. föreslås det att en organisation som svarar för luftvärdighet, en innehavare av ett drifttillstånd, en innehavare av ett intyg över godkännande av trafikflygplats och en leverantör av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst ska förbereda sig på undantagsförhållanden genom att delta i beredskapsplanering och genom att förbereda

verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden.

I 2 mom. föreskrivs vidare att flygplatsoperatören och leverantörerna av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst ska förbereda sig på att sörja för att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt även under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid därmed jämförbara störningar. Dessa uppgifter utgör en väsentlig del av flygplatsverksamheten och vid störningar, t.ex. orsakade av askmoln till följd av vulkanutbrott eller andra störningar och kriser, ska flygplatsoperatören följa säkerhets- och övervakningsmyndigheternas beslut och förelägganden. De uppgifter som föreslås i paragrafen är således verkställighetsuppgifter, inte sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i 124 § i grundlagen.

Enligt 3 mom. får, utöver vad som i beredskapslagen bestäms om statsrådets och ministeriernas behörighet, närmare bestämmelser om ordnandet av beredskapsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet. Avsikten är att Trafiksäkerhetsverket övervakar att denna paragraf och de bestämmelser och föreskrifter som antagits med stöd av den iakttas.

161 §. Överföring av uppgifter på en myndighet i en främmande stat. Paragrafen motsvarar 168 § i gällande luftfartslag, men det föreslås att paragrafens rubrik ska ändras från den tidigare "Överföring av myndighetsuppgifter". Den föreslagna rubriken motsvarar paragrafens innehåll bättre. I paragrafen föreslås bli bestämt att om finska luftfartyg med stöd av ett hyresavtal eller något annat liknande avtal används av en sådan operatör som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller sin bonings- eller hemort i en annan stat, kan Trafiksäkerhetsverket i fråga om enstaka luftfartyg och deras besättning på myndigheten i staten i fråga överföra uppgifter som Trafiksäkerhetsverket ska utföra enligt bestämmelserna om luftvärdighet och begränsningar av utsläpp i 3 kap., bestämmelserna om certifikat och kompetensvillkor i 4 kap. samt bestämmelserna om flygbesättning och annan besättning på luftfartyg och fjärr-

styrningsplatser i 53 och 55 §. Tillsynen överförs enligt överenskommelse med den aktuella staten, men till vissa delar kan det eventuellt räcka med ett avtal mellan myndigheterna.

162 §. Överföring av uppgifter inom militär luftfart. Paragrafen är ny. Paragrafen motsvarar 161 § i fråga om överföring av uppgifter inom militär luftfart och den hänförs till den militära luftfartsmyndighetens uppgifter enligt 6 § 3 mom. och 7 §. Enligt 1 mom. kan den militära luftfartsmyndigheten överföra uppgifter i anslutning till utbildning, godkännande och övervakning av organisationer och personal på försvarsmakten.

Enligt 2 mom. ska den militära luftfartsmyndigheten vid överföringen av uppgifter försäkra sig om att försvarsmakten har den yrkeskunniga personal som behövs för uppgifterna enligt 1 mom., behövliga arbetsredskap samt arbetslokaler, arbetsmetoder och anvisningar. Uppgifterna kan överföras för viss tid eller tills vidare. Bestämmelser om förfarandet vid omprövning och överklagande av beslut som fattats av försvarsmakten finns i 181 § i den föreslagna lagen.

163 §. Överföring av uppgifter på behöriga organ och en organisation för sportflygverksamhet. Paragrafen motsvarar i stort sett 169 § i den gällande luftfartslagen. Bestämmelsen har satts i kraft med grundlagsutskottets medverkan (GrUU 48/2005 rd). Utskottet anser i sitt utlåtande att de i paragrafen avsedda uppgifterna och de tillstånd som beviljas handlar om amatörflygverksamhet och inte näringsverksamhet.

Enligt 1 mom. kan Trafiksäkerhetsverket överföra uppgifter i samband med första certifiering eller fortsatt tillsyn av personer eller organisationer på behöriga organ så som avses i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den. Detta möjliggör en överföring av uppgifter till godkända organ på det sätt som avses i unionslagstiftningen. I kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (den s.k. förordningen om flygande personal), som antagits med stöd av EASA-förordningen, finns

bestämmelser om krav som riktas mot kvalificerade organ till vilka behöriga myndigheter kan överföra godkännande eller tillsyn av personer eller organisationer.

Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket genom avtal överföra offentliga förvaltningsuppgifter i anslutning till tillsynen över sportflygning på en riksomfattande registrerad organisation för sportflygverksamhet. Uppgifterna kan gälla godkännande av och förteckning över luftfartyg och utrustning för sportflygning, utbildning i anslutning till dem samt beviljande av certifikat och behörighetsbevis. Överföring av uppgifterna innebär naturligtvis också rätt att återkalla de tillstånd som organisationen beviljat. I beslut som gäller tillstånd och godkännanden ska organisationen iakttä luftfartslagen i tillämpliga delar.

Avsikten är att organisationer för sportflygverksamhet allmänt ska sköta sådana uppgifter i Europeiska unionens medlemsstater, och detta motsvarar också vidare internationell praxis. Även om de uppgifter som avses i 1 och 2 mom. inte inbegriper betydande utövning av offentlig makt, är det ändå fråga om en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen och som är förenad med förvaltningsbeslut. Av ändamålsenlighetsskäl är det förnuftigt att dessa uppgifter även i framtiden sköts av organisationer för sportflygverksamhet eller alternativt andra behöriga organ. Det skulle bli oskäligt dyrt framför allt för amatörerna själva, om Trafiksäkerhetsverket skaffade de resurser och den sakkunskap som förutsätts för godkännande av lätta fritidsflyg och utrustning för sportflygning. En sådan lösning skulle inte heller motsvara den samhällliga nytta som erhålls. Trafiksäkerhetsverket har haft ett avtal med Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry om operativa kontroll- och tillsynsuppdrag för lätta fritidsflyg. För närvarande ingår sådana uppgifter ändå inte i avtalet. Arrangemanget enligt bestämmelsen motsvarar bestämmelserna i gällande luftfartslag och EASA-förordningen. I EASA-förordningen och i den unionslagstiftning som har antagits med stöd av den finns också bestämmelser om behörighetsvillkor för organisationer som sköter dessa uppgifter. Trafiksäkerhetsverket ska utöva tillsyn över

både de behöriga organ som avses i 1 mom. och organisationer för sportflygverksamhet.

När behöriga organ och organisationer för sportflygverksamhet sköter sådana offentliga förvaltningsuppgifter som föreskrivs för dem i paragrafen ska de iaktta allmänna förvaltningslagar för att säkerställa grundläggande rättigheter, rättssäkerheten och andra krav på god förvaltning. Bestämmelser om det straffrättsliga tjänsteansvaret hos personal inom en organisation för sportflygverksamhet när personalen utför sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i paragrafen finns i 174 §. Bestämmelser om förfarandet vid omprövning och överklagande av beslut som fattats av en organisation för sportflygverksamhet finns i 181 §.

Enligt 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket på ansökan som en i 2 mom. avsedd organisation för sportflygverksamhet godkänna en juridisk person som har landsomfattande verksamhet och den yrkeskunniga personal som behövs för uppgifterna enligt 2 mom., behövliga arbetsredskap samt arbetslokaler, arbetsmetoder och anvisningar. Godkännande ska beviljas för viss tid eller tills vidare. Trafiksäkerhetsverket ska övervaka verksamheten i sådana organisationer för sportflygverksamhet.

164 §. Anlitande av utomstående experter för Trafiksäkerhetsverkets uppgifter. Paragrafen är ny i luftfartslagen. Enligt 1 mom. kan Trafiksäkerhetsverket genom avtal överföra myndighets- och förvaltningsuppgifter på en inhemsk eller utländsk expert som Trafiksäkerhetsverket anser vara kompetent för uppgiften. En förutsättning för kompetens är att den utomstående experten har den utbildning som krävs för uppgifterna samt andra tillräckliga kunskaper och färdigheter som krävs för utförandet av uppgifterna. På grund av att Europeiska unionens lagstiftning utvecklas fort ökar Trafiksäkerhetsverkets uppgifter ständigt. Trafiksäkerhetsverket har inte nödvändigtvis den sakkunskap som krävs för alla nya myndighets- och förvaltningsuppgifter av teknisk karaktär, och det är inte vare sig ändamålsenligt eller möjligt att skaffa sig all denna sakkunskap. Statsförvaltningens effektivitets- och resultatprogram ställer krav på att verket inte kan ha egen personal för alla myndighetsuppgifter av teknisk karaktär. I

paragrafen nämns att en utomstående expert eventuellt kan sköta uppgifter som gäller utförande av kompetensbedömning av flygledare eller AFIS-personal, förrättande av språkprov, beviljande eller förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet inom sportflygverksamhet samt kompetensbedömning och godkännande av flygkontrollanter. Dessa uppgifter sköts under Trafiksäkerhetsverkets tillsyn. Av dessa är uppgiften att utföra kompetensbedömning av flygledare eller AFIS-personal sådan att myndigheten i praktiken inte själv kan utföra den, eftersom man i denna uppgift bedömer flygledares och AFIS-personals förmåga att fungera i enlighet med de anvisningar och villkor som tillämpas inom den egna enheten. En sådan bedömning kan endast göras av en annan som arbetar i samma enhet. Förrättandet av språkprov är en annan sådan uppgift som det inte är ändamålsenligt att myndigheten sköter själv. Flygare finns i hela Finland och det vore orimligt att kräva att detta prov ska avläggas hos myndigheten. Beviljande av granskningsbevis avseende luftvärdighet inom sportflygverksamhet har överförts i fråga om den verksamhet som omfattas av EU:s behörighet. Det känns oskäligt att man i den nationella sportflygverksamheten skulle tillämpa strängare krav än EU inom en verksamhet som omfattas av EU:s behörighet. Inom sportflygverksamheten kan dessa uppgifter skötas t.ex. vid flygklubbarna, vilket innebär lägre kostnader för kunderna. Kompetensbedömning som utförs av en erfaren flygkontrollant är också en möjlighet att lägga ut verksamhet som redan finns i EU-rättsakter. Här drar man alltså upp linjer för det nationella kravet så att det motsvarar EU-kravet. Dessutom fastställs behörighetsvillkoren för uppgifterna noggrant i EU-lagstiftningen och i de nationella luftfartsbestämmelserna. Ansvar för tillsynen bärs av den nationella myndigheten.

Det är fråga om offentliga förvaltningsuppgifter enligt 124 § i grundlagen och uppgiften innebär förvaltningsbeslut. På motsvarande sätt som i fråga om de uppgifter som i 163 § överförs på en organisation för sportflygverksamhet, är det också i fråga om dessa uppgifter förnuftigt att använda utomstående experter. När utomstående experter sköter

sådana offentliga förvaltningsuppgifter som föreskrivs för dem i paragrafen ska de iakttä alla förvaltningslagar för att säkerställa grundläggande rättigheter, rättssäkerheten och andra krav på god förvaltning. Bestämmelser om det straffrättsliga tjänsteansvaret hos personal anställd hos en utomstående expert när personalen utför sådana offentliga förvaltningsuppgifter som avses i paragrafen finns i 174 §. Bestämmelser om förfarandet vid omprövning och överklagande av beslut som fattats av en utomstående expert finns i 181 §.

Enligt 2 mom. ska i uppdrag som Trafiksäkerhetsverket och experten avtalat om anges vilka uppgifter experten har rätt att utföra. Trafiksäkerhetsverket ska utöva tillsyn över den utomstående experten när den fullgör de uppgifter som påförts den. Om experten vid skötseln av uppgifterna inte följer avtalet mellan verket och experten och andra anvisningar som getts i samband med tillsyn, ska verket säga upp avtalet med experten.

Enligt 3 mom. har en utomstående expert rätt att av Trafiksäkerhetsverket få en lämplig ersättning för de uppgifter som den har utfört. Med ersättningen ska kostnaderna för utförandet av förvaltningsuppgiften täckas.

165 §. Solidariskt ansvar vid användning av flygplatser och luftfartstjänster samt hindrande av luftfartyg från att starta vid utebliven betalning. Paragrafen motsvarar 170 § i gällande luftfartslag. Enligt 1 mom. ska luftfartygs ägare, innehavare och operatörer solidariskt ansvara för kostnaderna för de tjänster de tillhandahållits av flygplatsoperatören eller av den som tillhandahåller tjänster för den tid deras äganderätt, besittningsrätt eller nyttjanderätt varar samt för den tid under vilken de är införda i luftfartygsregistret.

I 2 mom. föreskrivs det att flygplatsoperatören genom att vägra tillhandahålla tjänster eller genom redskap eller konstruktioner som hindrar ett luftfartyg från att sätta sig i rörelse kan hindra ett luftfartyg från att starta till dess att de i 1 mom. avsedda avgifter som förfallit till betalning har betalats eller säkerhet för dem har ställts. Flygplatsoperatörens rätt att hindra ett luftfartyg från att starta eller tillhandahålla tjänster är jämförbar med en näringsidkares rätt att vägra tillhandahålla tjänster eller andra varor om näringsidkaren

inte får ersättning för dem. Enligt en ståndpunkt som tillägnats i rättspraxis är flygplatsoperatörens verksamhet enligt denna paragraf inte att betrakta som ett beslut i ett förvaltningsärende. Således är det inte fråga om en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen.

166 §. Hindrande av luftfartyg från att starta av andra orsaker. Paragrafen motsvarar i stort sett 171 § i den gällande luftfartslagen. Till 1 mom. fogas en ny 3 punkt om att Trafiksäkerhetsverket kan förbjuda en flygning eller hindra ett luftfartyg från att starta, om luftfartygets drift är förbjuden enligt internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller enligt Europeiska unionens lagstiftning eller luftfartyget omfattas av någon annan driftsbegränsning, eller luftfartygets ägare eller någon annan person eller organisation som ansvarar för luftfartygets drift har meddelats näringsförbud. Så kan det säkerställas att t.ex. de sanktionsbeslut som fattats av Förenta nationerna och Europeiska unionen tillämpas i Finland. Vid utrikesministeriet bereds för närvarande en regeringsproposition som gäller en ändring av lagen om uppfyllande av vissa förpliktelser som grundar sig på Finlands medlemskap i Förenta Nationerna och Europeiska unionen (659/1967, den s.k. sanktionslagen). Syftet med propositionen är att effektivisera genomförandet av sanktioner i Finland, bl.a. när det gäller s.k. riktade finansiella sanktioner, dvs. frysandet av tillgångar. Utrikesministeriet har ansett att den bestämmelse som nu föreslås är i linje med såväl Finlands internationella och EU:s förpliktelser som de nationella lagstiftningsändringar som nämns ovan, och att internationella och EU:s sanktioner kan tillämpas också i luftfarten. Dessutom kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda en flygning eller hindra ett luftfartyg från att starta, om luftfartyget inte är luftvärdigt, inte är på behörigt sätt bemannat eller det annars finns anledning att misstänka att vad som i den föreslagna lagen eller med stöd av den föreskrivs om en flygning inte i övrigt har iakttagits.

Enligt 2 mom. ska de åtgärder som behövs för att hindra ett luftfartyg från att starta dimensioneras och genomföras så att de inte

äventyrar liv eller hälsa eller skadar parkerade luftfartyg.

I 3 mom. föreskrivs det att flygplatschefen, de som är anställda hos flygplatsoperatören eller de som sköter uppgifter inom flygtrafik-tjänsten eller underhålls- eller marktjänstorganisationen har rätt att på begäran av Trafiksäkerhetsverket ge den hjälp som behövs för att hindra ett luftfartyg från att starta. De aktörer som avses i momentet ska hjälpa myndigheten att genomföra det beslut myndigheten har fattat. Det är således inte fråga om en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen, utan om att biträda myndigheten.

Enligt 4 mom. ska flygplatschefen, de som är anställda hos flygplatsoperatören eller de som sköter uppgifter inom flygtrafik-tjänsten eller underhålls- eller marktjänstorganisationen ha rätt att hindra ett luftfartyg från att starta, om det är uppenbart att de bristfälligheter som avses i 1 mom. allvarligt kan äventyra flygsäkerheten. Trafiksäkerhetsverket ska då utan dröjsmål underrättas om att luftfartyget har hindrats från att starta. Trafiksäkerhetsverket ska vidta de åtgärder som saken kräver. I fråga om tillåtna åtgärder för hindrande av start gäller 2 mom. Det är fråga om en gärning som är nödvändig för att avvärja en omedelbar och hotande fara i en akut situation och som krävs redan enligt den allmänna handlingsskyldighet som avses i räddningslagen.

Enligt 5 mom. ska gränsbevakningsmyndigheten ha rätt att hindra ett luftfartyg från att starta, om det finns anledning att misstänka att en person som brutit mot föreskrifter om utresa finns ombord på luftfartyget. Beslut i ärendet fattas av en gränsbevakningsman med minst kaptens eller kaptenlöjtnants grad.

167 §. Ingreppande i ett luftfartygs färd. Paragrafen motsvarar 172 § i gällande luftfartslag. I 1 mom. föreskrivs det att i sådana fall där det behövs omedelbart ingripande kan flygplatsens flygkontroll, områdeskontrollen och flygplatschefen vid en flygplats som ansvarar för flygtrafikledningstjänster eller en ställföreträdare som flygplatschefen förordnat samt, av skäl som är nödvändiga för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet samt för utförandet av räddnings-

uppgifter eller när säkerheten vid viktiga statliga evenemang ska tryggas, en militärmyndighet eller polisen eller, av skäl som är nödvändiga för upprätthållande av gränssäkerheten, en i 35 c § 3 mom. i gränsbevakningslagen avsedd gränsbevakningsman (minst kapten eller kaptenlöjtnant) förbjuda ett luftfartyg att starta, beordra ett luftfartyg att landa, kräva identifiering, bestämma flygriktningen och flyghöjden eller på något annat sätt ingripa i luftfartygets färd. Det är då fråga om brådskande faktiskt verksamhet som kräver omedelbart ingripande när t.ex. myndigheter, såsom Trafiksäkerhetsverket, polisen eller den militära myndigheten, inte är närvarande. En gränsbevakningsman som ansvarar för gränssäkerheten har rätt att hindra ett luftfartyg från att starta, om det finns anledning att misstänka att en person som brutit mot bestämmelser om utresa finns ombord på luftfartyget. Närmare bestämmelser om dessa finns i EU:s kodex om Schengengränserna och i gränsbevakningslagen.

När de aktörer som avses i paragrafen ingriper i luftfartygets färd agerar de klart på uppdrag av en myndighet och enligt myndighetens beslut, så det är fråga om verkställighet av ett myndighetsbeslut. I sådana situationer som kräver ett brådskande ingripande fattas inte heller något förvaltningsbeslut i vilket man kan begära omprövning eller söka ändring, och således föreslås i paragrafen heller ingen bestämmelse om förfarande vid omprövning och ändringssökande.

Enligt 2 mom. ska det bestämmas särskilt om ingripande i ett luftfartygs färd på grund av tullövervakning samt på grund av övervakning eller tryggande av den territoriella integriteten.

168 §. Ingreppande i ett luftfartygs färd i syfte att förhindra spridning av en smittsam sjukdom. Paragrafen motsvarar 173 § i gällande luftfartslag. I 1 mom. föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket via leverantören av flygtrafikledningstjänst får beordra ett luftfartyg att landa på en flygplats för medicinska undersökningar. Bestämmelsen grundar sig på Världshälsoorganisationens (WHO) reglemente och på den nationella lagstiftning som följer den, alltså på 4 § 2 mom. i lagen om smittsamma sjukdomar (583/1986), enligt vilket spridningen av allmänfarliga smitt-

samma sjukdomar ska hindras. Den uppgift som åläggs leverantören av flygtrafikledningstjänst är ett verkställighetsuppdrag av myndighetens förordnande och inte en offentlig förvaltningsuppgift. Det är möjligt att anföra klagan eller besvär över myndighetens beslut.

Enligt 2 mom. kan social- och hälsovårdsministeriet i sådana fall där det förutsätts omedelbart ingripande i enskilda fall fatta ett beslut enligt 1 mom. i stället för Trafiksäkerhetsverket.

I 3 mom. föreskrivs det att om inte något annat följer av flygsäkerheten, ska luftfartyget landa på flygplatsen för medicinska undersökningar i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets order enligt 1 mom. eller social- och hälsovårdsministeriets beslut enligt 2 mom.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska bestämmelser om flygplatser för medicinska undersökningar utfärdas genom förordning av statsrådet.

169 §. Biståndsskyldighet för leverantören av flygtrafikledningstjänster och flygplatsoperatören. Paragrafen motsvarar 174 § i gällande luftfartslag, men det föreslås att den ändras så att inte bara leverantören av flygtrafikledningstjänster och flygplatsoperatören, utan också de som sköter uppgifter inom underhålls- och marktjänstorganisationen ska inkluderas bland dem som ska bistå med de praktiska arrangemangen i sådana fall som avses i 168 § för att förhindra spridningen av en smittsam sjukdom. På motsvarande sätt som i uppgifter enligt 168 §, är det också här fråga om sådana verkställighetsuppdrag av myndighetens förordnande som ålagts tjänsteleverantören och inte om offentliga förvaltningsuppgifter.

170 §. Nedsatt funktionsförmåga. Paragrafen motsvarar i stort sett 175 § i den gällande luftfartslagen. Enligt 1 mom. ska det vara förbjudet att utföra uppgifter ombord på luftfartyg eller anordningar, om den som ska utföra uppgifterna har förhöjd alkoholhalt i blodet till följd av alkoholförtäring. Förbudet gäller också personer som utför sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten. Enligt bestämmelsen förbjuds verksamhet på motsvarande sätt också om den berörda personen har använt andra berusningsmedel än alkohol så att det i hans

eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av ämnet. Bestämmelsen gäller inte bara luftfartyg utan också andra anordningar som används för luftfart, t.ex. hängglidare. Bestämmelsen gäller också verksamheten för sådana personer som på land – som anställda inom markorganisationen eller annars – utför arbetsuppgifter som påverkar flygsäkerheten. Sådana anställda inom markorganisationen är t.ex. flygledare, flyginformatörer, flygmekaniker och personer som utför kalkyler i anslutning till flygningar. Det har ingen betydelse om det förutsätts certifikat eller behörighet för uppgiften, utan saken bedöms utifrån arbetsuppgifternas faktiska konsekvenser för säkerheten. I Finland gäller nolltolerans, dvs. när ett flyguppdrag börjar får besättningen inte alls ha alkohol i blodet eller några andra berusningsmedel i organismen. Kravet har ansetts vara nödvändigt för att garantera flygsäkerheten.

I 2 mom. jämföras sjukdom och trötthet med användningen av alkohol eller berusningsmedel. Sjukdom och trötthet har samma inverkan på en persons funktionsförmåga som alkohol eller berusningsmedel.

Enligt 3 mom. jämföras åtgärder som direkt hänför sig till förberedelse av flygningar med egentliga flygningar. Sådana åtgärder gäller t.ex. inhämtande av uppgifter som påverkar flygningen genom briefing, planering av flygrutten och hantering av bränsle- och balanskalkyler.

I 4 mom. bemyndigas försvarsmakten att vid behov, när den krävande verksamheten förutsätter det, uppställa striktare krav för den militära luftfarten än vad som föreskrivs i 1–3 mom. Detta är motiverat med hänsyn till den militära luftfartens karaktär. De föreskrifter som försvarsmakten meddelar med stöd av momentet gäller all militär luftfart.

I 5 mom. ingår ett bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter om de krav som ställs på sinnesfunktionerna samt om sådana sjukdomar, skador och andra slag av nedsättning av funktionsförmågan som påverkar möjligheterna att utföra en arbetsuppgift eller andra liknande egenskaper som försämrar möjligheterna att utföra i paragrafen avsedda uppgifter samt om bedömningen av dessa. Bestämmelsen är ny jämfört med motsvarande paragraf i gällande luft-

fartslag. Paragrafen motsvarar bestämmelsen i det sista momentet i 19 § i lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet (1664/2009), med det undantaget att meddelandet av föreskrifter i denna paragraf ges som en möjlighet och inte som en skyldighet. Verksamhetsmiljön för flygtrafiken innehåller många sådana uppgifter för vilka det inte separat anges några krav på funktionsförmåga. Ändå har det kommit många frågor om begränsningar av funktionsförmåga från marktjänstorganisationer, företagshälsovården på flygplatsen och andra motsvarande aktörer.

171 §. Inteckning i luftfartyg. I paragrafen hänvisas till lagen om inteckning i luftfartyg (211/1928). Paragrafen motsvarar 176 § i gällande luftfartslag.

172 §. Luftfartsstatistik. Paragrafen motsvarar 177 § i den gällande luftfartslagen. Paragrafen innehåller bestämmelser om luftfartsstatistik. I paragrafens 1 mom. utnämns Trafiksäkerhetsverket till den myndighet som framställer och svarar för statistiken. I momentet hänvisas det till statistiklagen (280/2004), som Trafiksäkerhetsverket ska iaktta vid utförandet av uppgifter.

I paragrafens 2 mom. bestäms om uppgiftsskyldighet för framställning av statistik för dem som nämns i 153 § 1 mom. I den nämnda 153 § åläggs de som bedriver luftfartsverksamhet liksom luftfartygs ägare, innehavare eller operatörer samt de som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten att lämna Trafiksäkerhetsverket upplysningar för tillsynen över luftfartsverksamheten.

173 §. Internationella avtal. Paragrafen motsvarar i stort sett 178 § i den gällande luftfartslagen. I paragrafen konstateras det att Trafiksäkerhetsverket är Finlands luftfartsmyndighet som ska delta i beredningen av internationella tekniska luftfarts-, luftfartssäkerhets- och samarbetsavtal om civil luftfart.

174 §. Tjänsteansvar. Paragrafen är en ny bestämmelse och anknuter till offentliga förvaltningsuppgifter som i lagen åläggs andra än myndigheter. Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar i 40 kap. i strafflagen tillämpas på en person som sköter offentliga förvaltningsuppgifter enligt 40, 60, 97, 99, 102, 103, 163 och 164 §. När det gäller ska-

deståndsansvar hänvisas i paragrafen till skadeståndslagen (412/1974).

16 kap. Straff

175 §. Äventyrande av trafiksäkerheten. Paragrafen motsvarar 179 § i gällande luftfartslag. Paragrafen innehåller en informativ hänvisningsbestämmelse till 23 kap. 1 och 2 § i strafflagen, där det bestäms om straff för äventyrande av trafiksäkerheten. Hänvisningsbestämmelsen behövs för att 16 kap. ska kunna förmedla en tillräckigt omfattande helhetsbild av de centrala straffbestämmelser som är tillämpliga i fråga om luftfart.

176 §. Fylleri i lufttrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet. Paragrafen motsvarar 180 § i gällande luftfartslag. Paragrafen innehåller en informativ hänvisningsbestämmelse till 23 kap. 6, 8 och 10 § i strafflagen, där det bestäms om fylleri i lufttrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet.

177 §. Användning av berusningsmedel vid luftfart. Paragrafen motsvarar 181 § i gällande luftfartslag. Enligt paragrafen ska det vara straffbart att använda berusningsmedel vid luftfart. I 170 § föreslås bestämmelser om förbud mot att använda berusningsmedel. Paragrafen gäller personer som utför uppdrag ombord på luftfartyg, såsom luftfartygets befälhavare, övriga medlemmar av flygbesättningen och kabinbesättningen. När det gäller markpersonal är paragrafen tillämplig endast på dem som arbetar med uppgifter som påverkar flygsäkerheten. Sådana är t.ex. flygledare, flyginformatörer, flygmekaniker och sådana personer som utför uppgifter i anslutning till förberedelse av flygningar i fråga om vilka tillbörliga arbetsprestationer inverkar på säkerheten vid flygning. När det gäller uppgifter ombord på luftfartyget har det inte någon betydelse om personen utför flygsäkerhetsrelaterade uppdrag eller andra uppdrag. Bestämmelsen är tillämplig på t.ex. säkerhetsmän som förordnats för en flygning. Principen om helnykterhet står som utgångspunkt.

Paragrafen tillämpas dessutom på sådana fall där en person inte uppfyller de krav som

den militära luftfartsmyndigheten uppställt med stöd av 170 § 4 mom. Straffpåföljden är böter. Paragrafen ska dock tillämpas endast om inte ett strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag. Paragrafen gäller således bara förhållandevis lindriga fall. I fråga om allvarigare fall ska bestämmelserna om fylleri i lufttrafik i 23 kap. 6 § i strafflagen tillämpas.

178 §. Luftfartsförseelse. I paragrafen föreskrivs straff för förfaranden i strid med vissa bestämmelser i luftfartslagen och föreskrifter som antagits med stöd av lagen. För straffbarhet förutsätts att förfarandet är uppsåtligt eller ett resultat av grov oaktsamhet. Gärningen benämns luftfartsförseelse. Paragrafen motsvarar 182 § i gällande luftfartslag och i paragrafen föreslås endast smärre ändringar och tekniska preciseringar som i första hand gäller paragrafhänvisningarna i lagförslaget. Paragrafens detaljmotivering finns i regeringens proposition 139/2005 rd.

Det föreslås att 2 och 6 punkten ändras så att ordalydelsen i gällande luftfartslag ”använder eller låter någon annan använda” ersätts med ordalydelsen ”använder eller överlåter till någon annan ett luftfartyg för luftfart”. Genom straffbestämmelsen i 6 punkten görs det straffbart att bryta mot normer för luftvärdighetsförvaltning enligt EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den.

Jämfört med motsvarande paragraf i gällande luftfartslag föreslås det att till paragrafen fogas en ny 9 punkt, enligt vilken även försummelse av att göra en anmälan om omständigheter som inverkar på behörigheten som i 49 § föreskrivs för den sökande eller tillståndshavaren ska betraktas som luftfartsförseelse.

Kriminaliseringen i 17 punkten gäller endast det i 100 § 1 mom. avsedda förbudet att röra sig på flygplatsen och vissa andra områden på flygplatsen, inte fotograferingsförbudet enligt 2 mom.

Det föreslås att 12 och 18 punkten ändras jämfört med motsvarande punkter i gällande luftfartslag så att i punkterna hänvisas till den gällande unionslagstiftningen och nationella lagstiftningen och till tillstånd enligt dessa. Enligt 12 punkten är det straffbart att bedriva kommersiell lufttransport utan drifttillstånd

enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen eller utan operativ licens enligt 63 §. Enligt 18 punkten är det straffbart att flyga över riksgränsen på något annat ställe än ett gränsövergångsställe som avses i 12 § i gränsbevakningslagen.

179 §. Åtgärdseftergift. Paragrafen motsvarar 183 § i gällande luftfartslag. Enligt 1 mom. ska åtal för en luftfartsförseelse inte behöva väckas och straff inte behöva dömas ut, om förseelsen kan anses vara ringa. Samma förfarande kan tillämpas, om de administrativa påföljder som gärningen medför för gärningsmannen kan anses vara tillräckliga med hänsyn till hur allvarlig gärningen är. De administrativa påföljderna kan innebära t.ex. att certifikatet, behörigheten eller godkännandet förenas med begränsningar, förbud eller återkallanden. När det gäller tillståndspliktig verksamhet har en sådan påföljd ofta betydligt större betydelse i praktiken än t.ex. ett eventuellt bötesstraff. Ett bötesstraff har i första hand karaktär av ett tilläggsstraff, som i allvarigare fall antagligen kommer att tillämpas vid sidan om administrativa påföljder eller när det inte finns några administrativa påföljder. För att undvika att påföljder anhopas i onödan behövs det en bestämmelse som berättigar den allmänna åklagaren och domstolen att ta hänsyn till verkningarna av administrativa påföljder.

Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket ge den som gjort sig skyldig till en förseelse en anmärkning, om det uppenbart handlar om en situation som avses i 1 mom.

180 §. Hörande av Trafiksäkerhetsverket och försvarsmakten. Paragrafen motsvarar 184 § i gällande luftfartslag, men den skyldighet att höra en part inom militär luftfart som anges i rubriken och i 3 mom. ska gälla försvarsmakten och inte den militära luftfartsmyndigheten. Enligt 1 mom. ska allmänna åklagaren, innan beslut fattas om väckande av åtal som gäller en gärning som avses i detta kapitel, ge Trafiksäkerhetsverket tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

Enligt 2 mom. ska en domstol som behandlar ett mål som gäller en gärning enligt kapitlet ge Trafiksäkerhetsverket tillfälle att bli hört.

Enligt 3 mom. ska allmänna åklagaren och domstolen höra försvarsmakten, om det är fråga om militär luftfart.

17 kap. Ändringssökande

181 §. Ändringssökande. I paragrafen föreskrivs det om förfarandet för omprövning och överklagande av beslut om återkallande av tillstånd, bevis, godkännande, utseende och medicinsk lämplighet. I 1 mom. föreskrivs det att sådana beslut kan överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Också ålägganden och förbud som Trafiksäkerhetsverket har meddelat med stöd av Europeiska unionens förordningar får överklagas hos förvaltningsdomstolen.

I 2 mom. föreskrivs det att omprövning får begäras hos Trafikverket också i förvaltningsbeslut som fattats av andra än myndigheter. Dessa gäller sådana offentliga förvaltningsuppgifter som i lag ålagts någon annan än en myndighet och förvaltningsbeslut som fattas i anslutning till dem.

Enligt 3 mom. får omprövning av annat än i 1 mom. nämnt beslut som Trafiksäkerhetsverket, försvarsmakten eller militära luftfartsmyndigheten har fattat begäras hos den myndighet som fattat beslutet på det sätt som anges i förvaltningslagen. Omprövning av annat än i 1 mom. nämnt beslut som trafikflygplatsens operatör har fattat får begäras hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen.

Enligt 4 mom. får ett omprövningsbeslut enligt 2 och 3 mom. som fattats av Trafiksäkerhetsverket överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

Enligt 5 mom. får förvaltningsdomstolens beslut i ett ärende som gäller återkallande av tillstånd, bevis, behörighetskort, godkännande, utseende och medicinsk lämplighet överklagas genom besvär på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen. Även ärenden som gäller ålägganden och förbud som Trafiksäkerhetsverket meddelat med stöd av unionslagstiftningen får överklagas genom besvär på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

Enligt 6 mom. får andra beslut som förvaltningsdomstolen har meddelat överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Enligt 7 mom. ska med undantag av beslut som gäller byggnadstillstånd beslutet iakttas trots överklagande, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

18 kap. Ikraftträdande- och gångsbestämmelser

182 §. Ikraftträdande. I paragrafen finns en avvikande ikraftträdandebestämmelse när det gäller verksamhet med fjärrstyrda luftfartyg. Den snabba utveckling som sker i fråga om fjärrstyrda luftfartyg och deras ökande förekomst i kombination med bristfälliga och varierande bestämmelser i olika länder försvårar branschens utveckling. Därför söker man inom både ICAO och Europa samförstånd om gemensamma regler. Avsikten är att Trafiksäkerhetsverket ska kunna meddela närmare föreskrifter om denna verksamhet och vid behov bevilja tillstånd så fort internationell enighet har nåtts eller om näringen kräver det. Bestämmelser om ikraftträdandet av krav på verksamhet med sådana fjärrstyrda luftfartyg som avses i 37, 38, 53, 55, 62, 73, 79 och 87 § ska alltså utfärdas genom förordning. Enligt 79 § 3 mom. i grundlagen ska av en lag framgå när den träder i kraft. Av särskilda skäl kan i en lag dock anges att tidpunkten för ikraftträdandet bestäms genom förordning. Grundlagsutskottet har i sin praxis ansett en koppling mellan ikraftträdandetidpunkten för lagen eller vissa bestämmelser i den respektive Europeiska unionens lagstiftning vara ett särskilt skäl (GrUU 36/2010 rd, s. 3/I, GrUU 21/2007 rd, s. 2/II, GrUU 46/2006 rd s. 4/I, GrUU 41/2006 rd, s. 4/I, GrUU 39/2006 rd, s. 3/II, GrUU 18/2006 rd, s. 5, GrUU 7/2005 rd, s. 11/II, GrUU 14/2004 rd, s. 5/II). Tidpunkten för ikraftträdandet av de krav på verksamhet med fjärrstyrda luftfartyg som ingår i den föreslagna lagen är knuten till när Europeiska unionens lagstiftning träder i kraft.

183 §. Författningar som upphävs. I paragrafen föreskrivs det att den gällande luftfartslagen (1194/2009) ska upphävas. Det föreslås ändå att den gällande luftfartslagens 68

och 69 § som gäller drifttillstånd och beviljande av sådant ska gälla fram till dd.mm.2017 till den del de gäller kommersiell lufttransport med luftballong. Avsikten är att EU-rättsakter om denna verksamhet ska utfärdas i form av genomförandeförordningar som ges av kommissionen med stöd av EASA-förordningen våren 2014. Enligt utkastet till genomförandeförordning tillämpas för bestämmelsen en övergångsperiod på tre år. Till dess att EU-regleringen träder i kraft behöver de nationella bestämmelserna vara i kraft till denna del.

Förordningar och föreskrifter som har antagits med stöd av den gällande luftfartslagen iaktas tills de upphävs särskilt.

184 §. Övergångsbestämmelser. I paragrafen ska det föreskrivas att ikraftträdandet av lagen inte påverkar tillstånd, godkännanden, förbud eller beslut som meddelats med stöd av den lag som gäller vid ikraftträdandet. Lagen ska inte heller föranleda någon ändring i vad som före ikraftträdandet har avtalats med en främmande stat. Det föreskrivs dessutom att ärenden som är anhängiga när den föreslagna lagen träder i kraft ska behandlas och avgöras med stöd av de författningar som upphävs med stöd av 183 §.

Förordningar och föreskrifter som har antagits med stöd av den tidigare luftfartslagen som upphävs genom 183 § iaktas tills de upphävs särskilt genom nya förordningar och föreskrifter. De förordningar som har antagits med stöd av lagen är statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt (1374/2009) och statsrådets förordning om militär luftfart. Dessutom fortsätter föreskriftssamlingen med ca 100 föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket har meddelat att gälla, liksom de föreskrifter om militär luftfart som har antagits av myndighetsenheten för militär luftfart.

1.2 Sjöräddningslagen

14 §. Rätt att få uppgifter av myndigheter. I 2 mom. 3 punkten byts den som för registret över luftfartens nödsändare till Kommunikationsverket, som övertar uppgiften enligt 122 § i den föreslagna luftfartslagen.

2 Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna ska träda i kraft så snart som möjligt efter det att riksdagen har antagit dem, dock senast den 13 november 2014.

3 Närmare bestämmelser och föreskrifter

De förordningar av statsrådet som ges och de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket utfärdar med stöd av luftfartslagen behandlas såväl i motiveringen till de enskilda paragraferna i kapitel 1 som nedan i kapitel 4.1 som gäller normgivningsbemyndigande.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

4.1 Normgivningsbemyndigande

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan statsrådet och ministerierna utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i lag. Bestämmelserna om bemyndigande ska dock uppfylla de krav på exakthet och noggrann avgränsning som grundlagsutskottet haft för praxis att kräva i sina utlåtanden (t.ex. GrUU 11/1999 rd och GrUU 23/2000 rd).

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan även andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Jämfört med bemyndiganden att utfärda förordning ställs det större krav på exakt avgränsning av bemyndiganden att meddela föreskrifter, vilket betyder att de frågor som bemyndigandet gäller måste preciseras exakt genom lag. Bemyndigandet ska dessutom enligt en uttrycklig bestämmelse i grundlagen ha ett exakt avgränsat tillämpningsområde. I samband med grundlagsreformen nämndes som exempel på myndigheters rätt att utfärda rättsnormer en teknisk reglering av smärre detaljer som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (RP 1/1998 rd, se även GrUU 16/2002 rd). Den normsamling som gäller luftfart är omfattan-

de, vilket särskilt beror på internationella överenskommelser och på Europeiska unionens lagstiftning. Bestämmelserna och föreskrifterna är detaljerade och gäller ofta tekniska frågor beträffande luftfartyg och flygtrafiktjänst.

Enligt de föreslagna bemyndigandena att utfärda förordning ska statsrådet utfärda förordningar om vissa principiellt viktiga angelägenheter. Bemyndigandena för Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter är kvantitativt sett omfattande, men begränsas dock till angelägenheter av teknisk natur och frågor av ringa betydelse för samhället. Regleringen är förenad med en stor mängd särdrag som kan karaktäriseras som yrkesinriktade. Grundlagsutskottet har i sina utlåtanden (t.ex. GrUU 25/2000 rd, GrUU 52/2001 rd och GrUU 16/2002 rd) ansett att det är lämpligt att anförtro expertmyndigheten rätten att meddela detaljerade föreskrifter. De föreslagna bemyndigandena att utfärda rättsnormer är i linje med bestämmelserna om bemyndigande i den nuvarande luftfartslagen.

De bemyndiganden att utfärda förordningar och föreskrifter med stöd av den föreslagna luftfartslagen motsvarar i huvudsak de bemyndiganden att utfärda förordningar och föreskrifter som finns i gällande luftfartslag.

Avsikten är att genom förordning av statsrådet med stöd av lagen utfärda närmare bestämmelser om följande:

- med stöd av 6 § om den militära luftfartsmyndigheten,
- med stöd av 7 § om märkning av militära luftfartyg,
- med stöd av 8 § om undantag som medges för luftfart med statsluftfartyg från bestämmelserna i de föreslagna 3 och 4 kap.,
- med stöd av 11 § om områden där luftfart är inskränkt eller farliga områden där luftfart kan begränsas eller förbjudas ovanför objekt och områden som är viktiga för försvaret, gränskontrollen, räddningsuppgifter eller beredskapen,
- med stöd av 105 § om samordning av civil, militär och statlig luftfart för en flexibel användning av luftrummet,
- med stöd av 107 § om uppgifter och sammansättning för delegationen för luftplansplanering,

– med stöd av 112 § om de tjänster som hör till de särskilda tjänsterna inom flygtrafiktjänsten,

– med stöd av 121 § om ersättning som betalas för deltagande i efterspannings- och räddningstjänst för luftfart,

– med stöd av 122 § om införande av uppgifter i registret över automatiska nödradiosändare med beaktande av behoven av att utreda luftfartsolyckor, tillbud och händelser, den upptagningsteknik som används och motsvarande omständigheter,

– med stöd av 160 § om ordnandet av beredskapsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden,

– med stöd av 168 § om flygplatser för medicinska undersökningar, och

– med stöd av 182 § om tidtabellen för ikraftträdandet av bestämmelser om obemannade luftfartyg och fjärrstyrningsplatser.

Avsikten är att Trafiksäkerhetsverket med stöd av lagen ska kunna meddela närmare föreskrifter om följande:

– med stöd av 5 § föreskrifter om hur trafikregler för luftfart som antagits inom Europeiska unionen och som krävs enligt de standarder som avses i Chicagokonventionen ska tillämpas i Finland,

– med stöd av 9 § föreskrifter av teknisk natur och driftsföreskrifter om obemannade luftfartyg och anordningar samt sportfallskärmar och flygskärmar liksom amatör- eller sportmodellflygplan liksom om de kunskaper och färdigheter samt den erfarenhet och ålder som förutsätts av förarna,

– med stöd av 11 § föreskrifter om sådana farliga områden där verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet utövas under särskilda tidpunkter,

– med stöd av 14 § föreskrifter om flygplatsoperatörens skriftliga anmälan och de tekniska uppgifter som ska lämnas i den, om identifieringsuppgifter och om uppgifter om försäkring av luftfartyget,

– med stöd av 15 § föreskrifter om anmälan om förändringar i registeruppgifterna,

– med stöd av 16 § föreskrifter om anmälan om förändringar i uppgifter som införs i certifikatregistret,

– med stöd av 28 § föreskrifter om sådana uppgifter om luftfartyg som får användas som urvalsgrund och som ur luftfartygsregistret och certifikatregistret lämnas ut för opinions- och marknadsundersökningar, direktmarknadsföring samt annan adress- och informationstjänst,

– med stöd av 33 § föreskrifter om sådana luftvärdighetsdirektiv av teknisk natur och driftsföreskrifter som förutsätts för flygsäkerheten för att avhjälpa säkerhetsproblem som uppdragats i samband med användningen av luftfartyg eller deras anordningar och komponenter,

– med stöd av 35 §, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicago-konventionen och utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den, närmare föreskrifter om yrkesskickligheten för personalen vid organisationer som svarar för luftvärdighet samt om behövliga arbetsredskap, arbetslokaler, arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar samt de uppgifter som ska lämnas i anmälan,

– med stöd av 39 § föreskrifter om teknisk besiktning och om sådana inspektioner och specialinspektioner av luftvärdighet som utförs av en organisation som svarar för luftvärdighet för fastställande av och tillsyn över luftvärdighet,

– med stöd av 42 §, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicago-konventionen och utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den, föreskrifter om personalens utbildning, erfarenhet och yrkesskicklighet, prov och intyg som krävs för att fastställa yrkesskickligheten, arbetsredskap och arbetslokaler samt arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar,

– med stöd av 44 § föreskrifter av teknisk natur om buller och övriga utsläpp baserade på de standarder som avses i Chicagokonventionen,

– med stöd av 47 §, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicago-konventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den eller utifrån Eurocontrols normer, föreskrifter om

behörighetskrav för tillstånd, ansökan om tillstånd och tillståndens giltighetstider,

– med stöd av 57 §, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicago-konventionen, på ECAC:s och Eurocontrols normer samt på bestämmelserna i EASA-förordningen och i de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den, föreskrifter om förberedelse och genomförande av en flygning för säkerställande av flygsäkerheten,

– med stöd av 61 § föreskrifter om de handlingar som krävs för obemannade luftfartyg,

– med stöd av 67 § föreskrifter om utredningar i anslutning till och beviljande av trafikstillstånd för flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar,

– med stöd av 68 § föreskrifter om förfarandet för ansökan om tillstånd för icke-reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer och om de handlingar med hjälp av vilka sökanden visar att tillståndsvillkoren uppfylls samt om trafikbegränsningar,

– med stöd av 70 § föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av bruksflygstillstånd samt om användning av obemannade luftfartyg för bruksflygningsuppdrag,

– med stöd av 71 § föreskrifter om dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av flygutbildningstillstånd, materiel, undervisningslokaler och övriga läromedel som används för den verksamhet som avses i ett flygutbildningstillstånd, godkännande av utbildningsorganisationer för kabinbesättningens samt om förutsättningarna för erhållande av flygutbildningstillstånd,

– med stöd av 72 § föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av flyguppsikningstillstånd och flygtävlingstillstånd,

– med stöd av 73 § föreskrifter om tillfällig användning av mark- och vattenområden, dimensionering av och ytegenskaper hos områden som används av luftfartyg, flyghinderbegränsningar samt övriga omständigheter som påverkar säkerheten vid start och landning,

– med stöd av 81 §, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicago-konventionen, närmare föreskrifter om förutsättningarna för beviljande av byggnadstill-

stånd som behövs för säker och smidig flygverksamhet,

– med stöd av 83 §, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen, närmare föreskrifter om förutläggningarna för intyg över godkännande som behövs för säker och smidig flygverksamhet,

– med stöd av 90 § sådana närmare föreskrifter om marktjänstarrangemang, övergripande administrering av marktjänsterna och ansvarsfördelning för att marktjänsterna inte ska medföra fara för flygtrafiken som behövs för säkerhet och smidighet,

– med stöd av 95 § föreskrifter om åtgärder som avviker från eller kompletterar EU:s förordning om skyddsregler och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den samt andra kompletterande föreskrifter som grundar sig på internationell reglering,

– med stöd av 105 §, utifrån EU-lagstiftningen, de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt Eurocontrols normer och rekommendationer, föreskrifter om luftrumspanering, flygledningstjänst och flygtrafiktjänst,

– med stöd av 109 § föreskrifter om principerna för användning och strukturering av luftrummet samt om en säker, effektiv och flexibel användning av luftrummet,

– med stöd av 113 §, utifrån de standarder som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den eller utifrån Eurocontrols bestämmelser, kompletterade med undantag och tillägg av geografiska, klimatologiska och trafikmässiga skäl eller för att samordna internationell praxis med förhållandena i Finland, närmare föreskrifter om certifikat, behörigheter, behörighetsbevis, godkännanden och medicinska intyg som krävs av flygledare, flygledarelever och AFIS-personal,

– med stöd av 114 §, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och utifrån unionslagstiftningen, närmare föreskrifter om utbildning, erfarenhet och yrkesskicklighet, utbildningsprogram, arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar för flygtrafiktjänstpersonal,

– med stöd av 116 § föreskrifter om upptagningsätt och förvaringstider för upptagningar inom flygtrafiktjänsten,

– med stöd av 121 §, utifrån standarderna i Chicagokonventionen, föreskrifter om förfaranden och praxis som tillämpas i efterspannings- och räddningstjänsten för luftfart,

– med stöd av 125 § föreskrifter om rapportering av händelser inom den civila luftfarten,

– med stöd av 157 § föreskrifter om flyg- och underhållsverksamhet, om det är nödvändigt för att minska eller förhindra buller från luftfartyg eller andra skadliga miljökonsekvenser, och

– med stöd av 170 § föreskrifter om de krav som ställs på sinnesfunktionerna samt om sådana sjukdomar, lyten, skador och andra slag av nedsättning av funktionsförmågan som påverkar möjligheterna att utföra en arbetsuppgift eller andra liknande egenskaper som försämrar möjligheterna att utföra uppgifter samt om bedömningen av dessa.

Avsikten är att den militära luftfartsmyndigheten med stöd av lagen ska kunna meddela närmare föreskrifter om följande:

– med stöd av 6 §, för tryggande av säkerheten inom den militära luftfarten, föreskrifter om nationell militär luftfart och om internationell militär luftfart i Finland,

– med stöd av 7 § föreskrifter om krav på luftvärdighet gällande militär luftfart och beviljande av luftvärdighetsbevis samt om typgodkännande, de organisationer som ansvarar för luftvärdighet och konstruktions-, tillverknings- och underhållsorganisationer, utbildningsorganisationer för underhållspersonal för militära luftfartyg och flygtrafiktjänstsystem, förfaranden för behörighet och tillstånd för personal som arbetar i uppgifter inom den militära luftfarten, handlingar som ska medföras i militära luftfartyg, krav och tillstånd för bruksflyg med ett finskt eller utländskt civilt luftfartyg, tillståndskrav för militär flygutbildning som ges av någon annan än försvarsmakten, säkerhetskrav, tillstånd och godkännanden som gäller byggande av militära flygplatser och flygverksamhet, samt planering av flygmetoder och säkerhetskrav, tillstånd och godkännanden som gäller flygtrafiktjänst.

Avsikten är att försvarsmakten med stöd av lagen ska kunna meddela närmare föreskrifter om följande:

- med stöd av 5 § föreskrifter om undantag från trafikregler för militär luftfart,

- med stöd av 6 §, för ordnande av försvaret och skötseln av de uppgifter som föreskrivits för försvarsmakten, föreskrifter om försvarsmaktens egen verksamhet och om internationell militär luftfart i Finland i enlighet med lag,

- med stöd av 7 § föreskrifter om medicinsk lämplighet, förberedelse och genomförande av flygningar i anslutning till militär luftfart, militär flygutbildning, tillstånd för militär flygutbildning, flyguppvisnings- och flygtävlingstillstånd för den militära luftfarten, konstflygningsuppvisningar, militära flygplatser och konstruktioner som reservrats uteslutande för militär luftfart, flygmetoder och flygtrafiktjänst vid militär luftfart, och

- med stöd av 170 § närmare föreskrifter om militär luftfart när det gäller faktorer som försämrar funktionsförmågan samt hur dessa ska beaktas i den militära luftfarten.

4.2 Offentliga förvaltningsuppgifter

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock inte ges andra än myndigheter.

Grundlagsutskottet har behandlat överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter t.ex. i sina utlåtanden GrUU 28/2001 rd, GrUU 2/2002 rd, GrUU 67/2002 rd, GrUU 5/2006 rd, GrUU 11/2006 rd och GrUU 20/2006 rd).

Grundlagsutskottet har betonat att vid överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter ska kravet på rättssäkerhet och god förvaltning skrivas in i lag (GrUU 10/1998 rd, s. 3/II och GrUU 26/2001 rd, s. 5/II). Utskottet har också betonat att kravet på ändamålsenlighet i grundlagens

124 § är en rättslig förutsättning som ska bedömas från fall till fall (GrUU 11/2006 rd, s. 3/I).

Säkerställandet av att kraven på rättssäkerhet och god förvaltning uppfylls i den mening som avses i 124 § i grundlagen har av hävd ansetts förutsätta att allmänna förvaltningslagar tillämpas vid ärendebehandlingen och att de som behandlar ärendena handlar under tjänsteansvar (GrUU 46/2002 rd, s. 10 och GrUU 20/2006 rd, s. 2).

Riksdagens justitieombudsman gav den 30 april 2012 ett beslut i ett ärende som gällde offentliga förvaltningsuppgifter inom luftfarten (1634/2/2012). I beslutet av riksdagens justitieombudsman förutsattes det att det av lagstiftningen på luftfartsområdet tydligare ska framgå vilka bestämmelser som är förknippade med offentliga förvaltningsuppgifter och hur en god förvaltning och de grundläggande fri- och rättigheterna tryggas vid utförandet av uppgifterna.

De offentliga förvaltningsuppgifter som avses i regeringspropositionen och som överförs på andra än myndigheter motsvarar de uppgifter som i den gällande luftfartslagen med riksdagens och grundlagsutskottets (GrUU 48/2005 rd, GrUU 32/2009 rd) medverkan har överförts på andra än myndigheter. Jämfört med gällande luftfartslag minskas antalet offentliga förvaltningsuppgifter som överförs på andra än myndigheter, i och med att den i 122 § avsedda uppgiften att föra registret över automatiska nödradiosändare överförs från leverantören av flygtrafikledningstjänst, Finavia Abp, till Kommunikationsverket.

I beredningen av regeringspropositionen har man noggrant gått igenom de offentliga förvaltningsuppgifter som ingår i den gällande luftfartslagen och i förslaget och som påförs andra än myndigheter. I förslaget ingår två olika slag av offentliga förvaltningsuppgifter. Den första gruppen utgörs av de offentliga förvaltningsuppgifter som inbegriper sådan utövning av offentlig makt som avses i 40 kap. i strafflagen. Sådana offentliga förvaltningsuppgifter ingår i 40 § som gäller beviljande eller förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet, 102 § som gäller tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden, 103 § som gäller flygplat-

sens behörighetskort och passerkort för fordon, 163 § som gäller överföring av uppgifter på behöriga organ och en organisation för sportflygverksamhet samt 164 § som gäller anlåtande av utomstående experter för Trafiksäkerhetsverkets uppgifter. I strafflagen avsedd utövning av offentlig makt följer också av 60 § som gäller användning av tvångsmedel i luftfartyget i en farlig situation och för säkerställande av passagerarnas säkerhet samt av 97 och 99 § som gäller utförande av säkerhetskontroller, även om inga skriftliga förvaltningsbeslut fattas i samband med dessa.

I fråga om offentliga förvaltningsuppgifter som innefattar skriftliga förvaltningsbeslut finns i lagen bestämmelser om förfarandet vid omprövning och överklagande. Dessutom säkerställs de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och andra krav på god förvaltning så att man i samband med dessa förvaltningsuppgifter iakttar allmänna förvaltningslagar med undantag för luftfartygets befälhavares rätt att använda tvångsmedel samt säkerhetskontroller på flygplatser, vilka anses vara faktisk förvaltningsverksamhet. I kapitlet föreskrivs det också om straffrättsligt tjänsteansvar för de personer som utför de offentliga förvaltningsuppgifterna.

Den andra gruppen av offentliga förvaltningsuppgifter som ingår i regeringspropositionen utgörs av de offentliga förvaltningsuppgifter som inte inbegriper sådan utövning av offentlig makt som avses i strafflagen och i fråga om vilka de krav i grundlagens 124 § som gäller tillgodoseende av de grundläggande rättigheterna, rättssäkerheten och andra krav på god förvaltning kan genomföras på annat sätt än genom tillämpning av allmänna förvaltningslagar. Rättssäkerhetsgarantierna i en sådan situation bygger på exakta och korrekta bestämmelser, personalens utbildning och behörighet samt en betryggande övervakning av verksamheten. Eftersom bestämmelserna om offentliga förvaltningsuppgifter i huvudsak finns på unionsrättens nivå, är de aktörer som sköter uppgifterna bundna av de grundläggande rättigheter och krav på god förvaltning och rättssäkerhet som säkerställs i artiklarna i Europeiska unionens stadga om de grundlägg-

gande rättigheterna. Sådana offentliga förvaltningsuppgifter som till sin karaktär är teknisk verksamhet och där det närmast är fråga om faktisk förvaltningsverksamhet och operativt skötande av uppgifter är de bestämmelser i 10 kap. som gäller lufttrumsplanering, flygledningstjänst och flygtrafiktjänst samt de bestämmelser i 11 kap. som gäller efterspanings- och räddningstjänst för luftfart (121 §).

Bestämmelserna överensstämmer med grundlagsutskottets tidigare utlåtandepraxis, enligt vilken det inte alltid kan krävas att allmänna förvaltningslagar tillämpas på en privat aktör som sköter en offentlig förvaltningsuppgift. Det att regleringen är nära förknippad med EU-lagstiftningen (GrUU 55/2010 rd) och att privaträttsliga juridiska personer spelar en framträdande roll som centrala organ inom näringsverksamheten (GrUU 17/2012 rd) har talat för möjligheten att avvika från tillämpningen av allmänna förvaltningslagar och straffrättsligt tjänsteansvar. Möjligheten att avvika har också funnits i situationer där verksamheten är ytterst teknisk (GrUU 16/2002 rd). Grundlagsutskottet har också konstaterat (GrUU 47/2005 rd) att det i flygtrafiktjänstorganets verksamhet inte är fråga om egentliga förvaltningsbeslut utan om operativa uppdrag. Skötseln av uppgifterna går främst ut på faktisk förvaltningsverksamhet, där rättssäkerhetsgarantierna bygger på exakta och korrekta bestämmelser, personalens utbildning och behörighet samt en betryggande övervakning av verksamheten.

I de offentliga förvaltningsuppgifter som har överförts på Finavia Abp som flygplatsoperatör och leverantör av flygtrafikledningstjänst är det fråga om sådana operativa uppdrag som den redan har enligt gällande luftfartslag och som riktas mot en begränsad yrkesgrupp, sker i en ytterst teknisk miljö och för skötseln av vilka Finavia Abp har bästa möjliga kompetens och organisation. Grundlagsutskottet har i motsvarande situationer (GrUU 24/2001 rd, GrUU 28/2001 rd och GrUU 2/2002 rd) ansett att de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kravet på god förvaltning i sådana fall kan tillgodoses, om lagstiftningen om tillhandahållande av servicen är adekvat, personalen

kvalificerad för sitt arbete och verksamheten i tillräckligt hög grad omfattas av offentlig övervakning. Det finns således inga hinder för att uppgifterna sköts av Finavia Abp som ett led i dess affärsverksamhet, men i behövliga delar under kommunikationsministeriets ägarstyrning och tillsyn samt Trafiksäkerhetsverkets myndighetstillsyn.

Avsikten är att Finavia Abp i framtiden ska bevilja tillträdesrätt till flygplatsens flygsida och behörighetsområden enligt 102 § samt behörighetskort och passerkort för fordon enligt 103 §. Finavia Abp har såsom flygplatsoperatör den bästa insikten i vem som kan beviljas tillstånd och när tillståndet ska återkallas. Det är således inte ändamålsenligt att tillstånden ska gå via en myndighet, om flygplatsoperatören är den som bäst känner till förutsättningarna för beviljande och återkallande av tillstånden. Det är inte fråga om uppgifter som är förenade med betydande utövning av offentlig makt. Bestämmelsen äventyrar inte heller de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning, eftersom man i de beslut som fattats av flygplatsoperatören får begära omprövning eller söka ändring på det sätt som anges i 181 §, allmänna förvaltningslagar iakttas och den som sköter uppgiften omfattas av tjänsteansvar enligt 174 §.

Flygtrafiktjänst består till stor del av att kontrollera att flygtrafiken löper smidigt. Ansvar för manövreringen av luftfartygen överförs inte på flygledaren. Det handlar närmast om att ge luftfartygens befälhavare instruktioner och råd och att verka som sakkunnig inom luftfarten. Lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum förutsätter att flygtrafiktjänster sköts på kommersiell basis. En medlemsstat kan utnämna vilken tjänsteleverantör som helst som fått tillstånd i en medlemsstat till leverantör av tjänster inom ett luftrumsblock som finns på dess territorium. Flygtrafiktjänst är till sin karaktär specifikt teknisk och faktisk förvaltningsverksamhet i samband med vilken förvaltningsbeslut inte fattas. Grundlagsutskottet har i samband med regeringens proposition 139/2005 rd ansett (GrUU 47/2005 rd) att rättssäkerhetsgarantierna i en sådan situation bygger på exakta och korrekta bestämmelser, personalens utbildning och behörighet samt en betryg-

gande övervakning av verksamheten. Grundlagsutskottet ansåg vidare att uppgifterna som gäller flygtrafiktjänst inte innebär betydande utövning av offentlig makt och att det att flygtrafiktjänsten tillhandahålls av en leverantör av flygtrafikledningstjänst inte utgör något problem med avseende på 124 § i grundlagen.

Det är ändamålsenligt att också den efterspanings- och räddningstjänst för luftfart som avses i 121 § ordnas av leverantören av flygtrafikledningstjänst, alltså Finavia Abp. Leverantören av flygtrafikledningstjänst har i och med sina uppgifter de bästa förutsättningarna att inleda efterspaningen och lokaliseringen av ett försvunnet luftfartyg. När luftfartyget har lokaliserats inleds den egentliga flygräddningstjänsten som räddningsmyndigheterna svarar för. Myndigheter och andra aktörer har inte likadana förutsättningar som Finavia Abp har att ordna efterspanings- och räddningstjänst för luftfart vid sidan av sina primära uppgifter. Jämfört med gällande bestämmelser ska 121 § preciseras så att Trafiksäkerhetsverkets roll vid tillsynen över Finavia som leverantör av efterspanings- och räddningstjänst för luftfart stärks. I propositionen föreslås det vidare att uppgiften att föra registret över automatiska nödsändare som i gällande bestämmelser är kopplad till efterspanings- och räddningstjänst för luftfart och som anvisats Finavia Abp (122 §) överförs till Kommunikationsverket. Således minskar de offentliga förvaltningsuppgifter som i lag har föreskrivits för Finavia Abp.

I 40 § föreslås det att Trafiksäkerhetsverket ska kunna bemyndiga en organisation som svarar för luftvärdighet att bevilja och förnya granskningsbevis avseende luftvärdighet. Detta förfarande är huvudregeln enligt EASA-förordningen och motsvarar bestämmelserna i gällande luftfartslag. I 163 § i propositionen föreslås det att Trafiksäkerhetsverket genom avtal kan överföra uppgifter i samband med certifiering eller tillsyn av personer eller organisationer på behöriga organ och offentliga förvaltningsuppgifter i anslutning till tillsynen över sportflygning på en riksomfattande registrerad organisation för sportflygverksamhet. Också detta motsvarar bestämmelserna i gällande luftfartslag

och EASA-förordningen. I EASA-förordningen och i den unionslagstiftning som har antagits med stöd av den finns också bestämmelser om behörighetsvillkor för organisationer som sköter dessa uppgifter. I dagens läge övervakar sådana organisationer amatörflygverksamhet i vida kretsar i flera av medlemsstaterna inom Europeiska unionen, vilket också mera allmänt motsvarar internationell praxis. Också det i 164 § föreslagna anlåtandet av utomstående experter för beviljande av olika tillstånd och godkännanden av teknisk karaktär är noga reglerat i EU-rättsakter och i nationella luftfartsbestämmelser. Dessutom ska Trafiksäkerhetsverket utöva tillsyn över den utomstående experten när den fullgör dessa uppgifter. Således innefattar de i 163 och 164 § avsedda uppgifter som överförs till någon annan än en myndighet inte betydande utövning av offentlig makt. Grundlagsutskottet anser (RP 139/2005 rd, GrUU 48/2005 rd) att en överföring av uppgifter på en organisation för sportflygverksamhet inte är ett problem med hänsyn till 124 § i grundlagen. De uppgifter som avses i 40 och 164 § propositionen är liknande tekniska förvaltningsuppgifter som de uppgifter som överförs på organisationer för sportflygverksamhet och också i fråga om dessa har Trafiksäkerhetsverket ansvar för tillsynen. De uppgifter som avses i 40, 163 och 164 § är exakt avgränsade och de som utför dem omfattas av allmänna förvaltningslagar för att trygga de grundläggande fri- och rättigheterna och en god förvaltning. Dessutom kan man i beslut som fattats med stöd av dessa paragrafer begära omprövning och söka ändring på det sätt som avses i 181 §, och den som sköter uppgifter omfattas av tjänsteansvar enligt 174 §.

De föreslagna bestämmelserna i 60 § motsvarar till sitt innehåll den gällande lagens 65 § som har satts i kraft med grundlagsutskottets medverkan (GrUU 48/2005 rd). Utskottet har ansett att bestämmelserna inte utgör något problem med tanke på grundlagens 7 § som gäller den personliga friheten och integriteten eller grundlagens 124 § som gäller överföringen av uppgifter. I utlåtandet från riksdagens justitieombudsman (26.3.2014, dnr 827/5/14) om de offentliga förvaltningsuppgifter som ingår i regeringspropositionen

framfördes att även den rätt luftfartygets befälhavare enligt 60 § har att använda tvångsmedel är en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen. Rätten för ett luftfartygs befälhavare att använda tvångsmedel i en farlig situation grundar sig på den s.k. Tokyokonventionen, dvs. konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg (FördrS 22/1971), som ingicks i Tokyo den 14 september 1963.

Ändamålsenligheten med de offentliga förvaltningsuppgifter som ingår i regeringspropositionen motiveras närmare i detaljmotiveringen till var och en av bestämmelserna.

4.3 Idkande av näring, integritetsskydd och andra frågor

Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en rätt att skaffa sig sin försörjning genom näring som han eller hon valt fritt. Näringsfriheten är en huvudregel enligt 18 § 1 mom. i grundlagen, men näringsverksamheten omfattas i synnerhet inom luftfartssektorn av krav på tillstånd och behörighet som följer av unionslagstiftningen. Tillståndsmyndighetens prövning anses som rättslig prövning, vilket innebär att tillstånd beviljas om de rättsliga villkoren uppfylls. Således ingår i de tillståndsvillkor som följer av luftfartslagen inga sådana begränsningar som är problematiska med hänsyn till grundlagens bestämmelser om de grundläggande rättigheterna och idkandet av näring.

I 2 kap., som gäller luftfartygsregistret och certifikatregistret, föreslås det att den gällande luftfartslagens 2 kap., som gäller luftfartygsregistret, och 6 kap. som gäller certifikatregistret, ska sammanföras. Det föreslås endast smärre ändringar i innehållet i kapitlets bestämmelser jämfört med motsvarande bestämmelser i den gällande luftfartslagen. Innehållsliga ändringar föreslås i 15 och 23 § genom hänvisningen till sådana trafikbrott enligt 23 kap. i strafflagen som Trafiksäkerhetsverket har rätt att föra in uppgifter om i certifikatregistret och när dessa uppgifter ska avföras ur registret. Insamlingen av sådana uppgifter har ansetts vara nödvändig för att verket ska kunna bedöma tillståndshavarens eller sökandens goda anseende. Att en person

gjort sig skyldig till förande eller styrande av vilket som helst fordon under påverkan av alkohol eller annat berusningsmedel tyder på likgiltighet inför trafikbrott. Till övriga delar är ändringarna tekniska och beror på sammanförandet av två separata registerkapitel. I den tekniska formuleringen av bestämmelserna har modellen varit bestämmelserna och motiveringen i den regeringsproposition som gäller lagen om farkostregistret. I 12 § som gäller registerkapitlets tillämpningsområde föreslås det att i fråga om sekretess för och utlämnande av uppgifter ur luftfartygsregistret och certifikatregistret ska tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet och i fråga om annan behandling av personuppgifter personuppgiftslagen. De iakttagelser som lagts fram av justitieministeriet och dataombudsmannens byrå har i möjligaste mån beaktats i motiveringen till registerkapitlet.

När Trafiksäkerhetsverket enligt 163 § överför uppgifter på behöriga organ och en organisation för sportflygverksamhet eller det enligt 164 § överför uppgifter på utomstående experter, kan de uppgifter som anges i dessa paragrafer och som gäller certifikat, godkännanden, tillsyn, intyg och bemyndiganden även innefatta automatisk behandling av personuppgifter. I dessa fall ska organisationen för sportflygverksamhet, det behöriga organet eller den utomstående experten i enlighet med 36 § i personuppgiftslagen underätta dataombudsmannen.

Med stöd av vad som anförts ovan har det vid beredningen av propositionen ansetts att lagen kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lagförslag

1.

Luftfartslag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Vid luftfart inom finskt territorium ska denna lag iakttas, om inte något annat följer av Europeiska unionens förordningar eller av internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Om inte något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland, ska

1) denna lag iakttas även vid luftfart utanför finskt territorium med ett finskt luftfartyg eller med stöd av ett drifttillstånd som beviljats i Finland,

2) bestämmelserna i 4, 10, 13, 14 och 16 kap. samt i 153 och 154 § tillämpas på finländska leverantörer av flygtrafiktjänst även utanför finskt territorium,

3) bestämmelserna i 3, 4, 5 och 13 kap. samt i 170 § iakttas vid luftfart med utländska luftfartyg även utanför finskt territorium, om tillsynen över flygsäkerheten eller bedrivandet av flygverksamhet genom ett giltigt avtal i fråga om ett enskilt luftfartyg och dess besättning har överförts på Trafiksäkerhetsverket och om den operatör som råder över ett sådant luftfartyg med stöd av hyresavtal eller något annat sådant avtal har sin boplis- eller hemort eller sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Finland.

Trots vad som sägs i 1 och 2 mom. ska 59 § och 178 § 10 punkten tillämpas, om luftfartygets första ankomstställe är beläget inom finskt territorium.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *Chicagokonventionen* konventionen angående internationell luftfart (FördrS 11/1949),

2) *ECAC* Europeiska civila luftfartskonferensen,

3) *Eurocontrol* Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst enligt den internationella konventionen om samarbete för luftfartens säkerhet (Eurocontrol) (FördrS 70/2000)

4) *EASA-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG,

5) *slotförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 545/2009 om ändring av förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser,

6) *luftfartyg* en anordning som kan få bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av luftens reaktioner mot mark- eller vattenytan,

7) *behörighet* ett särskilt villkor, en särskild begränsning eller en särskild rättighet som har fogats till ett certifikat eller ett behörighetsbevis,

8) *underhåll* alla former av översyn, reparation, inspektion, modifiering eller åtgärdande av fel på luftfartyg eller komponent, el-

ler en kombination av dessa med undantag för tillsyn före flygning,

9) *drifttillstånd* ett tillstånd som avses i artikel 8.2 i EASA-förordningen och som visar att de som bedriver flygverksamhet har förmåga och möjligheter att på ett betryggande sätt fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med deras rättigheter i fråga om sådan luftfartsverksamhet som avses i tillståndet,

10) *militära luftfartsmyndigheten* den myndighetsenhet för militär luftfart som finns i anslutning till flygstaben,

11) *militär luftfart* luftfart för militära ändamål eller luftfart med militära luftfartyg,

12) *militärt luftfartyg* luftfartyg som införts i det militära luftfartsregistret,

13) *samverkande flygplats* en flygplats med fasta flygtrafikledningstjänster där det, utöver civil luftfart, permanent finns försvarsmaktens trupper, ledningsorgan och anläggningar,

14) *militär trafikflygplats* en flygplats med fasta flygtrafikledningstjänster och som drivs endast för militär luftfart,

15) *militär flygplats* landområde som tillfälligt har anordnats för start eller landning endast för den militära luftfarten; den militära flygplatsen kan vara en flygplats, en reservlandningsplats eller ett stigområde som försvarsmakten tillfälligt har tagit i bruk,

16) *statlig luftfart* luftfart med statsluftfartyg,

17) *statsluftfartyg* luftfartyg som används för tullens, polisens, gränsbevakningsväsendets eller räddningsväsendets uppgifter; med statsluftfartyg avses även luftfartyg som används för andra än i denna punkt och i 11 punkten avsedda statliga uppdrag,

18) *medlemsstat* medlemsstater i Europeiska unionen,

19) *tredjeland* andra än medlemsstater i Europeiska unionen,

20) *flygplats* ett bestämt område på land eller vatten eller på en fast struktur på land eller på en fast eller flytande struktur på vatten, som är avsett att användas helt eller delvis för landning, start och manövrering av luftfartyg till lands och på vattnet,

21) *modellflygplan* anordning som är avsedd att flygas utan förare och som används enbart för hobby eller sport,

22) *obemannat luftfartyg* luftfartyg som är avsett att flygas utan förare,

23) *fjärrstyrt luftfartyg* obemannat luftfartyg som styrs från en fjärrstyrningsplats,

24) *cell för luftrumspanering* en cell som avses i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet, och som ansvarar för det löpande arbetet med luftrumspanering och för vilken en eller flera medlemsstater har ansvaret.

Till en flygplats hör

1) på vattenområden de kajplatser eller andra förtöjningsplatser med anslutning till manöverområdet,

2) räddningsvägar och de skyddsområden, hinderbegränsade ytor eller andra områden som krävs för driften, användningen och säkerhetsövervakningen av flygplatsen,

3) de byggnader, konstruktioner och anordningar som behövs för verksamheten på flygplatsen.

3 §

Behöriga myndigheter

Utöver vad som i denna lag föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets uppgifter, är Trafiksäkerhetsverket behörig nationell myndighet enligt följande av Europeiska unionens rättsakter:

1) rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (*marktjänstdirektivet*),

2) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (*förordningen om skyddsregler*) och de förordningar som utfärdats med stöd av den,

3) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet,

4) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (*förordningen om tillhandahållande av tjänster*),

5) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst,

6) EASA-förordningen och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den,

7) Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG om rapportering av händelser inom civil luftfart (*händelsedirektivet*).

Utöver vad som i denna lag föreskrivs om konsumentmyndigheters behörighet, är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet enligt följande förordningar:

1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91,

2) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Dessutom svarar Trafiksäkerhetsverket för de myndighetsuppgifter som avses i slotförordningen.

Trafiksäkerhetsverket är också den luftfartsmyndighet som avses i Finlands internationella luftfartsavtal och om vilken det föreskrivs i 173 §.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. 2 punkten, beviljas polismän tillstånd och godkännanden av chefen för den enhet som ansvarar för polisverksamheten. Gränsbevakningsmän beviljas motsvarande tillstånd och godkännanden av chefen för en förvaltningsenhet vid gränsbevakningsväsendet och tullmän av tullen.

4 §

Flygsäkerhetsprogram för Finland

Trafiksäkerhetsverket ska göra upp och fastställa ett nationellt flygsäkerhetsprogram med beaktande av de standarder som avses i Chicagokonventionen samt Europeiska unionens flygsäkerhetsprogram.

Luftfartens aktörer ska i sin verksamhet beakta det nationella flygsäkerhetsprogrammet och målen för det samt uppföljningen av dessa.

5 §

Meddelande av föreskrifter som gäller trafikregler för luftfart

Trafiksäkerhetsverket meddelar beträffande trafikreglerna för luftfart sådana närmare föreskrifter som krävs enligt de standarder som avses i Chicagokonventionen om hur trafikregler för luftfart som utfärdats inom Europeiska unionen ska tillämpas i Finland. Trafiksäkerhetsverket ska avtala med försvarsmakten om dessa föreskrifter till den del de hänför sig till verksamhetsförutsättningarna för militär luftfart.

Inom militär luftfart får avvikelser göra från de regler och föreskrifter som avses i 1 mom. när det gäller

1) luftfartyg som utför territoriella övervakningsuppdrag,

2) luftfartyg som utför uppgifter som föreskrivits för försvarsmakten, fränsett uppgifter som hänför sig till utbildning eller övning,

3) områden som avskilts enbart för militär användning.

Försvarsmakten ansvarar för säkerheten under det avvikande förfarandet. Försvarsmakten ska med Trafiksäkerhetsverket avtala om hur leverantören av flygtrafikledningstjänster ges anvisningar om dessa avvikande förfaranden.

När det gäller militär luftfart ska de föreskrifter som hänför sig till verksamheten enligt 2 mom. ges av försvarsmakten. I fråga om dessa har kommendören för flygvapnet den högsta beslutanderätten.

6 §

Militär luftfart

Utöver vad som bestäms i 5 § får försvarsmakten för ordnande av försvaret och skötseln av de uppgifter som föreskrivits för försvarsmakten meddela föreskrifter om den egna militära luftfartsverksamheten och in-

ternationell militär luftfart i Finland i enlighet med vad som föreskrivs nedan.

Den militära luftfartsmyndigheten kan för att trygga säkerheten inom den militära luftfarten meddela föreskrifter om nationell militär luftfart och internationell militär luftfart i Finland i enlighet med vad som föreskrivs nedan.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, jämföras den militära luftfartsmyndigheten med Trafiksäkerhetsverket när det gäller frågor som uteslutande gäller flygsäkerheten inom den militära luftfarten.

Kommendören för flygvapnet ansvarar för genomförandet av och säkerheten inom den militära luftfarten.

Närmare bestämmelser om den militära luftfartsmyndigheten får utfärdas genom förordning av stadsråd.

7 §

Preciseringar och undantag som gäller militär luftfart

På militär luftfart tillämpas bestämmelserna i denna lag med följande preciseringar och undantag:

1) den militära luftfartsmyndigheten för de register som avses i 2 kap. när det gäller militär luftfart och beslutar om registrens utformning och innehåll; på de militära luftfartsregistren tillämpas inte det som i 26 och 28 § bestäms om utlämnande av uppgifter,

2) militära luftfartyg förses med nationalitetsbeteckning och specialbeteckning,

3) den militära luftfartsmyndigheten meddelar föreskrifter om krav på luftvärdighet och beviljande av luftvärdighetsbevis gällande militär luftfart; den militära luftfartsmyndigheten utfärdar typcertifikat för finska militära luftfartyg,

4) den militära luftfartsmyndigheten beslutar om kraven för den organisation som ansvarar för de militära luftfartygens luftvärdighet och flygtrafiktjänstsystemens konstruktions-, tillverknings- och underhållsorganisation samt beviljar inom militär luftfart tillstånd och godkännanden i anslutning till luftvärdighet och flygtrafiktjänstsystem,

5) den militära luftfartsmyndigheten ställer krav som gäller utbildningsorganisationen för

underhållspersonal för militära luftfartyg och flygtrafiktjänstsystem,

6) den militära luftfartsmyndigheten ställer krav som gäller förfarandena för behörighet och tillstånd för personal som arbetar i uppgifter inom den militära luftfarten,

7) för att medicinsk lämplighet ska konstateras för personal i militär luftfart förutsätts det att sökanden uppfyller de medicinska, psykologiska och fysiologiska krav som följer av den militära luftfartens särskilda kravnivå; försvarsmakten meddelar närmare föreskrifter om medicinsk lämplighet,

8) försvarsmakten meddelar föreskrifter om förberedelse och genomförande av flygningar i anslutning till militär luftfart; den militära luftfartsmyndigheten meddelar föreskrifter om handlingar som ska medföras i militära luftfartyg,

9) för lufttransport krävs inget separat tillstånd inom den militära luftfarten,

10) bruksflygtillstånd krävs inte för bruksflyg med militära luftfartyg; den militära luftfartsmyndigheten beviljar tillstånd för bruksflyg med ett finskt eller utländskt civilt luftfartyg som sker på beställning av försvarsmakten samt ställer krav som gäller tillstånden,

11) för militär flygutbildning som försvarsmakten själv ger krävs inte flygutbildningstillstånd; föreskrifter om utbildningen meddelas av försvarsmakten; för militär flygutbildning som ges av någon annan än försvarsmakten krävs flygutbildningstillstånd som beviljas av den militära luftfartsmyndigheten; de krav som gäller tillstånden ställs av den militära luftfartsmyndigheten,

12) flyguppvisnings- och flygtävlingstillstånd för den militära luftfarten beviljas av försvarsmakten; flyguppvisningstillstånd eller flygtävlingstillstånd krävs inte för den militära luftfartens uppvisningar eller enskilda konstflygningsuppvisningar som försvarsmakten genomför med finska militära luftfartyg enligt militärorder; föreskrifter om tillstånden meddelas av försvarsmakten,

13) föreskrifter om användningen av militära flygplatser och konstruktioner som reserverats uteslutande för militär luftfart meddelas av försvarsmakten; den militära luftfartsmyndigheten ställer säkerhetskrav som gäller byggande av militära flygplatser och

flygverksamhet samt beviljar tillstånd och godkännanden för ibruktagande och användning av militära trafikflygplatser och militära flygplatser.

14) Trafiksäkerhetsverket ska avtala med försvarsmakten om samordning av kraven på luftfartsskydd för den civila luftfarten med kraven på verksamhetsförutsättningarna för militär luftfart på trafikflygplatser efter att ha hört flygplatsoperatören,

15) personal som deltar i militär flygtjänstgöring har en i 102 § 1 mom. avsedd tillträdesrätt på basis av sina arbetsuppgifter; försvarsmakten utfärdar behörighets- eller besättningskort som behövs för vistelse på trafikflygplatser och för passagekontroll; flygplatsoperatören ska bevilja personal som deltar i militär flygtjänstgöring körtillstånd och vid behov ge därtill hörande utbildning,

16) försvarsmakten meddelar föreskrifter om flygmetoder och flygtrafiktjänst vid militär luftfart; den militära luftfartsmyndigheten ställer säkerhetskrav som gäller planering av flygprocedurer vid militär luftfart och flygtrafiktjänst samt beviljar tillstånd och godkännanden i anslutning till flygprocedurerna; i fråga om samordningen av civil och militär luftfart ska försvarsmakten höra Trafiksäkerhetsverket,

17) de bullerutsläpp och andra utsläpp som den militära luftfarten orsakar ska vara så små som möjligt med hänsyn till de militära luftfartygens användningsändamål och verksamhet,

18) på militär luftfart tillämpas inte det som i denna lag bestäms om försäkring,

19) situationer som avses i 118 och 125 § och som uteslutande gäller militär luftfart ska anmälas till försvarsmakten.

Närmare bestämmelser om sådan märkning av militära luftfartyg som avses i 1 mom. 2 punkten utfärdas genom förordning av statsrådet.

8 §

Statlig luftfart och undantag som gäller statsluftfartyg

Bestämmelserna i denna lag tillämpas på statlig luftfart. Om det inte finns några hinder

med tanke på flygsäkerheten, får det genom förordning av statsrådet för värnande om allmän ordning och säkerhet föreskrivas om undantag från 3 och 4 kap. när det gäller utförande av uppdrag som en myndighet förelagts att utföra med statsluftfartyg.

Statsluftfartyg som utför territoriella övervakningsuppdrag eller uppdrag inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som tillfälligt avskilts för luftfart för statens behov får avvika från trafikreglerna för luftfart och från Trafiksäkerhetsverkets övriga luftfartsföreskrifter när uppdragets art förutsätter det, om det avvikande förfarandet är planerat och genomförs utan att flygsäkerheten äventyras. Trafiksäkerhetsverket ska avtala med gränsbevakningsväsendet om de föreskrifter som hänför sig till verksamhetsförutsättningarna för statlig luftfart. Luftfartygets operatör ska komma överens med Trafiksäkerhetsverket om principerna för hur det avvikande förfarandet genomförs.

Ett statsluftfartyg kan utrustas med specialanordningar, i fråga om vilka den myndighet som använder luftfartyget ska svara för godkännande, användning och tillsyn. Trafiksäkerhetsverket kan för statsluftfartyg medge sådana enskilda smärre och tekniska undantag från bestämmelserna i denna lag som gäller specialutrustning som luftfartygets användningsändamål kräver.

9 §

Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg och anordningar

Bestämmelserna i denna lag tillämpas på sådana luftfartyg och anordningar som avses i denna paragraf. Om det inte finns några hinder med hänsyn till flygsäkerheten, kan Trafiksäkerhetsverket medge smärre undantag från bestämmelserna i 2–7 kap. i fråga om

- 1) ultralätta luftfartyg,
- 2) luftfartyg av klar historisk betydelse,
- 3) luftfartyg som särskilt har konstruerats eller ombyggt för forskningsändamål, försöksändamål eller vetenskapliga ändamål,
- 4) amatörbyggda luftfartyg,
- 5) luftfartyg som ursprungligen konstruerats för militära ändamål.

Bestämmelserna i 2—4 och 7 kap. tillämpas inte på följande luftfartyg och anordningar:

1) tyngdpunktsstyrda ultralätta flygplan eller motordrivna fallskärmar,

2) glidare med en maximal tommassa på högst 80 kilogram för ensitsiga eller 100 kilogram för tvåsitsiga, inklusive sådana med fotstart,

3) övriga luftfartyg som har en maximal tommassa inklusive bränsle på högst 70 kilogram; med övriga luftfartyg avses dock inte obemannade luftfartyg.

Om det inte finns några hinder med hänsyn till flygsäkerheten, kan Trafiksäkerhetsverket medge smärre undantag från bestämmelserna i 5 och 6 kap. i fråga om luftfartyg och anordningar som avses i 2 mom.

Obemannade luftfartyg får avvika från trafikreglerna för luftfart inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som avskilts för flygning med obemannade luftfartyg, om det avvikande förfarandet är planerat och genomförs utan att flygsäkerheten äventyras.

Om konsekvenserna för säkerheten och miljön förutsätter det och om inte något annat följer av EASA-förordningen, kan Trafiksäkerhetsverket i fråga om luftfartyg och anordningar enligt 2 mom. samt sportfallskärmar och flygskärmar liksom hobby- eller sportmodellflygplan meddela föreskrifter av teknisk natur och driftsföreskrifter samt föreskrifter om de kunskaper och färdigheter samt den erfarenhet och ålder som förutsätts av förarna. När föreskrifterna bereds ska riksomfattande amatörorganisationer inom luftfartsbranschen höras.

10 §

Rätt till luftfart inom finskt territorium

Ett luftfartyg som används för luftfart inom finskt territorium ska ha finsk nationalitet eller nationalitet i en annan stat som tillträtt Chicagokonventionen eller ett särskilt tillstånd av Trafiksäkerhetsverket, om inte något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Detta krav gäller dock inte luftfartyg som avses i 9 § 2 mom. Bestämmelser om användning av en

främmande stats militära luftfartyg och statsluftfartyg inom finskt territorium finns i territorialövervakningslagen (755/2000).

Trafiksäkerhetsverket får bevilja ett tillstånd enligt 1 mom., om det är fråga om

1) tillfällig trafik med ett luftfartyg från en stat som inte har tillträtt Chicagokonventionen,

2) överförings-, test-, demonstrations-, uppvisnings- eller tävlingsflygningar med ett oregistrerat luftfartyg,

3) en eller flera flygningar med en oregistrerad och obemannad fri luftballong,

4) sådan användning av luftfartyg som är jämförbar med användning enligt 1—3 punkten.

11 §

Områden där luftfart är inskränkt och farliga områden

Genom förordning av statsrådet får luftfart begränsas eller förbjudas ovanför objekt och områden som är viktiga för statens ledning, försvaret, gränskontrollen, räddningsuppgifter eller beredskapen.

Genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter eller beslut kan sådana områden där verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet utövas under särskilda tidpunkter betecknas som farliga områden. Områdeskontrollen ska underrättas om när utövandet av sådan verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet inleds och avslutas.

Av skäl som är nödvändiga för flygsäkerheten, försvaret, polisverksamheten, räddningsuppgifter, säkerhetsutredningar eller upprätthållande av allmän ordning och gräns säkerhet får Trafiksäkerhetsverket begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst två veckor. I 167 § bestäms om rätt att ingripa i ett luftfartygs färd i de fall som kräver omedelbart ingripande.

Cellen för luftrumsplanering ska på det sätt som den anser vara ändamålsenligt begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område 1) på framställning av en räddningsmyndighet, en polismyndighet, en militärmyndighet, gränsbevakningsväsendet eller tullen, flyg- eller sjöräddningscentralen, strålsäkerhetscentralen eller en luftfartsmyndighet för en

tid av högst tre dygn, om det är nödvändigt för flygsäkerheten, försvaret, polisverksamheten, räddningsuppgifter, säkerhetsutredningar eller upprätthållande av allmän ordning och säkerhet,

2) på eget initiativ för en tid av högst ett dygn, om det för detta finns ett exceptionellt och särskilt vägande skäl som gäller flygsäkerheten eller försvaret.

Cellen för luftrumspanering ska utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om förbudet eller begränsningen.

2 kap.

Luffartygsregistret och certifikatregistret

12 §

Kapitlets tillämpningsområde och förhållande till annan lagstiftning

Detta kapitel tillämpas på luftfartygsregistret och certifikatregistret som förs av Trafiksäkerhetsverket i egenskap av luftfartsmyndighet. Vad som i detta kapitel bestäms om certifikat gäller även behörighetsbevis, behörigheter eller godkännanden och rätten att använda luftfartyg eller anordningar. Trafiksäkerhetsverket får använda registren för att fullgöra de uppdrag eller skyldigheter som verket har enligt lag. Registren kan föras med hjälp av automatisk databehandling.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag tillämpas i fråga om sekretess för och utlämnande av uppgifter ur luftfartygsregistret och certifikatregistret lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och i fråga om annan behandling av personuppgifter personuppgiftslagen (523/1999).

13 §

Införande av basuppgifter i registren

För beviljande av och tillsyn över tillstånd samt för registrering av luftfartyg får det i luftfartsregistret och certifikatregistret föras in följande identifieringsuppgifter om sökanden och tillståndshavaren samt om luftfartygets ägare, operatör, om operatören har beviljats nyttjanderätt till luftfartyget för minst 30

dagar, ombud och innehavare när det är fråga om en fysisk person:

- 1) namn,
- 2) personbeteckning eller, om personbeteckning saknas, födelsedatum,
- 3) födelsehemkommun eller födelseort i utlandet och födelsestat samt medborgarskap,
- 4) adress och andra kontaktuppgifter samt hemkommun,
- 5) modersmål eller kontaktspråk,
- 6) uppgift om begränsning enligt 30 § av utlämnandet av uppgifter,
- 7) uppgift om att personen avlidit.

För beviljande av och tillsyn över tillstånd samt för registrering av luftfartyg får det i luftfartsregistret och certifikatregistret föras in följande identifieringsuppgifter om sökanden och tillståndshavaren samt om luftfartygets ägare, operatör, om operatören har beviljats nyttjanderätt till luftfartyget för minst 30 dagar, ombud och innehavare när det är fråga om en juridisk person:

- 1) namn,
- 2) företags- och organisationsnummer,
- 3) hemort,
- 4) adress och andra kontaktuppgifter,
- 5) uppgift om kontaktspråk.

Om såväl fysiska som juridiska personer får det, utöver uppgifterna i 1 och 2 mom. i luftfartygsregistret föras in uppgift om konkurs, skuldsanering, företagsanering eller kvarstad samt uppgift om att ett flygbolag omfattas av en begränsning av trafiken enligt 166 § 1 mom.

14 §

Införande av uppgifter i luftfartygsregistret

Utöver vad som i 13 § föreskrivs om införande av personuppgifter i luftfartygsregistret får följande uppgifter om luftfartyg registreras:

- 1) tekniska data och identifieringsuppgifter,
- 2) uppgifter om arten av innehavarens och operatörens besittningsrätt,
- 3) dagen för införande i luftfartygsregistret,
- 4) uppgifter om försäkring av luftfartyget,
- 5) i luftfartyget fastställda in-teckningar och förnyande och dödande av dessa in-teckningar samt ändringar i in-teckningarnas in-bördes förmånsrätt,

6) skriftlig anmälan från en flygplatsoperatör om att ett luftfartyg hindrats från att starta i enlighet med 165 § 2 mom.,

7) uppgift om utmätning av luftfartyget, och

8) om ett luftfartyg stulits, uppgift om detta.

Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om hur anmälan ska göras och om de i 1 och 8 punkten avsedda uppgifter som ska lämnas i anmälan.

15 §

Införande av uppgifter i certifikatregistret

Utöver vad som i 13 § föreskrivs om införande av personuppgifter, får det i certifikatregistret föras in uppgifter om personer som hos Trafiksäkerhetsverket ansökt om certifikat, behörighetsbevis, behörighet eller godkännande eller som innehar ett sådant tillstånd. I certifikatregistret får det också föras in uppgifter om personer som gjort sig skyldiga till äventyrande av trafiksäkerheten vid luftfart, förande eller styrande av luftfartyg eller annat fortskaffningsmedel på det sätt som avses i 23 kap. i strafflagen (39/1889) under påverkan av alkohol eller annat berusningsmedel, användning av alkohol eller annat berusningsmedel i sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten, grovt äventyrande av trafiksäkerheten eller till luftfartsförseelse. Uppgifter får dessutom registreras om personer i fråga om vilka det pågår förundersökning, åtalsprövning eller rättegång avseende sådana gärningar som nämns ovan. I certifikatregistret får det föras in uppgifter om utbildning som hänför sig till luftfart.

För beslut och tillsyn som gäller tillstånd får i registret dessutom föras in behövliga uppgifter om läkarundersökningar och hälsotillståndet.

Om de uppgifter enligt 2 mom. som införts i registret förändras, ska tillståndshavaren anmäla detta till Trafiksäkerhetsverket inom 14 dagar. Till övriga delar ska Trafiksäkerhetsverket uppdatera uppgifterna i registret. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om hur förändringarna ska anmälas.

16 §

Luftfartygs registreringsbeteckning och registreringsbevis

För att få finsk nationalitet ska ett luftfartyg införas i luftfartygsregistret eller det militära luftfartsregistret i Finland, om inte något annat föreskrivs nedan i denna lag. Trafiksäkerhetsverket ska ge luftfartyget en registreringsbeteckning och som intyg utfärda ett registreringsbevis över registreringen av ett luftfartyg och ett interimistiskt registreringsbevis över en interimistisk registrering av ett luftfartyg.

Ett luftfartyg ska märkas med nationalitets- och registreringsbeteckningar. Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter av teknisk natur om nationalitets- och registreringsbeteckningarna och märkningen av dem.

17 §

Registreringsrätt

Ett luftfartyg får införas i luftfartygsregistret i Finland om dess ägare, innehavare eller operatör är bosatt eller, om det är fråga om en juridisk person, har sin hemort i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om inte något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Om luftfartygets ägare, innehavare eller operatör är bosatt eller, om det är fråga om en juridisk person, har sin hemort i någon annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet än Finland, är en ytterligare förutsättning för registrering att luftfartygets huvudsakliga avgångsplats är i Finland. En sådan ägare, innehavare eller operatör ska ha ett behörigt ombud i Finland.

Trafiksäkerhetsverket kan dock av särskilda skäl registrera ett luftfartyg i Finland, om luftfartyget har tillräcklig operativ anknytning till Finland och luftfartygets ägare, innehavare eller operatör har ett behörigt ombud i Finland.

Ett luftfartyg som har införts i luftfartygsregistret i en annan stat får inte registreras i Finland.

18 §

Ansökan om registrering

Luftfartygets ägare ska ansöka om registrering hos Trafiksäkerhetsverket. I ansökan ska uppges de uppgifter som nämns i 13 § 1 och 2 mom. samt 14 § 1 och 2 mom., och ansökan ska åtföljas av utredning om förvärvet eller om grunden för besittnings- eller nyttjanderätten till luftfartyget och om att rätt enligt 17 § att registerföra luftfartyget i Finland föreligger.

19 §

Interimistisk registrering

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan och av särskilda skäl registrera ett luftfartyg interimistiskt för överförings- och testflygningar och för utbildning av besättningen. Också luftfartyg som är under byggnad får införas i luftfartygsregistret interimistiskt, om byggarbetet har kommit så långt att luftfartyget kan identifieras.

20 §

Förändringar i registeruppgifterna

Luftfartygets ägare ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar, och ansökan ska åtföljas av tillräcklig utredning för att identifiera och verifiera de förändrade uppgifterna, om

1) de uppgifter enligt 13 § 1 eller 2 mom. eller 14 § 1 eller 2 mom. som ska införas i luftfartygsregistret förändras,

2) det sker en förändring i de förutsättningar för registrering som gäller bonings- eller hemort enligt 17 § 1 eller 2 mom. eller avgångsplats enligt 17 § 2 mom.

Har ett luftfartyg för längre tid än 30 dagar överlåtit till någon annan för att användas av denne för egen räkning, ska överlåtaren anmäla detta till Trafiksäkerhetsverket. Ansökan enligt detta moment ska åtföljas av en avtalshandling eller ansökan som undertecknats av parterna eller en kopia av en sådan.

Ett luftfartygs ägare, innehavare eller operatör kan, när ägande-, besittnings- eller nytt-

janderätten har upphört, anmäla detta för införande i registret. Ansökan ska åtföljas av utredning om att rätten har upphört och uppgift om den nya ägaren, innehavaren eller operatören.

Anmälan om ändringar som avses i 1 och 2 mom. ska göras till Trafiksäkerhetsverket inom 14 dagar. Om ansökan inte har gjorts, kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda användningen av luftfartyget.

21 §

Bevarande av uppgifter

De uppgifter som införts i luftfartygsregistret ska bevaras permanent. De uppgifter som avförts ur registret bevaras permanent i arkivet i anslutning till registret. Bestämmelser om bevarande och arkivering av uppgifter finns i personuppgiftslagen och arkivlagen (831/1994).

22 §

Avförande av luftfartyg ur luftfartygsregistret

Ett luftfartyg ska avföras ur luftfartygsregistret

1) på ansökan av ägaren,

2) om Trafiksäkerhetsverket efter att ha gett ägaren tillfälle att bli hörd konstaterar att den förutsättning som gäller bonings- eller hemort enligt 17 § 1 mom. eller avgångsplats enligt 17 § 2 mom. inte längre uppfylls, eller om det inte längre finns särskilda skäl enligt 17 § 3 mom. att låta luftfartyget kvarstå i registret.

Trafiksäkerhetsverket kan avföra ett luftfartyg ur luftfartygsregistret när luftfartyget har förstörts, skrotats eller försvunnit, om inte ägaren inom en av Trafiksäkerhetsverket utsatt tid på minst sex månader har lagt fram hinder mot att luftfartyget avförs ur registret.

Är ett luftfartyg in-tecknat eller har det gjorts en anteckning om att det är utmätt eller föremål för någon säkringsåtgärd, förutsätts för avförande ur registret dessutom ett skriftligt samtycke av in-teckningshavaren eller den som ansökt om utmätningen eller säkringsåtgärden. Har en flygplatsoperatör hindrat ett luftfartyg från att starta i enlighet med

165 § 2 mom. och anmält detta till Trafiksäkerhetsverket, förutsätts ett skriftligt samtycke av flygplatsoperatören för avförande ur registret.

23 §

Avförande av uppgifter ur certifikatregistret

Uppgifter ska avföras ur certifikatregistret enligt följande:

1) uppgifter om äventyrande av trafiksäkerheten vid luftfart, om förande eller styrande av luftfartyg eller annat fortkäffningsmedel på det sätt som avses i 23 kap. i strafflagen under påverkan av alkohol eller annat berusningsmedel, om användning av alkohol eller annat berusningsmedel i sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten, om grovt äventyrande av trafiksäkerheten och luftfartsförseelser avförs tio år efter det att beslutet om dem har vunnit laga kraft,

2) brottsuppgifter om misstänkta avförs när den misstänkte har befriats från åtal och beslutet har vunnit laga kraft eller när åtalsrätten för det misstänkta brottet har preskriberats,

3) uppgifter om verksamhetsförbud som meddelats den registrerade och uppgifter om andra administrativa åtgärder från luftfartsmyndighetens sida avförs tio år efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

24 §

Trafiksäkerhetsverkets rätt att få uppgifter ur befolkningsdatasystemet

Trots sekretessbestämmelserna har Trafiksäkerhetsverket rätt att för förande av registren enligt denna lag och kontroll av att uppgifterna i registren är riktiga ta del av de uppgifter som av befolkningsdatasystemet framgår om personens namn, personbeteckning, adress, hemkommun, födelsehemkommun, födelsestat, modersmål eller kontaktspråk och om att personen har avlidit samt uppgifter om en sådan begränsning av utlämnandet av uppgifter som avses i 36 § 1 mom. i lagen om befolkningsdatasystemet och Be-

folkningsregistercentralens certifikattjänster (661/2009).

Uppgifterna kan översändas med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form.

25 §

Allmänna förutsättningar för utlämnande av uppgifter

Trafiksäkerhetsverket bestämmer om utlämnandet av uppgifter.

Uppgifter i luftfartygsregistret och certifikatregistret får lämnas ut endast om förutsättningarna för utlämnande av uppgifter enligt denna lag är uppfyllda och inte något annat följer av en persons rätt att förbjuda att uppgifter om honom eller henne lämnas ut. Uppgifter får inte lämnas ut, om detta av grundad anledning kan misstänkas kränka den registrerades integritetsskydd, kränka hans eller hennes intressen eller rättigheter eller äventyra statens säkerhet.

För att lämna ut uppgifter till mottagare i andra än enskilda fall krävs Trafiksäkerhetsverkets tillstånd.

26 §

Utlämnande av offentliga uppgifter i enskilda fall

Utöver vad som föreskrivs i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet har var och en rätt att i enskilda fall få uppgift om eller en kopia av offentliga uppgifter i registret enligt följande:

1) ur luftfartygsregistret, på basis av luftfartygets registreringsbeteckning, uppgifter om luftfartyget och om namn, adress och annan kontaktinformation i fråga om luftfartygets ägare, innehavare, operatör och ombud samt uppgifter om besiktning och luftvärdighet,

2) ur certifikatsregistret, på basis av personbeteckning uppgifter om certifikat.

Med stöd av 1 mom. 1 punkten får också uppgift om luftfartygets tidigare ägare eller innehavare lämnas ut i begränsad utsträckning. Uppgifterna kan översändas via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektro-

nisk form på det sätt som överenskoms med Trafiksäkerhetsverket.

27 §

Utlämnande av offentliga uppgifter i elektronisk form

Offentliga personuppgifter och andra offentliga uppgifter i registret får lämnas ut via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form

1) till myndigheter för skötseln av uppdrag eller förpliktelser som föreskrivs i lag,

2) till Olycksutredningscentralen för säkerhetsutredning,

3) till myndigheter i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, Europeiska kommissionen och myndigheter som avses i internationella överenskommelser för skötseln av förpliktelser som följer av Europeiska unionens lagstiftning eller internationella överenskommelser som är bindande för Finland,

4) av grundad anledning i enskilda fall till myndigheter utanför Europeiska unionen och Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och för fullgörande av myndighetsuppgifter där.

Innan uppgifter lämnas ut ska mottagaren lägga fram utredning om skydd för uppgifterna. Mottagaren får lämna vidare uppgifter som erhållits i elektronisk form endast för skötsel av lagstadgade uppgifter.

28 §

Utlämnande av uppgifter genom teknisk anslutning

Ur luftfartygsregistret och certifikatregistret får uppgifter lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form för finansierings- och försäkringsverksamhet, besiktningens verksamhet, reservdelsförsäljnings- och reservdelsunderhåll, fastställande av flygtrafikavgifter samt annan därmed jämförbar verksamhet.

Uppgifter om en fysisk person får lämnas ut enligt 1 mom. endast om den verksamhet

för vilken uppgifterna begärs ansluter sig till säkerheten inom luftfarten, luftfartyg, flygtrafiken eller de miljöolägenheter som flygtrafiken orsakar.

29 §

Vidareutlämnande av uppgifter

Uppgifter som fås ur luftfartygsregistret och certifikatregistret, med undantag för uppgifter som fås i enskilda fall, får inte lämnas vidare till tredje part utan Trafiksäkerhetsverkets tillstånd. Myndigheter har rätt att lämna uppgifter vidare, om utlämnandet baserar sig på lag, på en förpliktelse i en internationell överenskommelse som är bindande för Finland eller på Europeiska unionens lagstiftning.

30 §

Övriga begränsningar som gäller utlämnande av uppgifter

En person har, utöver vad som föreskrivs i 30 § i personuppgiftslagen, rätt att förbjuda att adressuppgifter och annan kontaktinformation lämnas ut till andra än myndigheter eller för utförandet av lagstadgade uppgifter.

När en sådan begränsning av utlämnande av uppgifter som avses i 24 § 1 mom. och som finns införd i befolkningsdatasystemet överförs till registret ska begränsningen utvidgas till att omfatta även namn när det är fråga om en fysisk person. Begränsningen hindrar inte utlämnande av personuppgifter till de aktörer som avses i 1 mom.

När uppgifter som omfattas av en i 2 mom. avsedd begränsning av utlämnande av uppgifter lämnas ut, ska mottagaren samtidigt underrättas om begränsningen samt om begränsningarna i fråga om användning av och skydd för uppgifterna. Av särskilda skäl kan Trafiksäkerhetsverket låta bli att underrätta mottagaren om utlämningsbegränsningen, om den uppgift som lämnas ut och dess användningsändamål är sådana att syftet med begränsningen av utlämnande av uppgifter inte bedöms bli äventyrad av att mottagaren inte underrättas om utlämningsbegränsningen.

31 §

Utlämnande av känsliga uppgifter

Trots sekretessbestämmelserna får känsliga uppgifter som införts i certifikatregistret lämnas ut till finska myndigheter och utländska luftfartsmyndigheter och myndigheter för undersökning av olyckor, om det är nödvändigt för att fullgöra de uppdrag eller skyldigheter som föreskrivits i lag eller bestäms med stöd av lag.

Uppgifterna får lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form.

3 kap.

Luftfartygs luftvärdighet och begränsningar av utsläpp

32 §

Tillämpningsområde

Om inte något annat följer av EASA-förordningen eller de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den, ska bestämmelserna i detta kapitel gälla i fråga om godkännande av luftvärdighet och miljöcertifiering för luftfartyg och produkter, komponenter och anordningar som hänförs till dem, godkännande av konstruktions- och tillverkningsorganisationer, fortsatt luftvärdighet och godkännande av organisationer och personal som deltar i dessa uppgifter samt den behöriga myndighetens förfaranden.

33 §

Luftvärdighet

Ett luftfartyg ska vara luftvärdigt när det används för luftfart. Ett luftfartyg betraktas som luftvärdigt om det har konstruerats, tillverkats, utrustats och underhållits så att det på ett betryggande sätt kan användas för luftfart samt i fråga om sina egenskaper även i övrigt är sådant.

För att säkerställa en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket,

utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt med beaktande av principerna enligt EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den, närmare föreskrifter om konstruktion, tillverkning, utrustning och underhåll av samt egenskaper hos luftfartyg och deras anordningar och komponenter och om innehållet i och övriga arrangemang i anslutning till de inspektioner och prov som krävs för godkännande.

För att avhjälpa säkerhetsproblem som uppdragats i samband med användningen av luftfartyg eller deras anordningar och komponenter meddelar Trafiksäkerhetsverket dessutom vid behov sådana luftvärdighetsdirektiv av teknisk natur och driftsföreskrifter som förutsätts för flygsäkerheten.

34 §

Upprätthållande av luftvärdighet

Ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg som används för luftfart ska se till att luftfartyget är luftvärdigt. För att uppfylla detta krav ska ägaren, innehavaren eller operatören se till att

- 1) alla fel och skador som påverkar säker användning repareras,
- 2) luftfartyget underhålls i enlighet med dess godkända underhållsprogram,
- 3) luftvärdighetsdirektiv och övriga föreskrifter som påverkar fortsatt luftvärdighet iakttas,
- 4) de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket meddelat med anledning av säkerhetsproblem iakttas,
- 5) reparationer och ändringar som gäller luftfartyget, anordningarna och komponenterna görs så att luftfartyget, anordningarna och komponenterna uppfyller de krav som anges i eller uppställs med stöd av 33 §,
- 6) det efter underhållet görs en testflygning med luftfartyget, om det inte går att försäkra sig om luftfartygets luftvärdighet på något annat sätt.

Det är förbjudet att flyga med ett luftfartyg, om

- 1) det inte är luftvärdigt,
- 2) nödutrustning och annan utrustning som behövs för att använda luftfartyget inte har

installerats korrekt eller inte är i användbart skick, eller

3) det granskningsbevis avseende luftvärdighet som avses i 37 eller 38 § inte är giltigt.

Luftfartygets ägare, innehavare eller operatör kan genom avtal överföra de uppgifter som avses i 1 mom. eller en del av dem på en i 35 § avsedd organisation som svarar för luftvärdighet. När det är fråga om ett luftfartyg med en startmassa på minst 2 730 kg och som inte är av enkel konstruktion, ska en i 35 § avsedd organisation som svarar för luftvärdighet sköta de uppgifter som avses i 1 mom. eller så ska ett annat motsvarande arrangemang som godkänns av Trafiksäkerhetsverket göras om förvaltningen av uppgifterna.

Luftfartygets underhållsprogram och ändringar i det ska godkännas av Trafiksäkerhetsverket eller den organisation som svarar för luftvärdigheten. Underhållsprogrammet för ett luftfartyg av enkel konstruktion och med en högsta tillåten startmassa på mindre än 2 730 kg ska godkännas av luftfartygets ägare, innehavare eller operatör, som svarar för luftfartygets luftvärdighet.

35 §

Organisationer som svarar för luftvärdighet

Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan godkänna en fysisk eller juridisk person som en organisation som svarar för luftvärdighet om personen i fråga har den yrkeskunniga personal som krävs för upprätthållande och övervakning av luftfartygs luftvärdighet, behövliga arbetsredskap och arbetslokaler, arbetsmetoder, ett kvalitetssystem och anvisningar. Godkännandet beviljas för viss tid eller tills vidare med hänsyn till praxis för motsvarande godkännanden i de andra medlemsstaterna. Trafiksäkerhetsverket ska övervaka verksamheten vid de organisationer som svarar för luftvärdighet.

För att säkerställa en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd

av den, närmare föreskrifter om yrkesskickligheten för personalen vid organisationer som svarar för luftvärdighet samt om behövliga arbetsredskap, arbetslokaler, arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över organisationer som svarar för luftvärdighet finns i 14 kap.

36 §

Uppgifter om luftvärdighet

Ägaren, innehavaren eller operatören ska se till att uppgifter om underhållet av luftfartyget och dess anordningar och komponenter registreras och förvaras i den tekniska bokföringen över luftfartyget så att det när som helst går att försäkra sig om luftfartygets luftvärdighet. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om den tekniska bokföringen över luftfartyg.

Ägaren, innehavaren, operatören eller den som fått i uppdrag att ha hand om luftfartygets underhåll och dess luftvärdighetsförvaltning ska utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om omständigheter som kan ha väsentlig betydelse för luftfartygets luftvärdighet.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att av luftfartygets ägare, innehavare, operatör och den som fått i uppdrag att ha hand om luftfartygets underhåll eller dess luftvärdighetsförvaltning få alla uppgifter som behövs för tillsynen över luftvärdigheten.

37 §

Luftvärdighetsbevis och granskningsbevis avseende luftvärdighet

Trafiksäkerhetsverket beviljar luftvärdighetsbevis för luftfartyg som har konstaterats uppfylla luftvärdighetskraven enligt 33 §.

Luftvärdighetsbeviset åtföljs av ett granskningsbevis avseende luftvärdighet. Granskningsbeviset beviljas för viss tid.

Luftvärdighetsbeviset och granskningsbeviset avseende luftvärdighet kan förenas med sådana villkor som behövs för trygg användning av luftfartyget och som gäller särskilda användningsförhållanden.

Trafiksäkerhetsverket godkänner ett utländskt luftvärdighetsbevis eller granskningsbevis avseende luftvärdighet, om luftfartyget uppfyller de krav som gäller för att ett finländskt bevis ska beviljas.

38 §

Flygtillstånd

Trots bestämmelserna i 33 och 34 § kan Trafiksäkerhetsverket för viss tid bevilja tillstånd till att ett luftfartyg används för luftfart för provning av luftfartygets egenskaper, även om fartygets luftvärdighet inte är fullt klarlagd. Trafiksäkerhetsverket kan även i övrigt bevilja ett motsvarande tillstånd för överföringsflygningar eller av andra motsvarande särskilda skäl, även om luftfartyget inte helt uppfyller kraven på luftvärdighet.

Trafiksäkerhetsverket kan i stället för ett luftvärdighetsbevis bevilja ett flygtillstånd för ett luftfartyg som inte har påvisats uppfylla kraven enligt 33 §, men som anses uppfylla kraven på flygsäkerhet med hänsyn till det planerade användningsändamålet. Tillståndet ska åtföljas av ett granskningsbevis avseende luftvärdighet som beviljats för viss tid.

Flygtillståndet och granskningsbeviset avseende luftvärdighet kan förenas med sådana villkor som behövs för säker användning av luftfartyget.

Trafiksäkerhetsverket kan godkänna luftfart med ett luftfartyg som har ett utländskt tillstånd, om förutsättningarna i 1 och 2 mom. uppfylls.

39 §

Tillsyn över luftvärdighet

Trafiksäkerhetsverket ska utöva tillsyn över att luftfartyg samt deras anordningar och komponenter uppfyller kraven på luftvärdighet enligt 33 §. Trafiksäkerhetsverket har rätt att inspektera och besiktiga luftfartyget och förordna att testflygningar ska flygas med det. Luftfartygets ägare, innehavare och

operatör svarar för ordnandet av testflygningar och för kostnaderna för dem.

Vid tillsynen över luftvärdighet kan Trafiksäkerhetsverket anlita biträde av en i 35 § avsedd organisation som svarar för luftvärdighet eller andra inhemska eller utländska sakkunniga.

För fastställande av och tillsyn över luftvärdighet meddelar Trafiksäkerhetsverket vid behov närmare föreskrifter av teknisk natur och föreskrifter om förfaranden i fråga om

- 1) de besiktningar som utförs av verket,
- 2) innehållet i och arrangemangen för de luftvärdighetsgranskningar som organisationer som svarar för luftvärdighet utför när de biträder Trafiksäkerhetsverket,
- 3) innehållet i och arrangemangen för inspektioner för fortsatt brukstid för ett luftfartyg och andra särskilda inspektioner samt den som utför inspektionerna.

40 §

Beviljande och förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet

På grundval av en luftvärdighetsgranskning som utförts av en organisation som svarar för luftvärdighet och på grundval av organisationens rekommendation beviljar eller förnyar Trafiksäkerhetsverket ett granskningsbevis avseende luftvärdighet, om luftfartyget vid granskningstidpunkten uppfyller kraven för beviljande av ett luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd. Trafiksäkerhetsverket kan också bestämma att en organisation som svarar för luftvärdighet och som biträder Trafiksäkerhetsverket i enlighet med 39 § 2 mom. beviljar eller förnyar ett granskningsbevis avseende luftvärdighet på de villkor som Trafiksäkerhetsverket anger särskilt.

Kan inte ett granskningsbevis avseende luftvärdighet eller en rekommendation skäligen fås av den organisation som svarar för luftvärdighet, kan Trafiksäkerhetsverket på grundval av sin besiktning bevilja ett luftvärdighetsbevis eller ett i 38 § 2 mom. avsett flygtillstånd, om luftfartyget vid besiktningstidpunkten uppfyller kraven för beviljande av ett luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd.

41 §

Återkallande av luftvärdighetsbevis, granskningsbevis avseende luftvärdighet och flygtillstånd

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett luftvärdighetsbevis, ett granskningsbevis avseende luftvärdighet eller ett flygtillstånd eller förbjuda att ett luftfartyg används för luftfart, om verket vid tillsynen konstaterar eller har grundad anledning att misstänka att luftfartyget inte är luftvärdigt eller att det inte längre uppfyller kraven på flygsäkerhet och om det inte inom en skälig tid som Trafiksäkerhetsverket bestämmer görs eller visas vara luftvärdigt eller uppfyller eller visas uppfylla kraven på flygsäkerhet.

Om villkor som behövs för flygsäkerheten har ställts för beviljande, förnyande eller godkännande av flygtillstånd eller granskningsbevis avseende luftvärdighet och om dessa villkor inte har följts, kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda användningen av luftfartyget för luftfart till dess att villkoren har uppfyllts.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. ska tillämpas på återkallande av sådant godkännande av ett utländskt luftfartyg som avses i 37 § 4 mom.

42 §

Konstruktion, tillverkning och underhåll

För konstruktion, tillverkning och underhåll av luftfartyg och dess anordningar och komponenter krävs godkännande av Trafiksäkerhetsverket. Ett godkännande ska beviljas sådana konstruktörer, tillverkare eller underhållare som har den yrkeskunniga personal som krävs för uppgifterna, behövliga arbetsredskap samt arbetslokaler, arbetsmetoder, ett kvalitetssystem och anvisningar. Beror på arbetets omfattning och svårighetsgrad kan Trafiksäkerhetsverkets godkännande vara

- 1) ett godkännande av en konstruktions-, tillverknings- eller underhållsorganisation,
- 2) ett flygmekanikercertifikat, eller

- 3) ett godkännande för en person för en viss uppgift som kräver särskild yrkeskunskap.

För en konstruktör krävs inte godkännande, om det är fråga om

- 1) konstruktion som gäller en mindre modifiering eller reparation,

- 2) konstruktion av ett luftfartyg för vilket det inte ansöks om luftvärdighetsbevis eller konstruktion av anordningar eller komponenter till ett sådant luftfartyg, eller

- 3) konstruktion som gäller en modifiering eller reparation i ett luftfartyg för vilket det inte ansöks om luftvärdighetsbevis eller för vilket det har utfärdats ett flygtillstånd i stället för ett luftvärdighetsbevis.

För en tillverkare krävs inte godkännande, om det är fråga om ett luftfartyg där minst 51 procent är byggt av en amatör eller en amatörförening utan vinstsyfte, för vederbörandes egna syften och utan något kommersiellt syfte.

För en underhållare krävs inte godkännande av Trafiksäkerhetsverket, om underhållaren har motsvarande godkännande i en annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller ett godkännande som beviljats i luftfartygets konstruktionsstat. Trafiksäkerhetsverket kan besluta att det inte krävs godkännande för den som utför underhåll, om det är fråga om

- 1) begränsat underhåll av ett privat luftfartyg av enkel konstruktion med en högsta tillåten startmassa på mindre än 2 730 kilogram,

- 2) begränsat underhåll av ett segelflygplan eller en varmluftsballong,

- 3) underhåll av ett luftfartyg för vilket det har utfärdats ett flygtillstånd i stället för ett luftvärdighetsbevis,

- 4) ett arbete som utförs under uppsikt av den som godkänts att utföra underhåll.

För att säkerställa en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt med beaktande av principerna enligt EASA-förordningen och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den, närmare föreskrifter om konstruktörerna, tillverkarna och dem som utför underhåll i fråga om

- 1) personalens utbildning, erfarenhet och yrkeskicklighet,
- 2) prov och intyg som krävs för att fastställa yrkeskickligheten,
- 3) arbetsredskap och arbetslokaler,
- 4) arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

För underlag för modifiering och reparation av luftfartyg krävs godkännande av Trafiksäkerhetsverket, om inte Trafiksäkerhetsverket beslutar något annat. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om underlagen med beaktande av motsvarande krav i Europeiska unionens lagstiftning, och kan förordna om att vissa underlag ska vara befriade från kravet på godkännande, om godkännandet inte är nödvändigt för flygsäkerheten.

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över godkännanden som beviljats för konstruktion, tillverkning och underhåll finns i 14 kap.

43 §

Utbildningsorganisationer för underhållspersonal

Utbildningsorganisationer för underhållspersonal kan ansöka om godkännande hos Trafiksäkerhetsverket. Ett godkännande ska beviljas en utbildningsorganisation om den har den yrkeskunniga personal som krävs för uppgifterna, behövliga utbildningslokaler och utbildningshjälpmedel, ett utbildningsprogram och ett kvalitetssystem. Trafiksäkerhetsverket övervakar organisationernas verksamhet.

För att säkerställa en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den, närmare föreskrifter om utbildningsorganisationerna för underhållspersonal i fråga om

- 1) personalens utbildning, erfarenhet och yrkeskicklighet,
- 2) arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över utbildningsorga-

nisationer för underhållspersonal finns i 14 kap.

44 §

Utsläpp

Ett motordrivet luftfartyg ska vara konstruerat, tillverkat, utrustat och underhållet så att luftfartygets buller och annat utsläpp inte medför skada för miljön eller avsevärd miljöstörning.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter av teknisk natur om buller och övriga utsläpp baserade på de standarder som avses i Chicagokonventionen. Bestämmelser om driftsrestriktioner av bullerskäl vid flygplatser finns i 12 kap.

4 kap.

Certifikat och behörighetskrav

45 §

Kapitlets tillämpningsområde

Om inte något annat följer av EASA-förordningen eller de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den, ska bestämmelserna i detta kapitel gälla i fråga om certifikat, behörigheter, behörighetsbevis och godkännanden för personal som deltar i luftfartygens flyg- och underhållsverksamhet och i fråga om certifikat för flygtrafiktjänstpersonal (tillstånd).

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över tillstånden finns i 14 kap.

46 §

Tillståndsgivare

Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd, om inte något annat följer av 163 §. Medicinska intyg kan dock beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket. Medicinska rapporter för kabinbesättning beviljas av en läkare vid en hälsovårdscentral, en flygläkare eller ett flygmedi-

cinskt centrum. Kabinbesättningsintyg beviljas av Trafiksäkerhetsverket eller av en organisation som Trafiksäkerhetsverket har godkänt för denna uppgift. Ett tillstånd ska beviljas om sökanden uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet. Ett tillstånd beviljas för viss tid om inte något annat bestäms nedan.

47 §

Förutsättningar för att tillstånd ska beviljas och tillståndsslag

För att följande tillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden i fråga om ålder, hälsa, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för det aktuella tillståndsslaget:

- 1) flygcertifikat jämte behörigheter,
- 2) certifikat för underhållspersonal,
- 3) certifikat jämte behörigheter för flygtrafiktjänstpersonal,
- 4) medicinskt intyg,
- 5) certifikat för flygläkare,
- 6) kabinbesättningsintyg och medicinsk rapport för kabinbesättning,
- 7) godkännande för personer som ger rangeringssignaler åt luftfartyg,
- 8) godkännande för flygkontrollant,
- 9) certifikat jämte behörigheter för pilot för fjärrstyrt luftfartyg.

Bestämmelser om tillstånden och förutsättningarna för dem finns i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den. För att säkerställa flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den eller utifrån Eurocontrols normer, närmare föreskrifter om behörighetskrav för tillstånd, ansökan om tillstånd och tillståndens giltighetstider.

Ett tillstånd ska dock inte beviljas om sökanden inte är lämplig att inneha tillståndet. En sökande ska anses olämplig att inneha ett tillstånd, om sökanden

- 1) trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart,

- 2) genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa,

- 3) genom sin tidigare verksamhet har visat sådan allmän ligkiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrifterna att det finns anledning att misstänka att sökanden inte förmår eller vill följa de bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten inom luftfarten.

I tillståndet anges vilka uppgifter innehavaren har rätt att utföra. Tillståndet kan förenas med villkor som behövs för upprätthållande av flygsäkerheten.

Med avvikelse från vad som i språklagen (423/2003) föreskrivs om språk som används hos myndigheter kan Trafiksäkerhetsverket ordna prov på engelska i de kunskaper och färdigheter som krävs för att tillstånd ska beviljas.

48 §

Förutsättningar för beviljande av ett medicinskt intyg

För att ett medicinskt intyg ska beviljas förutsätts det att sökanden uppfyller de medicinska krav som Trafiksäkerhetsverket ställt och som motsvarar de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen eller Eurocontrols normer och rekommendationer eller bestämmelserna i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den.

Ett medicinskt intyg beviljas för viss tid enligt de standarder, normer och rekommendationer som avses i 1 mom., om det inte finns särskilda skäl att avvika från detta. För att ett medicinskt intyg ska beviljas och förnyas krävs det att personen godkänts vid en undersökning av en flygläkare.

Godkända flygläkare eller företagsläkare ska lämna utlåtanden om bedömningen av medicinsk lämplighet samt kopior av det medicinska intyget eller av den medicinska rapporten för kabinbesättningen till Trafiksäkerhetsverket. På begäran ska också flygmedicinsk dokumentation, flygmedicinska bedömningar och andra uppgifter som behövs lämnas till Trafiksäkerhetsverket.

49 §

Skyldighet att anmäla omständigheter som inverkar på behörigheten och fastställande av behörighet

De som ansöker om tillstånd ska till en auktoriserad flygläkare, en företagsläkare eller Trafiksäkerhetsverket anmäla sådana omständigheter som de fått kännedom om och som inverkar på deras behörighet. De som innehar tillstånd ska till Trafiksäkerhetsverket anmäla sådana omständigheter som de fått kännedom om och som inverkar på deras behörighet. Om de omständigheter som inverkar på tillståndshavarens behörighet påverkar tillståndshavarens förutsättningar att sköta uppgifter enligt detta kapitel, ska tillståndshavaren anmäla förändringarna i behörigheten till sin arbetsgivare.

Om det finns anledning att misstänka att sökanden eller tillståndshavaren inte uppfyller förutsättningarna för att ett medicinskt intyg ska beviljas, kan Trafiksäkerhetsverket bestämma att denne ska genomgå läkarkontroller och andra undersökningar för att klarlägga hälsotillståndet.

Om det finns anledning att misstänka att sökanden eller tillståndshavaren inte uppfyller de krav på kunskaper och färdigheter som förutsätts för att ett tillstånd ska beviljas, kan Trafiksäkerhetsverket bestämma att denne ska genomgå teoriprov, kontrollflygningar och andra kontroller.

Den som ansöker om eller innehar ett tillstånd svarar för avgifter och andra kostnader för de kontroller, undersökningar och prov som avses i 2 och 3 mom.

50 §

Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar

För bedömning av förutsättningarna för att bevilja, förnya och återkalla ett tillstånd har Trafiksäkerhetsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att ur straffregistret, bötesregistret och justitieförvaltningens informationssystem med uppgifter om brottmål som är föremål för åtalsprövning samt av förun-

dersökningsmyndigheterna få sådana uppgifter om sökanden eller tillståndshavaren som gäller äventyrande av trafiksäkerheten vid luftfart, grovt äventyrande av trafiksäkerheten vid framförande av ett motordrivet fordon, förande eller styrande av luftfartyg eller annat forskaffningsmedel på det sätt som avses i 23 kap. i strafflagen och användning av alkohol eller annat berusningsmedel i sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten samt upplysningar om pågående förundersökning, åtalsprövning eller rättegång avseende sådana gärningar liksom om straff som dömts ut för nämnda gärningar och andra påföljder för dem.

Den läkare som undersökt den som ansöker om eller innehar ett tillstånd, den läkare som har behandlat eller behandlar den som ansöker om eller innehar ett tillstånd och den sammanslutning och inrättning för sjuk- eller hälsovård där den som ansöker om eller innehar ett tillstånd har vårdats eller vårdas ska trots sekretessbestämmelserna på begäran lämna Trafiksäkerhetsverket upplysningar om omständigheter som eventuellt inverkar på erhållandet av eller giltigheten för ett tillstånd.

En läkare, sammanslutning och inrättning som avses i 2 mom. får trots sekretessbestämmelserna även utan en begäran underrätta Trafiksäkerhetsverket om sina misstankar om att den som ansöker om eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de hälsomässiga förutsättningarna för tillståndet. Innan en anmälan görs ska den som ansöker om eller innehar ett tillstånd informeras om rätten att göra anmälan och om hälsotillståndets inverkan på funktionsförmågan hos dem som deltar i luftfartsverksamhet.

Av en anmälan enligt 3 mom. får framgå endast

1) att den som anmälan gäller eventuellt inte uppfyller de hälsokrav som uppställs i fråga om tillståndet, och

2) vilka ytterligare åtgärder läkaren föreslår för en närmare klarläggning av hälsotillståndet eller dess konsekvenser för funktionsförmågan.

Uppgifterna kan översändas med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form.

51 §

Utländska certifikat

Utländska certifikat kan godkännas om de villkor som anges i detta kapitel uppfylls.

Av de skäl som anges i 143 eller 144 § kan Trafiksäkerhetsverket bestämma att ett utländskt tillstånd som har godkänts i Finland inte berättigar till sådan verksamhet som avses i tillståndet inom finskt territorium, ombord på finska luftfartyg eller vid luftfart med stöd av ett drifttillstånd som har beviljats i Finland.

5 kap.

Allmänna krav som gäller flygverksamhet

52 §

Luftfartygs befälhavare

Luftfartyg, glidare och andra anordningar ska ha en befälhavare när de används för luftfart. Befälhavaren utses av ägaren, innehavaren eller operatören.

53 §

Certifikat, behörigheter och godkännanden samt medicinska intyg för flygbesättningen och piloter för fjärrstyrda luftfartyg

Medlemmarna av luftfartygets flygbesättning och de som styr fjärrstyrda luftfartyg ska ha

1) av Trafiksäkerhetsverket eller den i 163 § avsedda organisationen för sportflygverksamhet beviljade eller godkända certifikat, behörigheter eller godkännanden som uppgiften kräver samt ett medicinskt intyg, eller

2) i en främmande stat utfärdade certifikat, behörigheter och godkännanden som uppgiften kräver och medicinska intyg, vilka i Finland, i enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland, erkänns motsvara de som avses i 1 punkten.

Bestämmelserna i 1 mom. tillämpas inte på förare av luftfartyg och anordningar som avses i 9 § 2 mom.

Med avvikelse från 1 mom. 1 punkten behöver inte andra medlemmar av luftfartygets flygbesättning än luftfartygets befälhavare ha de certifikat, behörigheter eller godkännanden som uppgiften kräver när det gäller skolflygningar eller kontrollflygningar som hänför sig till erhållande av sådana certifikat, behörigheter eller godkännanden.

54 §

Flygelev

En flygelev får flyga ensam när

1) flyginstruktören ger tillstånd till detta och övervakar flygningen,

2) flygeleven vid ensamflygningen av ett flygplan, en helikopter, en autogiro och ett luftskepp är 16 år gammal och vid ensamflygningen av ett segelflygplan och en ballong är 14 år gammal, och

3) flygeleven har ett medicinskt intyg.

55 §

Luftfartygs och fjärrstyrningsplatsers besättning

Ett luftfartyg och dess fjärrstyrningsplats ska vara tryggt bemannade när luftfartyget används för luftfart. Ägaren, innehavaren eller operatören svarar för att fartyget är bemannat på ett betryggande sätt.

Utöver vad som bestäms i 1 mom. och i 4 kap. meddelar Trafiksäkerhetsverket sådana närmare föreskrifter som förutsätts för flygsäkerheten och som baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och på EASA-förordningen och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den, kompletterade med undantag och tillägg av geografiska, klimatologiska och trafikmässiga skäl eller för att samordna internationell praxis med förhållandena i Finland, i fråga om följande:

1) luftfartygets befälhavare, flygbesättning och annan besättning samt fjärrstyrningsplatsens besättning som förutsätts för flyguppdraget,

2) certifikat, behörigheter, behörighetsbevis, rättigheter, godkännanden och medicins-

ka intyg som krävs av flygbesättningen och av dem som styr fjärrstyrda luftfartyg,
 3) utbildning och erfarenhet som krävs av besättningen,
 4) maximala arbets- och flygtider samt minimivilotider.

56 §

Befälhavarens myndighet

Luftfartygets befälhavare utövar den högsta myndigheten ombord. Befälhavaren kan tillfälligt ålägga en medlem av besättningen att utföra en annan syssla än den för vilken denne har anställts.

Om ordning, säkerhet eller något annat nödvändigt skäl kräver det har befälhavaren rätt att vägra ta ombord och av tvingande skäl före starten avlägsna eller, om flygningen påbörjats, vid den första lämpliga landningsplatsen landsätta en medlem av besättningen, passagerare eller gods.

57 §

Förberedelse och genomförande av flygningar

Innan en flygning börjar ska luftfartygets eller anordningens befälhavare försäkra sig om att luftfartyget är luftvärdigt eller att anordningen är luftvärdig och att flygningen även i övrigt har förberetts enligt gällande bestämmelser och föreskrifter.

Befälhavaren ska se till att flygningen genomförs på ett betryggande sätt och att bestämmelserna, föreskrifterna, villkoren enligt drifttillståndet, bruksflygtillståndet eller flygutbildningstillståndet och den av luftfartsmyndigheten godkända flyghandboken iaktas under flygningen.

Medlemmarna av besättningen, inklusive besättning vid fjärrstyrningsplatsen för fjärrstyrda luftfartyg och spanare, ska utföra de uppgifter som ålagts besättningen i flyghandboken och i drifttillståndet, bruksflygtillståndet eller flygutbildningstillståndet, om inte luftfartygets befälhavare bestämmer något annat om uppgiftsfördelningen.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela sådana närmare föreskrifter som säkerheten kräver och som baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen, på ECAC:s och Eurocontrols normer samt på bestämmelserna i EASA-förordningen och i de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den, kompletterade med undantag och tillägg av geografiska, klimatologiska och trafikmässiga skäl eller för att samordna internationell praxis med förhållandena i Finland, i fråga om följande:

- 1) planering av och förberedelser inför en flygning,
- 2) genomförande av en flygning och verksamhet under flygningen,
- 3) specialutrustning som krävs för den aktuella flygningen,
- 4) omedelbara åtgärder efter flygningen,
- 5) fallskärmshoppning,
- 6) avancerad flygning,
- 7) flygbogsering,
- 8) spridning av ämnen eller fällning av föremål, och
- 9) säker användning av luftfartyg som kan framföras på vatten.

58 §

Försorg om luftfartyg, passagerare och gods

Luftfartygets befälhavare och besättning är skyldiga att dra försorg om luftfartyget samt passagerare och gods som transporteras i fartyget. Om ett luftfartyg råkar i nöd, ska befälhavaren och besättningen med till buds stående medel skydda fartyget samt personer och gods ombord.

59 §

Passagerarnas skyldigheter på flygningar

Passagerarna får inte äventyra flygningens, besättningens eller passagerarnas säkerhet. Passagerarna ska följa de påbud som besättningen utfärdar för att upprätthålla säkerheten och ordningen under flygningen.

60 §

Ordning och tvångsmedel

Om ett luftfartyg är i fara eller om passagerarnas eller besättningens säkerhet annars kräver det, har luftfartygets befälhavare rätt att gripa eller visitera personer eller granska eller omhändertaga gods för att återställa ordningen eller för att avvärja en fara som hotar säkerheten. Befälhavaren har för gripandet, visiteringen, granskningen eller omhändertagandet rätt att använda sådana nödvändiga maktmedel som utifrån en helhetsbedömning kan anses försvarliga med hänsyn till hur stor faran är och situationen också i övrigt. Varje medlem av besättningen är skyldig att utan särskild order ge befälhavaren behövligt bistånd. På uppmaning av befälhavaren eller en medlem av besättningen har också passagerarna rätt att ge sådant bistånd med iakttagande av anvisningar som ges av befälhavaren eller en medlem av besättningen. Medlemmarna av besättningen och passagerarna har rätt att vidta sådana förebyggande åtgärder som avses i 1 mom. utan befälhavarens uppmaning, om det är uppenbart att åtgärden är nödvändig för att skydda luftfartyget eller personer eller egendom ombord. Befälhavaren ska så snart som möjligt informeras om åtgärderna.

De medel som avses i 1 mom. får användas högst till dess att ärendet kan överföras på den behöriga myndigheten.

Bestämmelser om excess i samband med användning av maktmedel finns i 4 kap. 6 § 3 mom. och 7 § i strafflagen.

61 §

Luftfartygs handlingar

I ett finskt luftfartyg ska följande handlingar finnas när det används för luftfart:

- 1) ett giltigt registreringsbevis,
- 2) ett giltigt luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd som utfärdats med stöd av 38 §,
- 3) en utredning över luftfartygets obligatoriska försäkringsskydd,
- 4) de av luftfartygets typ och flygningen beroende övriga handlingar som behövs för

en säker flygning och för myndigheternas tillsyn över flygningen.

I ett utländskt luftfartyg och ett luftfartyg som inte har registrerats ska följande handlingar finnas när det används för luftfart inom finskt territorium:

1) ett giltigt registreringsbevis som utfärdats i en stat som tillträtt Chicagokonventionen eller ett i 10 § 1 mom. avsett tillstånd av Trafiksäkerhetsverket att använda luftfartyget inom finskt territorium,

2) ett giltigt luftvärdighetsbevis enligt bilaga 8 till Chicagokonventionen eller ett av Trafiksäkerhetsverket erkänt flygtillstånd,

3) en utredning över luftfartygets obligatoriska försäkringsskydd,

4) de av luftfartygets typ och flygningen beroende övriga handlingar som behövs för en säker flygning och för myndigheternas tillsyn över flygningen.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om de handlingar som krävs för ett obemannat luftfartyg, med hänsyn till utvecklingen av den internationella lagstiftningen och Europeiska unionens lagstiftning. De handlingar som krävs för ett obemannat luftfartyg ska förvaras på fjärrstyrningsplatsen, om inte Trafiksäkerhetsverket bestämmer något annat.

6 kap.

Kommersiell lufttransport och tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall

62 §

Definitioner

I enlighet med unionslagstiftningen avses i detta kapitel med

1) *lufttrafikförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen,

2) *förordningen om luftfartsavtal med tredjeland* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder,

3) *kommersiell lufttransport* användning av luftfartyg mot betalning eller annan ersätt-

ning för transport av passagerare, gods eller post, inklusive rundflygningar,

4) *bruksflyg* användning av luftfartyg för specialuppdrag,

5) *bruksflygtillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren kan bedriva bruksflyg,

6) *flygutbildningstillstånd* ett tillstånd att ge sådan flygutbildning eller teoretisk utbildning som hänför sig till skaffande av och fortsatt giltighet för certifikat, behörighetsbevis, behörigheter eller godkännanden för luftfartygs flygbesättning,

7) *flyguppvisningstillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren får ordna en flyguppvisning,

8) *flygtävlingstillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren får ordna en flygtävling,

9) *operativ licens* ett tillstånd med stöd av vilket den som innehar tillståndet mot betalning eller annan ersättning får utföra lufttransport av passagerare, post och gods,

10) *flyguppvisning* en i lagen om sammankomster (530/1999) avsedd offentlig tillställning vid vilken det ordnas luftfartsverksamhet inför publik,

11) *avancerad flygning* avsiktligt utförda manövrer med ett luftfartyg som innebär en plötslig förändring av dess läge, ett onormalt läge eller en onormal variation i hastighet, som inte krävs vid normal flygning eller vid utbildning för andra certifikat eller behörigheter än behörigheten för avancerad flygning,

12) *kommersiell trafik* all luftfartygstrafik som mot ersättning eller annan form av gottgörelse är tillgänglig för allmänheten eller, om den inte är tillgänglig för allmänheten, bedrivs i enlighet med ett avtal mellan en operatör och en kund, och som inte kontrolleras av kunden,

13) *tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet* tillstånd som krävs för användning av obemannade luftfartyg som styrs från en fjärrstyrningsplats.

63 §

Operativ licens

Bestämmelser om operativ licens finns i lufttrafikförordningen. Operativ licens bevil-

jas av Trafiksäkerhetsverket. Utöver vad som i lufttrafikförordningen föreskrivs om förutsättningar för beviljande av operativ licens krävs av sökanden gott anseende. Sökanden uppfyller inte kravet på gott anseende, om sökanden under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att sökanden är uppenbart olämplig att bedriva flygtrafik. Gott anseende bevisas genom ett utlåtande av Rättsregistercentralen.

De luftfartyg som lufttrafikföretag använder ska registreras i luftfartygsregistret i Finland. I fråga om ett enskilt luftfartyg som ett lufttrafikföretag använder kan Trafiksäkerhetsverket tillåta att det registreras i en annan medlemsstat, om tillsynen över dess flygsäkerhet kan utövas på lämpligt sätt.

64 §

Flygtrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- och ändpunkt i Finland

För bedrivande av flygtrafik på flygrutter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet med start- eller ändpunkt i Finland krävs en operativ licens om beviljats i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Trafiksäkerhetsverket kan i enskilda fall eller på grundval av internationella förpliktelser som är bindande för Finland bevilja även andra än ovan avsedda innehavare av en operativ licens ett tillstånd att bedriva sådan trafik.

65 §

Allmän trafikplikt

Trafikverket beslutar om införande av allmän trafikplikt enligt artikel 16 i lufttrafikförordningen. På flygrutter som omfattas av allmän trafikplikt kan Trafikverket införa begränsningar enligt lufttrafikförordningen, om

begränsningarna behövs för att trygga trafiken på flygrutterna.

66 §

Reguljär lufttrafik mellan Finland och tredjeländer

Trafiksäkerhetsverket beviljar flygruttsvisa trafiktillstånd för reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer.

Om inte något annat följer av 67 §, krävs för ett trafiktillstånd att

1) sökanden har en operativ licens enligt 63 § och är etablerad i Finland,

2) sökanden är ett bolag som utsetts av ett i 1 mom. avsett tredjeland och som uppfyller de villkor för bedrivande av trafik som ställts i luftfartsavtalet mellan Finland och tredjelandet i fråga, eller

3) sökanden är ett bolag som utsetts av ett i 1 mom. avsett tredjeland, har ett av en myndighet i det landet beviljat tillstånd som motsvarar ett drifttillstånd enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen och uppfyller de krav på flygbolag i tredjeländer som uppställs i denna lag och i Europeiska unionens förordningar samt att kommunikationsministeriet anser att det med tanke på trafikpolitiken i Finland är motiverat att bevilja tillstånd.

Trafiksäkerhetsverket fastställer vid behov transportavgifterna, platsutbudet, tidtabellerna och övriga flygtrafikvillkor för trafik enligt 1 mom.

67 §

Flygtrafik på flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar

Trafiksäkerhetsverket beslutar vilken eller vilka av dem som ansökt om trafiktillstånd som får bedriva trafik på sådana flygrutter enligt 66 § som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal. Ett beslut om trafiktillstånd ska basera sig på en övergripande granskning, där hänsyn tas till passagerar- och godstrafikens behov, främjande av konkurrens och en balanserad ut-

veckling av flygtrafiken inom Europeiska unionen.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om beviljande av trafiktillstånd för de flygrutter som avses i 1 mom. och om de utredningar utifrån vilka de sökande jämförs.

68 §

Icke-reguljär lufttrafik mellan Finland och tredjeländer

Trafiksäkerhetsverket kan bevilja ett lufttrafikföretag från ett tredjeland ett sådant tillstånd att flyga i icke-reguljär trafik mellan Finland och tredjeländer som gäller enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar. Tillstånd beviljas, om lufttrafikföretaget visar att dess drifttillstånd och operativa licens eller tillstånd som motsvarar dessa gör det möjligt att bedriva trafiken och att det förfogar över materiel som lämpar sig för adekvata flygningar.

Tillstånd kan vägras om det finns anledning att misstänka att

1) sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt,

2) sökanden inte har tillräcklig ansvarsförsäkring för skador vid luftfart,

3) sökanden med hjälp av ett tillstånd försöker kringgå de krav på bedrivande av reguljär flygtrafik som föreskrivs i 66 och 67 §, eller

4) sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om förfarandet för ansökan om tillstånd enligt 1 mom. och om de handlingar med hjälp av vilka sökanden visar att tillståndsvillkoren uppfylls. Trafiksäkerhetsverket kan dessutom genom föreskrifter begränsa den andel som andra lufttransporter än de som säljs som en del av paketresor får utgöra av det totala platsutbudet på varje flygning, förutsatt att begränsningen baserar sig på internationell praxis som tillämpas allmänt i staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller på ömsesidighet.

I de föreskrifter som avses i 3 mom. ska i tillämpliga delar beaktas Europeiska unio-

nens lagstiftning om bedrivande av icke-reguljär flygtrafik och dessutom

- 1) de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen,
- 2) ECAC:s rekommendationer,
- 3) internationell praxis till den del den allmänt tillämpas i medlemsstaterna.

Lufttrafikföretag som innehar en operativ licens som beviljats i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet får bedriva icke-reguljär flygtrafik mellan Finland och tredjeländer utan något separat tillstånd.

Om innehavaren av ett trafik tillstånd som avses i 66 § kräver det, kan Trafiksäkerhetsverket dock förbjuda bedrivande av icke-reguljär flygtrafik enligt 5 mom. om det orsakar verksamheten enligt trafik tillståndet ekonomiska olägenheter som inte kan betraktas som obetydliga och lufttrafikföretaget kringgår begränsningarna för reguljär flygtrafik genom att bedriva icke-reguljär flygtrafik.

69 §

Flygtrafik över finskt territorium

Reguljär och icke-reguljär flygtrafik får bedrivas över finskt territorium utan separat tillstånd, om så har avtalats mellan Finland och lufttrafikföretagets hemstat på grundval av ett bilateralt eller multilateralt avtal.

I andra än de fall som avses i 1 mom. beviljar Trafiksäkerhetsverket tillstånd för flygtrafik över finskt territorium. Tillstånd beviljas för reguljär flygtrafik, enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar. Tillstånd beviljas, om lufttrafikföretaget visar att dess drifttillstånd och operativa licens eller tillstånd som motsvarar dessa gör det möjligt att bedriva trafiken och att det förfogar över materiel som lämpar sig för adekvata flygningar.

Tillstånd kan vägras om det finns anledning att misstänka att

- 1) sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt,
- 2) sökanden inte har tillräcklig ansvarsförsäkring för skador vid luftfart, eller

- 3) sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.

70 §

Bruksflygtillstånd

För bruksflyg krävs ett bruksflygtillstånd av Trafiksäkerhetsverket. För att bruksflygtillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden har den organisation och personal som krävs för att bruksflyg ska kunna utföras på ett betryggande sätt och förfogar över materiel som lämpar sig för den planerade verksamheten. Det krävs inte något bruksflygtillstånd, om en verksamhetsutövare med hemort eller huvudsakligt driftställe i någon annan medlemsstat visar att verksamhetsutövaren uppfyller de krav i fråga om tillstånd och behörighet eller andra motsvarande krav som i den medlemsstaten ställs för motsvarande verksamhet. Trafiksäkerhetsverket kan dock ställa icke-diskriminerande villkor som behövs för säkerställande av säker verksamhet.

Bruksflygtillstånd krävs inte för följande flygningar när de genomförs i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter:

- 1) flygningar för bogsering av segelflygplan,
- 2) flygningar för fallskärmshoppning,
- 3) flygningar för övervakning av skogsbränder,
- 4) statlig eller militär luftfart,
- 5) sporadiska efterspanings- och räddningsflygningar på begäran av en myndighet.

Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att även annat bruksflyg än bruksflyg enligt 2 mom. får bedrivas utan tillstånd, om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten.

Trafiksäkerhetsverket meddelar de närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av bruksflygtillstånd som behövs för säker verksamhet med bruksflyg. Föreskrifterna kan gälla

- 1) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av bruksflygtillstånd,
- 2) materiel som används för den verksamhet som avses i bruksflygtillståndet,
- 3) drifthandböcker och förfaranden för innehavare av bruksflygtillstånd,

4) ekonomiska krav på innehavare av bruksflygtillstånd.

Bruksflygtillstånd ska beviljas, om sökanden uppfyller villkoren enligt denna paragraf och de villkor som föreskrivits med stöd av 4 mom. Bruksflygtillstånd beviljas för viss tid, vilken Trafiksäkerhetsverket bestämmer utifrån sökandens verksamhetsförutsättningar, de bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten eller på någon annan motsvarande grund.

Med undantag för obemannade luftfartyg med en operativ massa understigande 150 kilogram, ska luftfartyg som används för bruksflyg registreras i luftfartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja ett luftfartyg som registrerats i en annan medlemsstat bruksflygtillstånd, om tillsynen över dess flygsäkerhet kan utövas på ett ändamålsenligt sätt. Om inte något lämpligt i en medlemsstat registrerat luftfartyg står till förfogande för bruksflyg och om inte flygsäkerheten äventyras, kan Trafiksäkerhetsverket godkänna att ett luftfartyg som registrerats i luftfartygsregistret i ett tredjeland används. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de förutsättningar under vilka ett sådant luftfartyg kan godkännas för bruksflygningsuppdrag.

71 §

Flygutbildningstillstånd

För flygutbildning och teoretisk utbildning som hänför sig till skaffande av och fortsatt giltighet för certifikat, behörighetsbevis, behörigheter och godkännanden för luftfartygs flygbesättning krävs ett flygutbildningstillstånd av Trafiksäkerhetsverket. För att flygutbildningstillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden har den organisation och personal som krävs för trygg och adekvat flygutbildning och förfogar över materiel, lokaler och läromedel som lämpar sig för den planerade verksamheten.

Trafiksäkerhetsverket meddelar de närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av flygutbildningstillstånd som behövs för säker flygutbildningsverksamhet. Föreskrifterna kan gälla

1) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av flygutbildningstillstånd,

2) materiel, undervisningslokaler och övriga läromedel som används för den verksamhet som avses i ett flygutbildningstillstånd,

3) drifthandböcker, verksamhetsmetoder och utbildningsprogram för innehavare av flygutbildningstillstånd.

Flygutbildningstillstånd ska beviljas, om sökanden uppfyller villkoren enligt denna paragraf och de villkor som föreskrivits med stöd av 2 mom. Flygutbildningstillstånd beviljas för viss tid, vilken Trafiksäkerhetsverket bestämmer utifrån sökandens verksamhetsförutsättningar, de bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten eller på någon annan motsvarande grund.

Trafiksäkerhetsverket kan bestämma att flygutbildningstillstånd inte behövs för ett visst slag av flygutbildning, om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om godkännande av utbildningsorganisationer för kabinbesättningen, med hänsyn till bestämmelserna i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 och rådande praxis i Europa.

72 §

Flyguppvisningar och flygtävlingar

För ordnande av flyguppvisningar eller flygtävlingar krävs ett tillstånd av Trafiksäkerhetsverket när

- 1) evenemanget ordnas på en flygplats,
- 2) programmet omfattar avancerad flygning, eller
- 3) evenemanget har utländska deltagare.

För att tillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden har den organisation och personal som krävs för att uppvisningen eller tävlingen ska kunna genomföras på ett betryggande sätt. Dessutom förutsätts det att den materiel som används vid det evenemang som avses i tillståndet, de som uppträder vid flyguppvisningen eller tävlingsdeltagarna,

flygprogrammen och säkerhetsarrangemangen vid evenemanget uppfyller kraven enligt gällande bestämmelser och föreskrifter.

Trafiksäkerhetsverket meddelar de närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd som behövs för att evenemangen ska kunna ordnas på ett betryggande sätt. Föreskrifterna kan gälla

1) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av flyguppvisningstillstånd eller flygtävlingstillstånd,

2) materiel som används vid det evenemang som avses i flyguppvisningstillståndet eller flygtävlingstillståndet, personer som uppträder vid flyguppvisningen, de uppträdandes flygprogram och tävlingsdeltagare, samt

3) verksamhetsmetoder för innehavare av flyguppvisningstillstånd eller flygtävlingstillstånd, säkerhetsarrangemang vid evenemangen samt arrangörens samverkan med flygtrafiktjänstorgan och andra myndigheter än luftfartsmyndigheterna.

Flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd ska beviljas, om sökanden uppfyller förutsättningarna enligt denna paragraf och de förutsättningar som föreskrivits med stöd av 3 mom. Flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd beviljas särskilt för varje evenemang eller evenemangsserie.

Trafiksäkerhetsverket får meddela föreskrifter som behövs för att sådana flyguppvisningar och flygtävlingar som inte kräver separat tillstånd ska kunna ordnas på ett betryggande sätt. Föreskrifterna kan gälla anmälan om evenemanget, arrangörens ansvariga personer och verksamhetsmetoder, säkerhetsarrangemang vid evenemanget samt samverkan med flygtrafiktjänstorgan och andra myndigheter än luftfartsmyndigheterna.

73 §

Tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet

Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet. För att tillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden har den personal som krävs för att bedriva säker

fjärrstyrd flygverksamhet samt förfogar över materiel som lämpar sig för verksamheten och de anvisningar som gäller verksamheten.

74 §

Administrativa påföljder

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över de tillstånd som avses i detta kapitel finns i 14 kap.

7 kap.

Flygplatser och markutrustning

75 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *trafikflygplats* en flygplats med fasta flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster,

2) *flygplats för lätta luftfartyg* en flygplats som används för flygverksamhet med segel- och motorsegelflygplan, luftskepp, varmluftsballonger och andra lätta luftfartyg som Trafiksäkerhetsverket anger närmare,

3) *annat område som tjänar luftfarten* ett område där det finns från flygplatsområdet avskilda byggnader, konstruktioner eller anordningar som tjänar luftfarten,

4) *intyg över godkännande av trafikflygplats* ett tillstånd som bekräftar att trafikflygplatsens operatör och dess personal har den yrkesskicklighet och organisation och de verksamhetsmetoder som krävs för att säkra att lufttrafiken är tillräckligt säker och att trafikflygplatsen stämmer överens med gällande bestämmelser och föreskrifter,

5) *tillstånd till drift av flygplats* ett tillstånd som bekräftar flygplatsens organisation och verksamhetsvillkor och dess överensstämmelse med gällande bestämmelser och föreskrifter,

6) *manöverområde* en del av flygplatsen som är avsedd för start, landning och taxning med luftfartyg och som inte hör till stationsplattan, och

7) *stationsplatta* en del av flygplatsen som är avsedd för lastning och lossning av passa-

gerare, post och gods samt för tankning, uppställning eller underhåll av luftfartyg.

76 §

Användning av flygplatser och andra områden

För start och landning med luftfartyg får användas endast flygplatser och sådana områden som avses i 2 mom. i denna paragraf. Förbudet att använda andra områden gäller inte nödlägen, nödlandningar eller andra därmed jämförbara situationer och inte heller start och landning med obemannade luftfartyg eller militära helikoptrar, andra statliga helikoptrar eller, vid räddningsflygningar, handräckningsflygningar och operativa flygningar, med helikoptrar som används för efterspanings- och räddningsverksamhet. I fråga om användning av landningsområden på fartyg för start och landning med helikoptrar föreskrivs särskilt.

För start och landning med luftfartyg får tillfälligt användas ett öppet vattenområde samt med samtycke av områdets ägare eller innehavare något annat land- eller vattenområde, även om området inte särskilt har organiserats för ett sådant ändamål. Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov för säkerheten inom luftfarten behövliga föreskrifter om

- 1) tillfällig användning av land- och vattenområden,
- 2) dimensionering av och ytegenskaper hos områden som används av luftfartyg,
- 3) flyghinderbegränsningar,
- 4) andra omständigheter som påverkar säkerheten vid start och landning.

Bestämmelser om det samtycke av delägarlaget för ett samfällt mark- eller vattenområde som förutsätts för det tillstånd av mark- eller vattenområdets ägare eller innehavare som behövs för verksamhet enligt 2 mom. finns i lagen om samfälligheter (758/1989).

Om det krävs av hänsyn till flygsäkerheten eller för att trafiken ska kunna löpa smidigt eller av skäl som hänför sig försvaret eller för idkande av näring eller förebyggande av skadliga miljökonsekvenser, kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda användningen av andra områden än en flygplats eller begränsa användningen av ett område som avses i 2

mom. till luftfartygs starter och landningar. Trafiksäkerhetsverket ska höra närings-, trafik- och miljöcentralen samt vid behov andra myndigheter, om skälet till förbudet eller begränsningen är något annat än flygsäkerhet eller att trafiken ska kunna löpa smidigt.

77 §

Främjande av smidig flygtrafik

Trafiksäkerhetsverket ska göra upp och fastställa ett nationellt handlingsprogram för främjande av smidig flygtrafik och, i syfte att utveckla smidig flygtrafik, främja samordningen av verksamheten för de företag och myndigheter som regelbundet verkar på trafikflygplatserna.

I enlighet med det nationella handlingsprogrammet och Trafiksäkerhetsverkets driftsföreskrifter och föreskrifter av teknisk natur ska trafikflygplatsens operatör sörja för samordningen av verksamheten för de företag och myndigheter som regelbundet verkar på trafikflygplatsen.

78 §

Fördelning av ankomst- och avgångstider vid trafikflygplatser

Bestämmelser om fördelning av ankomst- och avgångstider vid trafikflygplatser finns i slotförordningen.

Om inte något annat bestäms i 3 mom. svarar Trafiksäkerhetsverket för de uppgifter som anges för medlemsstaterna i slotförordningen. Trafiksäkerhetsverket utser den tidtabellsanpassare eller samordnare som avses i artikel 4.1 i slotförordningen.

Trafikflygplatsens operatör ska

- 1) utföra den kapacitetsanalys som avses i artikel 3.3 i slotförordningen,
- 2) tillsätta den samordningskommitté som avses i artikel 5.1 i slotförordningen,
- 3) i enlighet med artikel 6.1 i slotförordningen fastställa de parametrar som används vid fördelning av ankomst- och avgångstider.

79 §

Byggnadstillstånd

För inrättande av en flygplats eller något annat område som tjänar luftfarten krävs byggnadstillstånd. Detsamma gäller ändringar av flygplatser eller andra områden som tjänar luftfarten, när ändringarna kan ha konsekvenser för flygsäkerheten eller avsevärda konsekvenser för landskapsbilden. Trafiksäkerhetsverket beviljar byggnadstillstånd. Statsrådet kan i enskilda fall förbehålla sig rätten att avgöra ett ärende som gäller byggnadstillstånd.

Byggnadstillstånd enligt detta kapitel krävs dock inte för reservlandningsplatser som inrättas för försvarsmaktens behov med tanke på krisförhållanden och övning inför sådana, för försvarsmaktens helikopterlandningsplatser eller flygplatser för lätta luftfartyg som används inom försvarsmaktens verksamhet med modellflygplan. Byggnadstillstånd krävs inte heller för helikopterlandningsplatser avsedda uteslutande för gränsbevakningsväsendet.

Om inte något annat följer av detta kapitel, iakttas vid inrättande eller ändring av en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfarten vad som bestäms om planläggning, miljötillstånd, bedömning av miljökonsekvenserna, byggande samt inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter. Om den miljökonsekvensbeskrivning som avses i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994) innehåller de uppgifter om miljökonsekvenser som behövs för tillämpningen av denna lag, krävs inte samma utredning en gång till. Av tillståndsbeslutet ska det framgå hur bedömningen enligt den lagen har beaktats.

Bestämmelserna om det åtgärdstillstånd som avses i 126 § i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) och i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den paragrafen ska inte tillämpas på inrättande av flygplatsområden och inte på byggande av radiofyror för luftfart och radaranläggningar samt skyddskonstruktioner för dessa eller på andra sådana anordningar och konstruktioner som är nödvändiga för flygsäkerheten och en reguljär flygtrafik. För åtgärder på flygplatser och andra områden som tjänar luftfarten förutsätts inte heller ansökan om tillstånd för

miljöåtgärder enligt 128 § i den lagen eller anmälan enligt 129 § i samma lag.

80 §

Hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd

Innan tillstånd till byggande av en flygplats beviljas ska kommunen samt, enligt ärendets art, försvarsministeriet, miljöministeriet, närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

Om ansökan om byggnadstillstånd avser byggande eller i 79 § avsedda ändringar av ett annat område som tjänar luftfarten än en flygplats eller konstruktioner och anordningar på en sådan, ska kommunen samt, enligt ärendets art, andra behöriga myndigheter och grannarna ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet innan byggnadstillstånd beviljas.

81 §

Förutsättningar för beviljande av byggnadstillstånd

Byggnadstillstånd ska beviljas, om en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfarten samt byggnader, konstruktioner och anordningar på flygplatsen eller området uppfyller kraven på flygsäkerhet och smidig trafik, och flygplatsen har beviljats ett miljötillstånd enligt miljöskyddslagen (86/2000). Byggnadstillståndet kan förenas med villkor, med hjälp av vilka flygsäkerheten och smidig trafik kan säkerställas. Ett byggnadstillstånd kan dock vägras av försvarsskäl.

Utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen meddelar Trafiksäkerhetsverket de närmare föreskrifter om förutsättningarna för byggnadstillstånd som behövs för säker och smidig flygverksamhet. Föreskrifterna kan gälla

1) dimensionering av och egenskaper hos de områden som är avsedda att användas av luftfartyg,

2) flyghinderbegränsningar och märkning av flyghinder,

3) visuella markanordningar,

4) flygtrafiktjänster på flygplatser,

- 5) räddningsverksamhet på flygplatser,
- 6) luftfartsskydd,
- 7) övriga med 1–6 punkten jämförbara krav för säkerställande av säker och smidig flygtrafik.

Byggnadstillstånd beviljas för viss tid, minst fem år. Tillståndet kan återkallas, om de förutsättningarna som förenats med tillståndet inte iakttas eller om villkoren för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls och om tillståndshavaren inte har avhjälpt bristerna inom en skälig tid som Trafiksäkerhetsverket bestämmer.

82 §

Intyg över godkännande av trafikflygplats

En trafikflygplats ska vara godkänd av Trafiksäkerhetsverket om inte något annat föreskrivs nedan. I intyget över godkännande anges den trafik eller annan luftfart som en trafikflygplats får användas till.

Användningen av en trafikflygplats som är i allmänt bruk ska vara tillåten på samma villkor för alla, om inte något annat föreskrivs i slotförordningen eller med stöd av den.

Intyg över godkännande krävs inte för en trafikflygplats som används uteslutande för militär luftfart eller statlig luftfart.

83 §

Förutsättningar för beviljande av intyg över godkännande av trafikflygplats

Ett intyg över godkännande ska beviljas, om sökanden visar att

- 1) trafikflygplatsen och dess områden, anordningar, system och verksamheter är förenliga med föreskrifterna,
- 2) trafikflygplatsens operatör och dess personal har den kompetens och erfarenhet som behövs för att driva trafikflygplatsen.

Utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen meddelar Trafiksäkerhetsverket de närmare föreskrifter om förutsättningarna för intyg över godkännande som behövs för säker och smidig flygverksamhet. Föreskrifterna kan gälla

1) dimensionering av och egenskaper hos de områden som är avsedda att användas av luftfartyg,

2) anmälan av uppgifter som gäller trafikflygplatser,

3) flyghinderbegränsningar och märkning av flyghinder,

4) visuella markanordningar,

5) flygtrafiktjänster på trafikflygplatser,

6) ledning och övervakning av trafiken,

7) personalens utbildning och behörighet,

8) skötsel samt tekniskt genomförande av inspektioner,

9) snöborttagning och halkbekämpning,

10) räddningsverksamhet på trafikflygplatser,

11) tillfälliga arrangemang på trafikflygplatser,

12) fågelbekämpning och bekämpning av andra djur på flygplatser och i närheten av dem,

13) trafikflygplatsoperatörens drifthandbok,

14) trafikflygplatsoperatörens organisation och personalens kompetens,

15) trafikflygplatsoperatörens säkerhetsledningssystem,

16) övriga krav för säkerställande av säker flygtrafik.

Godkännande beviljas för viss tid eller tills vidare. Godkännandet gäller högst så länge som innehavaren av intyget har rätt att använda trafikflygplatsens land- eller vattenområde.

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över godkännande och förutsättningarna för godkännande finns i 14 kap.

84 §

Tillstånd till drift av flygplats

För flygplatser för vilka det inte förutsätts ett sådant intyg över godkännande som avses i 82 § krävs tillstånd av Trafiksäkerhetsverket, om inte något annat föreskrivs nedan. I tillståndet fastställs flygplatsoperatören, vem som är flygplatschef och för hurdan trafik och annan luftfart flygplatsen får användas.

Tillstånd enligt 1 mom. krävs inte för drift av en flygplats som används uteslutande för militär luftfart eller statlig luftfart.

85 §

Förutsättningar för beviljande av tillstånd till drift av flygplats

Tillstånd till drift av flygplats ska beviljas, om sökanden har visat att flygplatsen uppfyller de villkor för byggnadstillstånd som avses i 81 § och att flygplatsoperatören har en organisation som gör det möjligt att driva flygplatsen på ett betryggande sätt. I fråga om beviljande av tillstånd till drift tillämpas 83 § 3 mom.

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över tillstånd och uppfyllandet av förutsättningarna för tillstånd finns i 14 kap.

86 §

Flygplatser för lätta luftfartyg

Tillstånd behöver inte sökas för byggande och drift av flygplatser för lätta luftfartyg. Operatören för en sådan flygplats ska dock lämna anmälan till Trafiksäkerhetsverket 90 dagar innan byggandet inleds och 30 dagar innan flygplatsen tas i bruk. Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om vilka uppgifter som ska framgå av anmälan.

Trafiksäkerhetsverket kan i syfte att förhindra att flygsäkerheten äventyras eller att skadliga miljökonsekvenser uppstår eller av försvarsskäl förbjuda byggandet eller ibruktagandet av en flygplats för lätta luftfartyg eller ställa sådana villkor i fråga om flygsäkerheten, miljöskyddet och försvaret som behövs för byggandet och användningen av flygplatsen.

87 §

Godkännande av ibruktagandet av byggnader, konstruktioner och anordningar

Trafiksäkerhetsverkets godkännande krävs innan byggnader, konstruktioner och anordningar på flygplatser och andra områden som tjänar luftfarten tas i bruk efter att de har byggts eller ändrats. Ett godkännande ska beviljas, om byggnaderna, konstruktionerna och anordningarna uppfyller kraven på flygsäkerhet och smidig trafik. Trafiksäkerhetsverkets godkännande krävs inte, om byggnaderna, konstruktionerna, anordningarna eller ändringarna inte påverkar flygsäkerheten eller stör trafiken.

88 §

Förbud mot användning av flygplatser och begränsning av användningen

Flygplatsoperatören svarar för att flygplatsen stämmer överens med föreskrifterna under de servicetider som anmälts. För användningen av en flygplats för start, landning och taxning med ett luftfartyg under övriga tider svarar luftfartygets befälhavare.

Flygplatsoperatören ska förbjuda eller begränsa användning av flygplatsen eller ett annat område som tjänar luftfarten eller av byggnaderna, konstruktionerna eller anordningarna under både servicetider och andra tider, om den fått kännedom om att

1) den utrustning som enligt luftfartsföreskrifterna krävs på en flygplats inte är i skick,

2) manöverområdet eller stationsplattan på grund av tjällossning eller reparationsarbeten inte stämmer överens med föreskrifterna,

3) manöverområdet eller stationsplattan på grund av ett hinder inte stämmer överens med föreskrifterna,

4) det på flygplatsen ordnas ett evenemang som begränsar eller hindrar flygverksamheten, eller

5) det behövs av något annat med 1–4 punkten jämförbart vägande skäl.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela ett förbud eller en begränsning enligt 2 mom., om det anser att flygplatsoperatören inte har förfarit på det sätt som förutsätts i momentet.

8 kap.

Marktjänster

89 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *marktjänster* de tjänster som utförs på en flygplats för en användare och som räknas upp i bilagan till marktjänstdirektivet, och

2) *egenhantering* en situation där den som transporterar passagerare, gods och post med flyg skaffar sig en eller flera typer av marktjänster utan att ingå något kontrakt om detta med tredje man.

Transportörer betraktas inte som i 1 mom. 2 punkten avsedda tredje män i förhållande till varandra om den ena innehar en aktiemajoritet i den andra eller samma aktör innehar aktiemajoriteten i var och en av dem.

90 §

Tillhandahållande av marktjänster

Flygplatsoperatören får inte utan en grund som anges i denna paragraf begränsa tillhandahållandet av marktjänster eller egenhanteringen till den del marktjänstdirektivet ska tillämpas på tillhandahållandet av tjänsterna på flygplatsen. Flygplatsoperatören är skyldig att se till att bestämmelserna i artikel 16 i marktjänstdirektivet iakttas när flygplatsens konstruktioner och anordningar används för marktjänster och egenhantering och när denna användning organiseras.

Trafiksäkerhetsverket kan på flygplatsoperatörens ansökan begränsa tillhandahållandet av marktjänster eller egenhanteringen i enlighet med artikel 6, 7, 9 eller 15 i marktjänstdirektivet eller ålägga leverantörerna av marktjänster skyldigheter i fråga om offentlig service enligt artikel 15. En begränsning enligt artikel 9 gäller dock endast till den del den godkänns av Europeiska kommissionen enligt vad som bestäms i artikel 9.5. När Trafiksäkerhetsverket begränsar tillhandahållandet av marktjänster eller egenhanteringen i enlighet med artikel 6, 7, 9 eller 15 ska det förfara så som bestämmelserna i de nämnda

artiklarna anger samt vid behov ordna ett urvalsförfarande för leverantörer av marktjänster i enlighet med artikel 11 i direktivet. Upplysningar om urvalsbesluten och om tillstånd som utan urval getts för tillhandahållande av marktjänster som omfattas av en begränsning ska lämnas på det sätt som bestäms i artikel 11.3 i marktjänstdirektivet.

I ärenden som gäller marktjänster ska flygplatsoperatören höra den användarkommitté som avses i 94 § och leverantörerna av marktjänster så som föreskrivs i artikel 13 i marktjänstdirektivet.

I enlighet med artikel 20 i marktjänstdirektivet kan Trafiksäkerhetsverket på grund av att ömsesidighet saknas begränsa de rättigheter som avses i direktivet när det är fråga om leverantörer av marktjänster och utövare av egenhantering från ett tredjeland.

Trafiksäkerhetsverket får meddela sådana närmare föreskrifter om marktjänster som behövs för säkerhet och smidighet. Föreskrifterna kan gälla marktjänstarrangemang, övergripande administrering av marktjänsterna och ansvarsfördelning för att marktjänsterna inte ska medföra fara för flygtrafiken.

91 §

Användning av flygplatsens centraliserade infrastrukturer

Trafiksäkerhetsverket kan på flygplatsoperatörens ansökan besluta att leverantörerna av marktjänster och de som är berättigade till egenhantering ska använda flygplatsens centraliserade infrastrukturer för ordnande av marktjänsterna. I detta fall tillämpas artikel 8 i marktjänstdirektivet.

92 §

Bokföringsmässig uppdelning samt kontroll av bokföringen över marktjänster

En leverantör av marktjänster ska göra en bokföringsmässig uppdelning mellan den verksamhet som är knuten till marktjänsterna och den övriga verksamheten samt på begäran till den kontrollant som Trafiksäkerhetsverket förordnat överlämna sin bokföring och

de uppgifter som behövs för övervakningen av att den bokföringsmässiga uppdelningen iakttas.

Kontrollanten avger till Trafiksäkerhetsverket en berättelse om hur den bokföringsmässiga uppdelningen har genomförts. Trots sekretessen får Trafiksäkerhetsverket överlämna berättelsen till kommissionen och Konkurrens- och konsumentverket.

93 §

Säkerhetsledning som krävs av en leverantör av marktjänster

En leverantör av marktjänster ska förvalta och utveckla ett säkerhetsledningssystem med hjälp av vilket leverantören säkerställer säkerheten inom den egna verksamheten och främjar säkerheten på hela flygplatsen. Säkerhetsledningssystemet ska åtminstone innehålla uppgifter om

- 1) ansvarsfördelning och beslutsförfarande hos leverantören av marktjänster,
- 2) verksamhetens överensstämmelse med kraven,
- 3) underleverantörer och tillsynen över dem,
- 4) dokumenthantering,
- 5) rapportering om och behandling av händelser,
- 6) personalutbildning och annan personalutveckling, och
- 7) hanteringen av materiel.

Leverantören av marktjänster ska lämna in uppgifterna om sitt säkerhetsledningssystem till flygplatsoperatören och Trafiksäkerhetsverket.

94 §

Användarkommittén

Flygplatsoperatören svarar för att det för de flygplatser som omfattas av marktjänstdirektivets tillämpningsområde inrättas en användarkommitté. Till kommittén kallas företrädare för flygplatsens användare och av organisationer som företräder dessa användare.

Användarkommittén ska bistå flygplatsoperatören vid ordnandet av marktjänster på flygplatsen.

Användarkommittén ska själv göra upp sin arbetsordning som ska innehålla kommitténs arbetsmetoder och förfaringssätt samt kommitténs röstningsregler.

9 kap.

Luftfartsskydd

95 §

Kapitlets tillämpningsområde och allmänna bestämmelser

Bestämmelser om luftfartsskydd finns i förordningen om skyddsregler och i de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den.

I de fall som avses i artiklarna 4.4 och 6 i förordningen om skyddsregler kan Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om åtgärder som avviker från eller kompletterar förordningen om skyddsregler och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den, om det är motiverat med hänsyn till de beräknade hoten, det allmänna säkerhetsläget eller särskilda problem i anslutning till den lokala tillämpningen av de åtgärder som avses i förordningen om skyddsregler och i de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den. Åtgärderna får dock inte innebära avvikelser från vad som föreskrivs i 97 § 2 mom. Trafiksäkerhetsverket ska underrätta Europeiska kommissionen om åtgärderna.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter som förutsätts för luftfartsskyddet, med hänsyn till de standarder och rekommendationer som avses i Chicago-konventionen och de krav på nationella definitioner som ställs i förordningen om skyddsregler och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den.

96 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) flygplats flygplatser som avses i förordningen om skyddsregler och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den,

2) flygsida rörelseområdet på en flygplats, angränsande mark och byggnader eller delar av dessa, till vilket tillträde är begränsat,

3) luftfartsskydd en kombination av åtgärder och personella och materiella resurser som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar som äventyrar skyddet av den civila luftfarten,

4) behörighetskort ett kort som ges de anställda vid en flygplats och dem som regelbundet rör sig på flygplatsen och som styrker identiteten och anger inom vilket område personen i fråga får röra sig,

5) passerkort för fordon ett fordonsspecifikt tillstånd som anger vilka områden fordonet får köra till.

97 §

Utförande av kontroller

Bestämmelser om hur säkerhetskontroller ska utföras finns i förordningen om skyddsregler och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den. Trafiksäkerhetsverket får meddela föreskrifter som kompletterar bestämmelserna i dessa förordningar.

Säkerhetskontrollerna ska utföras så att de inte medför onödiga olägenheter för de personer, varor eller objekt som ska kontrolleras. Kontrollerna får inte onödigt försvåra eller störa flygtrafiken eller den övriga verksamheten på flygplatsen.

98 §

Utbildning för luftfartsskydd

Utbildning för luftfartsskydd ges av en instruktör som godkänts av Trafiksäkerhetsverket.

99 §

Ansvar för skyddsåtgärder

Flygplatsoperatören svarar för genomförandet av de åtgärder och arrangemang som förutsätts på flygplatsen för luftfartsskyddet enligt förordningen om skyddsregler, de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den och detta kapitel, om det inte har föreskrivits att en myndighet, ett lufttrafikföretag eller någon annan verksamhetsutövare ska ansvara för detta.

100 §

Allmän begränsning av rörelsefriheten och andra begränsningar på vissa områden på trafikflygplatser

Det är förbjudet att utan flygplatsoperatörens tillstånd röra sig och vistas på flygplatsens flygsida och behörighetsområden samt i de byggnader som är direkt anslutna till flygsidan, om tillträde till områdena och byggnaderna har hindrats genom stängsel eller andra konstruktioner och begränsningarna av rörelsefrihet och vistelse är tydligt markerade.

Det är förbjudet att fotografera eller filma säkerhetskontrollåtgärder på flygplatsen utan flygplatsoperatörens tillstånd, om förbudet anges tydligt.

101 §

Säkerhetsprövning

I förordningen om skyddsregler och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den föreskrivs om säkerhetsprövning av personer. Om någon av följande omständigheter framkommer vid säkerhetsprövningen, utgör de ett hinder för beviljande av tillträdesrätt enligt 102 §, behörighetskort enligt 103 § eller andra godkännanden och tillstånd som avses i förordningarna:

1) sökanden har dömts till fängelsestraff för brott som visar allmän likgiltighet för andras säkerhet, för narkotikabrott eller för tillhörighet till en organiserad kriminell sammanslutning,

2) sökanden har dömts till bötesstraff för överträdelse av bestämmelserna eller föreskrifterna om flygsäkerhet eller luftfartsskydd,

3) sökanden har genom sin tidigare verksamhet visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrifterna att det finns anledning att misstänka att sökanden inte förmår eller vill följa de bestämmelser och föreskrifter som krävs för uppgiften.

102 §

Tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden

Flygplatsoperatören beviljar tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden för personer som har ett giltigt skäl att befinna sig där. Anställda vid polisen, gränsbevakningsväsendet och Tullen har tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden på basis av sina tjänsteåligganden. Flygplatsoperatören kan återkalla den tillträdesrätt som avses i 1 mom., om den används på ett sätt som äventyrar genomförandet av eller effektiviteten hos skyddsåtgärder enligt förordningen om skyddsregler eller detta kapitel. Flygplatsoperatören kan återkalla tillträdesrätten även om någon omständighet som avses i 101 § framkommer om tillståndshavaren under tillträdesrättens giltighetstid.

103 §

Behörighetskort och passerkort för fordon

Flygplatsoperatören beviljar flygplatsens behörighetskort och passerkort för fordon. Flygplatsoperatören kan ta ut en avgift för behörighetskort och passerkort för fordon som motsvarar kostnaderna för tillverkningen och hanteringen. Avgiften ska vara icke-diskriminerande.

Flygplatsoperatören kan återkalla ett behörighetskorts giltighet eller ett passerkort för fordon och kräva att korten återlämnas, om de används på ett sätt som äventyrar genomförandet av eller effektiviteten hos skyddsåtgärder enligt förordningen om skyddsregler eller detta kapitel.

Flygplatsoperatören kan även återkalla behörighetskortets giltighet om någon omständighet som avses i 101 § framkommer om kortets innehavare.

104 §

Utrustning som ska användas som stöd för luftfartsskyddet

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett godkännande i enlighet med förordningen om skyddsregler av utrustning som ska användas som stöd för luftfartsskyddet, om det visar sig att utrustningen inte uppfyller de kriterier för godkännande som anges i förordningen och om inte utrustningen utan dröjsmål ändras så att den uppfyller kraven.

10 kap.

Luftrumsplanering, flygledningstjänst och flygtrafiktjänst

105 §

Kapitlets tillämpningsområde och allmänna bestämmelser

Bestämmelser om luftrumsplanering, flygledningstjänst och flygtrafiktjänst finns i

1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luft- rummet,

2) förordningen om tillhandahållande av tjänster,

3) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (förordningen om luftrummet),

4) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst,

5) de förordningar som kommissionen antagit med stöd av förordningarna i 1–4 punkten.

Utöver de förordningar som nämns i 1 mom. ska bestämmelserna i detta kapitel tillämpas i fråga om luftrum, flygledningstjänst och flygtrafiktjänst.

Utöver vad som föreskrivs annanstans i detta kapitel meddelar Trafiksäkerhetsverket sådana närmare föreskrifter om luftrumsplanering, flygledningstjänst och flygtrafiktjänst som förutsätts för säker och smidig luftfart

och som baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt Eurocontrols normer och rekommendationer. Trafiksäkerhetsverket meddelar också sådana kompletterande föreskrifter om luftrumsplanering, flygledningstjänst och flygtrafiktjänst som förutsätts i Europeiska unionens lagstiftning. Trafiksäkerhetsverket ska höra försvarsmakten om dessa föreskrifter till den del de hänför sig till verksamhetsförutsättningarna för militär luftfart eller inrikesministeriet till den del de hänför sig till verksamhetsförutsättningarna för statlig luftfart. Bestämmelser om samordning av civil, militär och statlig luftfart för en flexibel användning av luftrummet utfärdas genom förordning av statsrådet.

106 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *gemensamt europeiskt luftrum* en helhet som baserar sig på de förordningar som avses i 105 § 1 mom.,

2) *kontrollzon* ett kontrollerat luftrum som sträcker sig från mark- eller vattenytan upp till en fastställd övre gräns,

3) *terminalområde* ett kontrollområde i anslutning till en eller flera större flygplatser,

4) *luftrumsklass* ett luftrum med definierade gränser där flygningar av bestämda typer kan genomföras och där fastställda flygtrafikledningstjänster tillhandahålls och regler följs,

5) *flyginformationsregion* ett luftrum av definierad omfattning inom vilket flyginformations- och alarmeringstjänster tillhandahålls,

6) *luftrumsplanering* en planeringsfunktion som främst syftar till att maximera användningen av tillgängligt luftrum genom dynamisk tidsfördelning och, ibland, separering av luftrummet mellan olika kategorier av luftrumets användare utifrån kortsiktiga behov,

7) *strukturering av luftrummet* Trafiksäkerhetsverkets beslutsfattande i samband

med vilket användningen av och strukturen för luftrummet fastställs,

8) *flygledningstjänst* den samlade luftburna och markbaserade flygtrafikledningstjänst, luftrumsplanering och flödesplanering som krävs för att säkerställa säkra och effektiva rörelser för luftfartyg under alla faser av flygningen,

9) *flygtrafiktjänst* flygtrafiklednings-, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst, flygvädertjänst och flygbriefingstjänst.

107 §

Samordning av civil och militär luftfart

För samordning av civil och militär luftfart i luftrummet tillämpas principerna i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet. Vid iakttagandet av principerna ska det säkerställas att aktörer inom militär luftfart och statlig luftfart kan utföra de uppgifter som föreskrivits för dem.

Kommunikationsministeriet och försvarsministeriet kommer överens om hur behoven inom den civila och den militära luftfarten ska beaktas vid luftrumsplanering och flygledningstjänst, när flygtrafiktjänster tillhandahålls samt vid förfaranden i samband med flexibel användning av luftrummet. Principerna för flexibel användning av luftrummet finns i den handbok som styr luftrumsplaneringen.

I samband med kommunikationsministeriet finns en delegation för luftrumsplanering med uppgift att bereda de ärenden som avses i 2 mom. mellan kommunikationsministeriets och försvarsministeriets förvaltningsområden. Statsrådet tillsätter delegationen, som består av representanter för den civila och den militära luftfarten, för tre år i sänder.

Närmare bestämmelser om uppgifter och sammansättning för delegationen för luftrumsplanering får utfärdas genom förordning av statsrådet.

108 §

Tillhandahållande av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst

Statsrådet utser en leverantör av flygtrafikledningstjänst med ensamrätt inom hela eller en del av det luftrum som Finland ansvarar för. Innan leverantören av flygtrafikledningstjänst utses ska inrikesministeriet och försvarsministeriet höras och när leverantören utses ska hänsyn tas till särdragen hos de flygtrafikledningstjänster som tillhandahålls inom hela eller en del av luftrummet, en bibehållen hög säkerhetsnivå, effektiv användning av luftrummet och möjligheter att utföra uppgifter i anslutning till efterspanings- och räddningstjänst, territorialövervakning och sådana undantagsförhållanden som avses i 3 § 1 och 2 punkten i beredskapslagen (1552/2011). Leverantören av flygtrafikledningstjänst utses så att detta förenas med villkor som gäller ändring, begränsning, tillfälligt avbrott och återkallande.

Statsrådet kan utse en leverantör av flygvädertjänst med ensamrätt inom hela eller en del av det luftrum som Finland ansvarar för. Innan leverantören av flygvädertjänst utses ska inrikesministeriet, försvarsministeriet och leverantören av flygtrafikledningstjänst höras. När leverantören av flygvädertjänst utses ska hänsyn tas till en bibehållen hög säkerhetsnivå och möjligheter att utföra uppgifter som hänför sig till efterspanings- och räddningstjänst, territorialövervakning och krishantering. Leverantören av flygvädertjänst utses så att detta förenas med villkor som gäller ändring, begränsning, tillfälligt avbrott och återkallande.

Kommunikationsministeriet kan besluta att flygtrafiktjänst ska tillhandahållas endast på engelska inom hela eller en del av det luftrum som Finland ansvarar för, om det behövs för att trygga flygsäkerheten och smidig luftfart och för att förverkliga målen för det gemensamma europeiska luftrummet.

109 §

Strukturering av luftrummet och luftrumsplanering

Om inte något annat följer av 11 §, beslutar Trafiksäkerhetsverket om inrättande och änd-

ring av luftrumsblock inom en del av det luftrum som Finland ansvarar för. Vid beslutsfattandet ska Trafiksäkerhetsverket ta hänsyn till smidig flygtrafik, försvarsaspekter, samordning av civil och militär luftfart samt lämpliga verksamhetsförutsättningar för statlig luftfart och förutsättningar för sportflygning.

Trafiksäkerhetsverket fastställer principerna för användning och strukturering av luftrummet samt meddelar närmare föreskrifter om en säker, effektiv och flexibel användning av luftrummet.

En cell för luftrumsplanering i vars verksamhet både civila och militära aktörer deltar, är verksam i samband med en leverantör av flygtrafikledningstjänst som har utsetts enligt 108 §. Under sådana undantagsförhållanden som avses i 3 § 1 och 2 punkten i beredskapslagen svarar försvarsmakten för luftrumsplaneringen.

110 §

Flygförande

Leverantören av flygtrafikledningstjänst ansvarar för flygplatsens start- och ankomstvägar samt för flygförfarandena inom kontrollzonen och terminalområdet samt inom det luftrum där flyginformationstjänst för flygplatsen tillhandahålls.

111 §

Avgifter för flygtrafiktjänst

Trafiksäkerhetsverket ska övervaka att avgifterna för flygtrafiktjänst bestäms i enlighet med artikel 15 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.

Trafiksäkerhetsverket ska också övervaka att de avgifter som tas ut av den statliga och den militära luftfarten är skäligen och att 112 § iakttas vid prissättningen.

112 §

Flygtrafiktjänster som drivs, tillhandahålls och utvecklas för den statliga och den militära luftfartens uppgifter och prissättningen av tjänsterna

En leverantör av flygtrafikledningstjänst enligt 108 § driver, tillhandahåller och utvecklar flygtrafiktjänster i lufrumsblock för den civila, statliga och militära luftfartens behov. De avgifter som tas ut av statsluftfartyg och militära luftfartyg ska motsvara de avgifter som tas ut för tjänster som tillhandahålls luftfartyg inom den civila luftfarten, om det inte är fråga om en särskild tjänst eller om något annat inte har överenskommit om avgifterna. Leverantören av flygtrafikledningstjänst och representanter för den statliga och den militära luftfarten ska närmare komma överens om de tjänster som tillhandahålls den statliga och den militära luftfarten och om prissättningen av tjänsterna.

Med en särskild tjänst inom flygtrafiktjänsten avses i denna lag de flygtrafiktjänster som behövs på grund av de krav som statsluftfartygs och militära luftfartygs verksamhet ställer och

1) som tillhandahålls av endast en leverantör,

2) för vilka det inte har bestämts avgifter i enlighet med de allmänna tjänstevillkoren, och

3) som används endast av statsluftfartyg eller militära luftfartyg.

Närmare bestämmelser om de tjänster som hör till de särskilda tjänsterna inom flygtrafiktjänsten får utfärdas genom förordning av statsrådet.

De ersättningar som ska betalas för särskilda tjänster inom flygtrafiktjänsten ska vara skäliga med beaktande av de särskilda kostnader som tjänsten orsakar och en skälig avkastning.

113 §

Certifikat, behörighetsbevis, behörigheter, godkännanden och medicinska intyg för flygtrafiktjänstpersonal

Flygledare och flygledarelever som utför flygkontrolluppgifter ska ha

1) av Trafiksäkerhetsverket beviljat eller godkänt certifikat, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett av en auktoriserad flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket beviljat medicinskt intyg, eller

2) ett i en främmande stat utfärdat certifikat, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg, vilka erkänns i Finland i enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

AFIS-personal som tillhandahåller flyginformationstjänster på en flygplats ska ha

1) av Trafiksäkerhetsverket beviljat eller godkänt certifikat, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg,

2) ett i en främmande stat utfärdat certifikat eller motsvarande tillstånd, som Trafiksäkerhetsverket utifrån sin konsekvensbedömning godkänner som ett finskt tillstånd efter lokal utbildning,

3) ett medicinskt intyg som erkänns i Finland i enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland,

4) ett certifikat som avses i 1 mom.

Trafiksäkerhetsverket meddelar de närmare föreskrifter som förutsatts för flygsäkerheten utifrån de standarder som avses i Chicago-konventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den eller utifrån Eurocontrols bestämmelser, kompletterade med undantag och tillägg av geografiska, klimatologiska och trafikmässiga skäl eller för att samordna internationell praxis med förhållandena i Finland, i fråga om certifikat, behörigheter, behörighetsbevis, godkännanden och medicinska intyg som krävs av flygledare, flygledarelever och AFIS-personal.

114 §

Utbildning av flygtrafiktjänstpersonal

För tillhandahållande av utbildning som gäller certifikat för AFIS-personal krävs godkännande av Trafiksäkerhetsverket. Ett godkännande ska beviljas en sökande som har den yrkeskunniga personal som krävs för

uppgifterna samt behövliga utbildningslokaler och utbildningshjälpmedel, ett utbildningsprogram och ett kvalitetssystem. Trafiksäkerhetsverket övervakar verksamheten inom de organisationer som ger utbildning.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov föreskrifter om utbildningen av och behörigheten för den tekniska personal inom flygtrafiktjänst som arbetar i uppgifter som hänför sig till flygsäkerheten för flygtrafiktjänstens operativa system. När Trafiksäkerhetsverket bereder föreskrifterna ska det beakta de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt kraven i Europeiska unionens lagstiftning.

Trafiksäkerhetsverket godkänner behörighetssystemet för den tekniska personalen inom flygtrafiktjänsten. Ett godkännande ska beviljas, om systemet uppfyller de krav som ställs utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och utifrån Eurocontrols normer och rekommendationer. Trafiksäkerhetsverket ska övervaka verksamheten för den som ansvarar för behörighetssystemet.

För säkerställande av en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och utifrån Europeiska unionens lagstiftning, närmare föreskrifter om utbildningsorganisationerna enligt 1 mom. i fråga om

1) personalens utbildning, erfarenhet och yrkeskicklighet,

2) utbildningsprogram, arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över godkännanden som gäller utbildningsorganisationer finns i 14 kap.

115 §

Insamling av uppgifter som gäller förverkligandet av målen för det gemensamma europeiska luftrummet

Trafiksäkerhetsverket har rätt att trots sekretessbestämmelserna av leverantören av flygtrafiktjänst och försvarsmakten få de behövliga uppgifter som det enligt de förordningar av Europeiska unionen som avses i

105 § behöver för bedömning av hur målen för det gemensamma europeiska luftrummet har förverkligats och för rapportering om dem till Europeiska kommissionen.

116 §

Upptagningar inom flygtrafiktjänsten

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska se till att lägesbilder av trafiken och flygtrafiktjänstens tele- och radiokommunikation upptas och förvaras så att de är skyddade mot obehörig insyn.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om upptagningsätt och bevaringstider för upptagningarna med beaktande av behoven av att utreda luftfartsolyckor, tillbud och händelser, den upptagningsteknik som används och motsvarande omständigheter. Uppgifter om färdplan och lägesbild kan trots personuppgiftslagen utlämnas till en cell för luftrumsplanering och en leverantör av flygtrafikledningstjänst i en annan stat eller organisation, om internationella standarder och internationell praxis kräver detta, dock med beaktande av försvarets behov. Till den del upptagningarna innehåller personuppgifter, ska i fråga om insamling, registrering, lagring och avförande av uppgifter tillämpas kraven i personuppgiftslagen. Leverantören av flygtrafiktjänst ska minst vart femte år bedöma behovet att avföra uppgifter ur registret.

Om inte något annat följer av annan lagstiftning, får upptagningarna användas utslutande för undersökning av olyckor, tillbud och motsvarande situationer och för flygtrafiktjänstleverantörens eget flygsäkerhetsarbete. Upptagningar av lägesbilder av trafiken får dessutom användas för miljökonsekvensbedömning och planering av luftrummet.

11 kap.

Luftfartsolyckor, efterspanings- och räddningstjänst för luftfart, tillbud och händelser

117 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *efterspanings- och räddningstjänst för luftfart* åtgärder för att lokalisera och undsätta ett luftfartyg som är nödställt, försvunnet eller utsatt för hotande fara eller har drabbats av en olycka så att räddningsmyndigheterna kan inleda insatser för att rädda ett luftfartyg och människorna i det,

2) *nödpositionering* identifierings- och lokaliseringssuppgifter som anger läget för den terminalutrustning och anslutning som innehas av en efterspanad användare, när en myndighet har grundad anledning att anta att föremålet för efterspaningen befinner sig i uppenbar nöd eller i omedelbar fara och när lokaliseringssåtgärden inte tål dröjsmål,

3) *allvarligt tillbud* sådant allvarligt tillbud som avses i bilaga 13 till Chicagokonventionen, och

4) *händelse* information om sådana tillbud, driftsavbrott, defekter, fel eller andra avvikande omständigheter i anslutning till framförande av ett luftfartyg och i anslutning till luftfartens verksamheter och tjänster som äventyrar eller skulle ha kunnat äventyra säkerheten för luftfartyget, för personerna ombord eller för vilka andra personer som helst.

118 §

Rapportering av luftfartsolyckor och tillbud

Trafiksäkerhetsverket ska underrättas om olyckor och allvarliga tillbud. Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om hur rapporteringen ska göras.

Bestämmelser om anmälan av olyckor och tillbud till Olycksutredningscentralen finns i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011).

Bestämmelser om anmälan av ärenden som hänför sig till sjöräddningslagens tillämpningsområde till sjöräddningens ledningscentral finns i sjöräddningslagen (1145/2001).

119 §

Utredning av luftfartsolyckor

Olycksutredningscentralen utreder olyckor och tillbud inom luftfarten i enlighet med det som i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG samt i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser föreskrivs om utredning.

Den militära luftfartsmyndigheten utreder militära luftfartsolyckor i enlighet med det som i lagen om utredning av militära luftfartsolyckor (526/2011) föreskrivs om utredning.

120 §

Undersökning som ordnas av Trafiksäkerhetsverket

Trafiksäkerhetsverket undersöker andra med civil luftfart förknippade tillbud och händelser än de som avses i 119 §, om undersökningen behövs för att främja flygsäkerheten.

Trafiksäkerhetsverket kan anlita utomstående experter vid undersökningen.

121 §

Efterspanings- och räddningstjänst för luftfart

Statsrådet utser en leverantör av flygtrafikledningstjänst som sörjer för att efterspanings- och räddningstjänst för luftfart ordnas.

Statsrådet tillsätter en delegation som samordnar samarbetet mellan leverantören av efterspanings- och räddningstjänst för luftfart och olika myndigheter.

Trafiksäkerhetsverket

1) meddelar utifrån standarderna om efterspanings- och räddningstjänst för luftfart i Chicagokonventionen föreskrifter om förfaranden och praxis som tillämpas i efterspanings- och räddningstjänsten för luftfart,

2) övervakar att denna lag, föreskrifter som utfärdats med stöd av den samt internationella avtal iakttas vid efterspanings- och räddningstjänst för luftfart.

Utifrån den i 2 mom. avsedda delegationens arbete och de standarder som avses i 3 mom. 1 punkten ska Trafiksäkerhetsverket samordna arbetsfördelningen mellan olika räddningsmyndigheter och leverantören när det gäller ordnandet av efterspanings- och räddningstjänst för luftfart samt meddela nödvändiga föreskrifter om efterspanings- och räddningstjänst för luftfart. I detta arbete kan Trafiksäkerhetsverket anlita biträde av den delegation som avses i 2 mom.

För uppdrag inom efterspanings- och räddningstjänst för luftfart betalas ersättning som motsvarar självkostnadsvärdet för tillhandahållandet av den. Närmare bestämmelser om ersättningen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg eller den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller på en flygplats eller vid någon annan anläggning för luftfart ska delta i efterspanings- och räddningstjänst för luftfart och i flygräddningsövningar, om denne inte kan lägga fram ett giltigt hinder. För person- eller egendomsskador som under efterspanings- och räddningstjänst för luftfart vållats den som ålagts att delta i tjänsten ska betalas ersättning enligt 5 kap. i skadeståndslagen (412/1974).

122 §

Register över automatiska nödradiosändare

För inledande av efterspanings- och räddningstjänster ska Kommunikationsverket föra ett register över automatiska nödradiosändare.

I registret över automatiska nödradiosändare ska följande uppgifter om luftfartyg införas:

1) namn och kontaktuppgifter avseende ägaren och operatören,

2) namn och kontaktuppgifter för andra som utsetts till kontaktpersoner i händelse av efterspaning och räddning,

3) den automatiska nödradiosändarens identifieringskod, som ska vara kodad med ett av den registeransvarige förutsatt protokoll enligt en sådan standard som avses i Chicagokonventionen, och uppgifter om sändarens tillverkning och typgodkännande,

4) den automatiska nödradiosändarens art,

5) tillverkaren och typen,

6) registreringsbeteckningen,

7) hemflygplatsen,

8) det maximala passagerarantalet,

9) färgen,

10) radioutrustningen.

I registret över automatiska nödradiosändare får även införas andra uppgifter om luftfartyget enligt internationella standarder och internationell praxis.

Trafiksäkerhetsverket får meddela föreskrifter som kompletterar 2 och 3 mom. om införande av uppgifter i registret, om internationella förpliktelser som gäller Finland, allmänt använda internationella standarder, registrets syfte, genomförandet av räddningsverksamheten, den tekniska utvecklingen eller motsvarande omständigheter kräver det.

Luftfartygets ägare och operatör ska underätta den registeransvarige om de uppgifter som avses i denna paragraf och förändringar i dem, och anmälan ska åtföljas av en utredning som är tillräcklig för att specificera och verifiera uppgifterna.

Personuppgifter ska avföras ur registret tre år efter utgången av det år då uppgifterna om ett luftfartygs automatiska nödradiosändare har avförts ur registret på begäran av luftfartygets ägare, innehavare eller operatör. Till övriga delar ska behovet av bevarande av personuppgifter i registret bedömas minst vart femte år från det att de infördes. I fråga om bevarande av personuppgifter och avförande av dem ur registret tillämpas kraven i personuppgiftslagen.

Uppgifter ur registret över automatiska nödradiosändare får lämnas ut endast till myndigheter som avses i 4 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet för fullgörande av uppgifter som föreskrivs i lag eller föreskrivs eller bestäms med stöd av lag.

På behandlingen av personuppgifter som införts i registret över automatiska nödradiosändare tillämpas i övrigt bestämmelserna i personuppgiftslagen.

123 §

Påträffande av luftfartyg eller delar av luftfartyg

Den som påträffar ett luftfartyg, en del av ett luftfartyg eller gods som transporterats med luftfartyg, under omständigheter där det finns anledning att misstänka att en olycka har inträffat, ska alltid anmäla fyndet till nödcentralen. Anmälan kan också göras till flygräddningscentralen, polisen eller, om fyndplatsen är ett havsområde, till sjöräddningens ledningscentral. Ett påträffat föremål får inte flyttas utan tillstånd av den myndighet som undersöker saken, om det inte finns vägande skäl.

I fråga om annat hittegodis enligt 1 mom. än luftfartyg eller en del av ett luftfartyg gäller i övrigt hittegodislagen (778/1988). En myndighet kan dock överlämna hittegodis till den som har rätt till det, även om hittelön eller kostnadsersättning enligt hittegodislagen inte har betalats.

124 §

Borttransport av vrak

Efter att ha hört undersökningsmyndigheten kan Trafiksäkerhetsverket förelägga ägaren, innehavaren eller operatören att bortskaffa luftfartyget, en del av luftfartyget eller gods som har funnits ombord på luftfartyget från olycks- eller undersökningsplatsen.

125 §

Rapportering av händelser

Utöver vad som bestäms i Europeiska unionens lagstiftning ska de som bedriver luftfartsverksamhet, deras anställda och de som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten underrätta Trafiksäkerhetsverket om sådana tillbud, driftsavbrott, defekter, fel eller andra avvikande omständigheter i anslutning till framförande, underhåll, reparation och tillverkning av ett luftfartyg och i anslutning till verksamheterna och flygtrafiktjänsterna på flygplatsen som äventyrar eller utan ingripande kan äventyra säkerheten för luftfarty-

get, personerna ombord eller för vilka andra personer som helst.

Följande personer ska rapportera om händelser som avses i 1 mom.:

1) luftfartygs ägare, innehavare, operatörer eller befälhavare,

2) innehavare av tillstånd eller godkännanden som berättigar till luftfartsverksamhet,

3) innehavare av certifikat eller behörighetsbevis,

4) de som utför sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten.

Trafiksäkerhetsverket meddelar de närmare föreskrifter om rapportering av händelser som baserar sig på förteckningen över exempel i bilagorna I och II till *händelsedirektivet* och på kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007 om genomförandebestämmelser för spridning till berörda parter av information om händelser inom civil luftfart, i enlighet med artikel 7.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG samt som annars förutsätts för flygsäkerhetsarbetet.

126 §

Registrering av rapporter om händelser

Trafiksäkerhetsverket ska registrera rapporter om olyckor, allvarliga tillbud och händelser i sin databas så som föreskrivs i den i 125 § nämnda förordning som gäller spridning av information om händelser.

127 §

Utbyte av information händelser

Trafiksäkerhetsverket ska ställa säkerhetsinformation som införts i olycksfalls- och händelsedatabaserna till förfogande för de behöriga myndigheterna i andra medlemsstater och för kommissionen så som föreskrivs i artikel 6 i *händelsedirektivet*.

Bestämmelser om sekretess för information om händelser finns i 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Trafiksäkerhetsverket kan dessutom hemlighålla omständigheter som gäller information om händelser, när utlämnande av uppgifter om

omständigheterna skulle äventyra möjligheterna att få information i fortsättningen.

128 §

Användning av information om händelser

En myndighet får inte vidta rättsliga åtgärder på grund av oöverlagda eller oavsiktliga överträdelser som myndigheten får kännedom om bara på grund av att de har rapporterats med anledning av kravet i 125 §, om det inte är fråga om en sådan försummelse av skyldigheter som kan betraktas som grov oaktsamhet eller ett förfarande som är straffbart enligt strafflagen.

Verksamhetsutövare får inte behandla en sådan anställd på ett diskriminerande sätt som lämnar in en rapport om ett eventuellt tillbud som han eller hon känner till.

12 kap.

Driftsrestriktioner vid flygplatser av bullerskäl

129 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *direktivet om bullerkontroll* Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen,

2) *jetplan* civila jetdrivna underljudsflygplan som har en högsta tillåten startmassa på 34 000 kilogram eller mer eller för vilka den godkända passagerarkapaciteten är mer än 19 passagerare, med undantag av sittplatser avsedda endast för besättningen,

3) *jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal* jetplan som överskrider certifieringsgränserna i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till Chicagokonventionen med en sammanlagd avvikelse på högst 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in deci-

bels); med sammanlagd avvikelse avses här det värde i EPNdB som erhålls genom summering av skillnaderna mellan certifierad nivå på bullerutsläpp och högsta tillåtna bullernivå vid de tre referenspunkter för bullermätningen som fastställs i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen,

4) *bullerområde* ett område där dygnets genomsnittliga bullernivå av flygtrafiken på flygplatsen enligt kalkylerade utredningar överstiger 55 dB(A),

5) *god avvägning* åtgärder för bekämpning och minskning av flygbullret vid källan genom markanvändningsplanering, förfaranden för drift med minsta möjliga buller och driftsrestriktioner.

130 §

Driftsrestriktionernas tillämpningsområde och innehåll

För att förebygga bullerolägenheter kan Trafiksäkerhetsverket i enlighet med 131–133 § införa driftsrestriktioner vid en flygplats där det sammanlagda antalet starter och landningar med jetplan under de tre senaste kalenderåren i medeltal uppgått till fler än 50 000 per år. Driftsrestriktionerna kan gälla jetplans tillträde till flygplatsen, trafikförbud för jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal och tider för trafik med jetplan.

131 §

Principer som gäller driftsrestriktioner

När nödvändigheten och omfattningen av driftsrestriktioner övervägs ska en god avvägning tillämpas vid utvärderingen av åtgärderna för bullerbekämpning och konsekvenserna av dem. När driftsrestriktioner införs ska hänsyn tas till de kostnader som de medför, restriktionernas nödvändighet när det gäller bullerbekämpningen, flygplatsens särdrag samt att driftsrestriktionerna inte diskriminerar vissa lufttrafikföretag eller tillverkare av luftfartyg på grund av att de kommer från vissa stater eller på andra grunder. Driftsrestriktioner som utgår från ett jetplans

prestanda ska basera sig på det buller jetplanet orsakar i enlighet med definitionen i det certifieringsförfarande som fastställs i volym I i bilaga 16 till Chicagokonventionen.

132 §

Bedömning av behovet av driftsrestriktioner

Innan driftsrestriktioner införs vid en flygplats ska flygplatsoperatören göra en bedömning av behovet av dem. Vid bedömningen ska

- 1) de aktuella förhållandena vid flygplatsen utredas,
- 2) eventuella effekter om inga ytterligare åtgärder för bullerbekämpning vidtas uppskattas,
- 3) behovet av kompletterande åtgärder för bullerbekämpning bedömas.

Av bedömningen ska framgå de faktorer som avses i bilaga II till direktivet om bullerkontroll.

En bedömning av behovet av driftsrestriktioner behövs emellertid inte, om

- 1) uppgifter som motsvarar dem som fås genom bedömningen ingår i den bedömning av miljökonsekvenserna vid flygplatsen som avses i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning,
- 2) det har gått mindre än fem år sedan den senaste bedömningen, eller
- 3) avsikten är att göra en mindre ändring i en gällande driftsrestriktion och ändringen inte har någon betydande inverkan på lufttrafikföretagets kostnader vid flygplatsen.

Trafiksäkerhetsverket ska begära utlåtande i saken av kommunerna och närings-, trafik- och miljöcentralen inom flygplatsens bullerområde.

133 §

Särskilda driftsrestriktioner för jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal

Konstateras andra slags driftsrestriktioner vara otillräckliga enligt den bedömning som avses i 132 §, kan Trafiksäkerhetsverket på flygplatser förbjuda eller begränsa trafik med

jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal.

Innan ett förbud som avses i 1 mom. träder i kraft ska trafiken begränsas på det sättet att jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal endast får använda flygturer som motsvarar föregående års flygturer. Begränsningen träder i kraft tidigast sex månader efter det att beslutet om förbudet har trätt i kraft.

Efter det att den begränsning som avses i 2 mom. har trätt i kraft ska trafiken med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal begränsas så att antalet plan minskar med 20 procent om året tills trafiken helt har upphört. Begränsningen får träda i kraft tidigast sex månader efter det att den begränsning som avses i 2 mom. har trätt i kraft.

134 §

Underrättelse om driftsrestriktioner

De begränsningar som avses i 133 § ska anmälas i enlighet med artikel 11 i direktivet om bullerkontroll.

135 §

Undantag från driftsrestriktioner

Trafiksäkerhetsverket kan medge undantag från driftsrestriktionerna enligt detta kapitel på ansökan av flygplatsoperatören eller ägaren, innehavaren eller operatören av ett jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal, om det är fråga om

- 1) enstaka starter eller landningar på eller kortvarig exceptionell trafik till flygplatsen, eller
- 2) en enstaka landning med jetplanet på flygplatsen för modifieringsarbeten, reparationer eller underhåll och den start från flygplatsen som sker efter detta.

Skadeståndsansvar och försäkringar

136 §

Skadeståndsansvar

På skadeståndsansvar för en skada som har inträffat vid luftfart tillämpas skadeståndslagen, med de undantag som anges nedan.

Ett luftfartygs ägare, innehavare och operatör ansvarar oberoende av eventuell oaktsamhet solidariskt för en skada som användningen av luftfartyget för luftfart vållar personer eller egendom som inte transporteras i luftfartyget. Den som innehar rätt till luftfartyget genom äganderättsförbehåll eller som i fråga om luftfartyget innehar någon annan säkerhetsrätt grundad på ägande eller den som hyr ut luftfartyget är dock inte ansvarig enligt detta moment, förutsatt att uppgifter om luftfartygets operatör har införts i luftfartygsregistret.

Bestämmelserna i 2 mom. tillämpas inte på en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart vållar ett annat luftfartyg, som när skadan inträffar också används för luftfart, eller personer eller egendom som transporteras i ett sådant luftfartyg. Bestämmelserna i 2 mom. tillämpas inte heller om ett luftfartyg har använts olovligt när en skada inträffar. En skada som har vållats någon annan än luftfartygets ägare, innehavare eller operatör ska då ersättas av luftfartygets ansvarsförsäkring till den del den som vållat skadan inte förmår ersätta den.

I fråga om skadeståndsansvaret för en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart vållar en person eller egendom som transporteras i samma luftfartyg föreskrivs särskilt.

137 §

Skadeståndsansvar för samordnare för flygplatser

Skadeståndsansvar för samordnare som avses i slotförordningen fastställs enligt skadeståndslagen. En samordnare ansvarar dock

bara för de skador som han eller hon uppsåtligt eller av grov oaktsamhet vållar vid utförandet av sina uppgifter enligt den förordningen.

138 §

Försäkringar

Bestämmelser om försäkringar i händelse av skador vid luftfart finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (förordningen om luftfartsförsäkring) samt i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010. Bestämmelserna i 139 § ska tillämpas till den del dessa förordningar inte är tillämpliga eller till den del det i förordningarna inte finns några bestämmelser om omständigheter som hänför sig till försäkring.

139 §

Nationella försäkringskrav

Villkoren i en ansvarsförsäkring för ett finskt luftfartyg eller ett luftfartyg som används av en innehavare av finskt drifttillstånd, bruksflygtillstånd eller flygutbildningstillstånd får inte möjliggöra att försäkringen avbryts innan försäkringsperioden löper ut eller avbrottet anmäls till Trafiksäkerhetsverket.

I fråga om luftfartyg vars högsta godkända startmassa är 2 700 kilogram eller mindre och som används vid icke-kommersiell drift ska försäkringsbeloppet av den ansvarsförsäkring som krävs för personskador per passagerare uppgå till minst hälften av det allmänna minimiförsäkringsskyddet för passagerare enligt artikel 6.1 i förordningen om luftfartsförsäkring, dock minst till det lägsta belopp som anges i den nämnda punkten och som gäller luftfartyg som avses i detta moment.

För ett luftfartyg som används för grundläggande flygutbildning ska det i händelse av personskador för flygeleven och flyginstruk-

tören tecknas en olycksfallsförsäkring för varje sittplats där minimiförsäkringsbeloppet är minst tio procent av det allmänna minimiförsäkringsskydd för passagerare som avses i 2 mom. Försäkringsskyddet för flyginstrukören kan också ordnas genom olycksfallsförsäkring enligt lagen om olycksfallsförsäkring (608/1948).

14 kap.

Administrativa påföljder som gäller tillstånd och godkännanden

140 §

Tillämpningsområde

Vad som i detta kapitel föreskrivs om tillstånd gäller sådana certifikat, behörigheter, behörighetsbevis och godkännanden som beviljas personer liksom tillstånd och godkännanden som beviljas organisationer.

Detta kapitel tillämpas om det inte i Europeiska unionens lagstiftning föreskrivs något annat om administrativa påföljder som gäller tillstånd.

Bestämmelser om återkallande av den tillträdesrätt som flygplatsoperatören beviljat till flygplatsens flygsida och behörighetsområden samt återkallande av flygplatsens behörighetskort och passerkort för fordon finns i 9 kap.

141 §

Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 142–145 § i fråga om personer som har

- 1) flygcertifikat jämte behörigheter,
- 2) certifikat för underhållspersonal,
- 3) certifikat jämte behörigheter för flygtrafiktjänstpersonal,
- 4) medicinskt intyg,
- 5) certifikat för flygläkare,

6) kabinbesättningsintyg eller medicinsk rapport för kabinbesättning,

7) godkännande för flygkontrollant,

8) godkännande för person som ger ringssignaler åt luftfartyg,

9) godkännande för säkerhetskontrollant,

10) godkännande för säkerhetsutbildare inom civil luftfart,

11) godkännande för validerare för luftfartsskydd i EU, eller

12) certifikat jämte behörigheter för pilot för fjärrstyrt luftfartyg.

Med avvikelse från 1 mom. är chefen för den enhet som ansvarar för polisverksamheten behörig myndighet i fråga om godkännanden för säkerhetskontrollanter som beviljats polismän, kommandören för gränsbevaknings- eller sjöbevakningssektionen behörig myndighet i fråga om godkännanden för säkerhetskontrollanter som beviljats gränsbevakningsmän och Tullen behörig myndighet i fråga om godkännande för säkerhetskontrollanter som beviljats tullmän.

142 §

Anmärkingar och varningar som gäller personer

En i 141 § avsedd person kan ges en anmärkning, om personen av oaktsamhet handlar i strid med sina på bestämmelser eller föreskrifter baserade skyldigheter i en uppgift som påverkar flygsäkerheten eller luftfartsskyddet. Anmärkningen kan ges muntligt eller skriftligt.

En i 141 § avsedd person kan ges en skriftlig varning, om personen

1) uppsåtligt handlar i strid med sina på bestämmelser eller föreskrifter baserade skyldigheter i en uppgift som påverkar flygsäkerheten,

2) genom att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa, eller

3) handlar i strid med bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfartsskydd.

143 §

Återkallande av tillstånd som beviljats personer

Ett tillstånd som beviljats en i 141 § avsedd person och som är en förutsättning för verksamheten kan återkallas temporärt eller permanent, om personen

1) på grund av sjukdom eller handikapp eller av någon annan orsak som påverkar flygsäkerheten inte längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet,

2) vad kunskaper, färdigheter, utbildning eller erfarenhet beträffar inte längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet,

3) trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart,

4) genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa, eller

5) genom sin verksamhet i övrigt har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelser eller föreskrifter att det ger anledning att misstänka att tillståndshavaren inte förmår eller vill följa bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten.

Ett återkallande av tillstånd enligt 1 mom. 1 och 2 punkten gäller till dess att förutsättningarna för erhållande av tillståndet uppfylls. Ett återkallande av tillstånd enligt 3–5 punkten i momentet bestäms för viss tid avvägd enligt hur allvarlig förseelsen är eller tills vidare.

En tillståndshavare kan förbjudas att bedriva den verksamhet som tillståndet berättigar till, om Trafiksäkerhetsverket prövar eller behandlar ett ärende som kan leda till ett återkallande enligt 1 mom. eller återkallande av ett medicinskt intyg enligt 144 §. Förbudet gäller högst till dess att ärendet har avgjorts. Ett återkallande av tillstånd antecknas bland den berörda uppgifter i certifikatregistret.

144 §

Återkallande av medicinska intyg

Ett medicinskt intyg kan återkallas, om innehavaren på grund av sjukdom eller handikapp eller av någon annan orsak som påverkar flygsäkerheten inte längre uppfyller de villkor för erhållande av tillståndet som uppställs i EASA-förordningen och de förord-

ningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den.

145 §

Återställande av certifikat eller intyg till myndigheten

I de fall som avses i 143 och 144 § kan tillståndshavaren åläggas att genast lämna tillbaka sitt certifikat eller intyg till den beviljande myndigheten.

146 §

Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 147–149 §, om det är fråga om

1) en organisation som svarar för luftvärdighet,

2) ett flygmedicinskt centrum,

3) en konstruktions-, tillverknings- eller underhållsorganisation,

4) en utbildningsorganisation för underhållspersonal,

5) en drifttillståndshavare,

6) den som idkar reguljär flygtrafik eller icke-reguljär flygtrafik mellan Finland och ett tredjeland,

7) en innehavare av bruksflygtillstånd,

8) en innehavare av flygutbildningstillstånd, en anordnare av flyguppvisning eller flygtävling,

9) en flygplatsoperatör,

10) en säkerhetsgodkänd speditör, en känd avsändare eller en säkerhetsgodkänd leverantör,

11) en godkänd transportör av flygfrakt eller flygpost till Europeiska unionen från ett tredjelands flygplats,

12) en leverantör av flygtrafiktjänst,

13) en utbildningsorganisation för flygtrafiktjänstpersonal,

14) en utbildningsorganisation för kabinbesättning, eller

15) en innehavare av ett flyghindertillstånd enligt 158 §.

147 §

Anmärkingar och varningar som gäller organisationer

Om innehavaren av ett tillstånd som beviljats en organisation inte iakttar villkoren för ett godkännande enligt denna lag eller inte följer andra föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet avser, kan tillståndshavaren ges en anmärkning eller varning.

En varning ges, om en anmärkning inte kan anses vara tillräcklig med hänsyn till de samlade omständigheter som framgår av ärendet. Varningen ges skriftligt.

148 §

Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer

Trafiksäkerhetsverket kan ändra eller begränsa ett tillstånd som enligt denna lag och som beviljats en organisation, återkalla tillståndet eller temporärt förbjuda den verksamhet som tillståndet avser, om

1) det finns grundad anledning att misstänka att den som bedriver verksamhet enligt tillståndet inte förmår bedriva sin verksamhet på ett betryggande sätt,

2) förutsättningar för beviljande av tillstånd inte längre finns och fel eller brister i förutsättningarna inte rättas inom utsatt tid,

3) tillståndshavaren i väsentlig grad låter bli att iaktta tillståndsvillkoren eller andra föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet avser,

4) tillståndshavaren trots anmärkning eller varning fortsätter verksamheten i strid med tillståndsvillkoren eller fortsätter att bryta mot andra föreskrifter som gäller verksamheten, eller

5) tillståndshavaren inte iakttar det luftfartsavtal som trafiktillståndet grundar sig på eller andra internationella förpliktelser.

Ett tillstånd kan återkallas endast om en påföljd som är lindrigare för organisationen inte kan anses vara tillräcklig med hänsyn till de samlade omständigheter som framgår av ärendet.

149 §

Vägran att ändra eller förnya tillstånd på grund av obetald avgift

Myndigheten får inte utan särskilda skäl bifalla en ansökan om att ändra eller förnya ett tillstånd som den beviljat, om den föreskrivna avgiften för tillståndet har förfallit till betalning och inte trots uppmaning har betalats inom en skälig utsatt tid och om försummelsen av betalningsskyldigheten är allvarlig och väsentlig.

150 §

När förfaller ett drifttillstånd, tillstånd att flyga eller trafiktillstånd

Ett drifttillstånd, tillstånd att flyga och trafiktillstånd förfaller, om

1) tillståndshavaren inte har börjat utöva trafikrättigheterna i enlighet med villkoren i sitt trafiktillstånd,

2) tillståndshavaren upphör med eller avbryter sin flygverksamhet och inte, inom en tidsfrist på minst sex månader som Trafiksäkerhetsverket bestämmer, visar att tillståndshavaren fortfarande uppfyller de verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningarna för erhållande av tillstånd eller att trafikavbrottet beror på sådana exceptionella omständigheter som trafiktillståndshavaren inte har kunnat påverka, eller

3) de förutsättningar som föreskrivits för erhållande av tillstånd inte längre finns och tillståndshavaren inte avhjälpes bristerna inom en tidsfrist på minst en månad som Trafiksäkerhetsverket bestämmer.

151 §

Vite samt hot om tvångsutförande och avbrytande

Trafiksäkerhetsverket kan förena ett åläggande eller förbud som det har meddelat med stöd av denna lag eller en förordning av Europeiska unionen med vite eller hot om tvångsutförande eller avbrytande på det sätt som föreskrivs i viteslagen (1113/1990).

15 kap.

Särskilda bestämmelser

152 §

Upprätthållande av yrkeskunskap

Anställda hos Trafiksäkerhetsverket för vilkas uppgifter gäller särskilda krav på upprätthållande av yrkesskicklighet kan upprätthålla sin yrkesskicklighet genom att i bisyssla arbeta hos någon som bedriver luftfartsverksamhet. I fråga om sådant arbete och om villkoren för det avtalas särskilt mellan verket, den anställda och den berörda verksamhetsutövaren.

Bestämmelserna i 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen (434/2003) om jäv för en i 1 mom. avsedd person när ärenden som gäller en i momentet avsedd verksamhetsutövare behandlas inom Trafiksäkerhetsverket tillämpas inte på tillsynen över flygtrafiktjänsten eller på beslutsfattandet gällande den.

153 §

Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner

De som bedriver luftfartsverksamhet liksom luftfartygs ägare, innehavare eller operatörer samt de som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten ska, till den del de förfogar över eller har tillgång till informationen, på begäran av Trafiksäkerhetsverket trots sekretessbestämmelserna lämna det följande upplysningar för tillsynen över luftfartsverksamheten:

- 1) uppgifter om luftfartyg och trafiken med dem, inbegripet upptagningar av lägesbilder,
- 2) upptagningar från flygtrafiktjänsten, efterspanings- och räddningstjänsten för luftfart samt luftfartygens telefon- och radiokommunikation,
- 3) andra än i 1 och 2 punkten avsedda uppgifter som behövs med tanke på flygsäkerheten,
- 4) uppgifter om verksamhetsutövarens verksamhet, ekonomi och försäkringar,
- 5) uppgifter som är relevanta med tanke på tillsynen över att passagerarnas rättigheter tillgodoses.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att på begäran få för utförandet av de uppgifter som avses i denna lag behövlig information av

- 1) passagerarna,
- 2) dem som hör till personalen på ett luftfartyg,
- 3) dem som innehar varor som transporteras i ett luftfartyg.

Trafiksäkerhetsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att av tullen få behövliga uppgifter för förfaranden för godkännande av sådana säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare som avses i 146 §.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att för utförandet av de uppgifter som avses i denna lag och för tillsynen över efterlevnaden av lagen och Europeiska unionens förordningar

- 1) få tillträde till luftfartyg och andra platser där luftfartsverksamhet bedrivs, dock inte till utrymmen som används för boende av permanent natur,
- 2) även i övrigt granska verksamheten hos dem som bedriver luftfartsverksamhet.

Flygplatsoperatören samt företag och andra sammanslutningar som omfattas av tillämpningsområdet för förordningen om skyddsregler och som bedriver med verksamhet på flygplatsen är skyldiga att utan dröjsmål tillåta att tjänstemän som bemyndigats av kommissionen samt Trafiksäkerhetsverket utför kontroller som gäller tillämpningen av förordningen om skyddsregler och av de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den.

Vid de inspektioner och granskningar som utförs för tillsynen över efterlevnaden av denna lag och verkställigheten av den ska Trafiksäkerhetsverket och andra myndigheter som avses i denna paragraf iakttä bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen.

154 §

Rätt att få handräckning

Trafiksäkerhetsverket har rätt att för utförande av de uppgifter som åligger den få handräckning av polisen, gränsbevakningsväsendet, Tullen och försvarsmakten.

Flygplatsoperatören har rätt att för återtagande av flygplatsens behörighetskort och pas-

serkort för fordon få handräckning av polisen.

155 §

Tillsynsregister

Över de tillstånd, rättigheter och godkännanden som Trafiksäkerhetsverket har utfärdat med stöd av denna lag förs register. I fråga om registren tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet, personuppgiftslagen samt 2 kap. i denna lag.

156 §

Besättningskort

Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan luftfartygens besättning ett besättningskort. Till ansökan ska fogas en försäkran av innehavaren av operativ licens om att sökanden är anställd hos innehavaren.

För att ett besättningskort ska beviljas och gälla krävs det att

1) sökanden som medlem av besättningen på ett luftfartyg är anställd hos en innehavare av en operativ licens som beviljats av Trafiksäkerhetsverket,

2) sökanden uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillträde till flygplatsens flygsida enligt 102 §.

Innehavare av operativ licens ska underrätta Trafiksäkerhetsverket när anställningen för den som innehar besättningskortet upphör.

157 §

Föreskrifter om miljökonsekvenserna av luftfart

Med hänsyn till den goda avvägning som avses i 131 § kan Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om flyg- och underhållsverksamhet, om det behövs för att medge tillåtna undantag i syfte att minska eller förhindra buller från luftfartyg eller andra skadliga miljökonsekvenser. Föreskrifterna kan gälla

1) tid och sätt för användning av flygplatser och antalet starter och landningar,

2) begränsning eller förbud under bestämda tider när det gäller testningar som hänför sig till underhållet,

3) begränsning av användningen av exceptionellt bullersamma flygplan,

4) förbud mot att efter en övergångstid använda en tidigare godkänd flygplanstyp.

158 §

Flyghinder

En mast, ett vindkraftverk, en lyftkran, en belysningsanläggning, en radioanläggning eller någon annan anordning, en byggnad, en konstruktion eller ett märke får inte sättas upp, utformas eller riktas så att den eller det av misstag kan förväxlas med anläggningar eller märken som tjänar luftfarten. En konstruktion eller anordning får inte heller vare sig störa anläggningar som tjänar luftfarten eller flygtrafiken eller i övrigt äventyra flygsäkerheten.

För att anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken som eventuellt kan medföra förväxling, störningar eller risker enligt 1 mom. ska få sättas upp krävs ett flyghindertillstånd, om hindret

1) reser sig högre än 10 meter över mark- eller vattenytan och är beläget inom en sådan rektangel runt en flygplats, en flygplats för lätta luftfartyg eller en bana på en reservlandningsplats vars långsidor är på 500 meters avstånd från banans centrumlinje och kortsidor på 2 500 meters avstånd utåt från bantrösklarna,

2) reser sig högre än 30 meter över mark- eller vattenytan och är beläget utanför ett område som avses i 1 punkten men på högst 45 kilometers avstånd från referenspunkten för en trafikflygplats som avses i 75 §,

3) reser sig högre än 30 meter över mark- eller vattenytan och är beläget utanför ett område som avses i 1 punkten men på högst 12 kilometers avstånd från reservlandningsplatsens referenspunkt eller referenspunkten för någon annan flygplats än en trafikflygplats som avses i 75 §,

4) reser sig högre än 60 meter över mark- eller vattenytan och är beläget utanför de områden som avses i 1–3 punkten,

5) genomtränger hinderbegränsande ytor, eller

6) inverkar på hinderfrihethöjden när det gäller flygförfarandena.

Flyghindertillstånd behövs inte för anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken som sätts ut av eller på uppdrag av flygplatsoperatören.

Trafiksäkerhetsverket kan befria ett hinder enligt 2 mom. från tillståndsplikt, om hindret inte påverkar flygplatsernas hinderbegränsande ytor eller flygförfarandena eller om hindret är beläget i omedelbar närhet av ett befintligt hinder. Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om konstruktionen för sådana hinder eller andra motsvarande tekniska aspekter.

Tillstånd att sätta upp anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken enligt 2 mom. ska sökas hos Trafiksäkerhetsverket. Ansökan om flyghindertillstånd ska, med undantag för när ansökan gäller vindkraftverk, åtföljas av ett utlåtande av den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänst. Om inte flygsäkerheten äventyras, kan Trafiksäkerhetsverket ge tillstånd att sätta upp anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken enligt 2 mom. Tillstånd ska beviljas, om den olägenhet det planerade hindret medför för flygtrafikens smidighet kan minskas med till buds stående planeringskriterier för flygförfarandet så att hindret inte medför oskälig olägenhet för flygplatsoperatören eller försvårar smidig flygtrafik. Flyghinder ska markeras i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter.

Den som ansvarar för ett flyghinder ska utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket eller den som verket utsett om förändringar som gäller hindret och ändringar i sina kontaktuppgifter.

159 §

Verksamhet som äventyrar flygsäkerheten

Verksamhet som äventyrar flygtrafiken eller stör smidig flygtrafik är förbjuden. En leverantör av flygtrafikledningstjänst ska på förhand informeras om verksamhet som eventuellt kan äventyra flygsäkerheten eller

påverka smidig flygtrafik, så att leverantören av flygtrafikledningstjänst kan bedöma om den planerade verksamheten kan genomföras utan att den äventyrar flygsäkerheten eller stör smidig flygtrafik. Om den planerade verksamheten inte med de resurser leverantören av flygtrafikledningstjänst förfogar över skäligen kan kombineras med luftfart på ett säkert och smidigt sätt, kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda eller begränsa verksamheten eller ställa villkor för den.

160 §

Beredskap för undantagsförhållanden och störningar

Följande innehavare av ett i Finland beviljat tillstånd eller godkännande som berättigar till luftfartsverksamhet ska förbereda sig för undantagsförhållanden genom att delta i beredningsplanering och genom att på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden:

1) en i 35 § avsedd organisation som svarar för luftvärdighet och på vilken en drifttillståndshavare överfört de uppgifter som avses i 34 § 1 mom.,

2) en innehavare av ett drifttillstånd som avses i artikel 2 i EASA-förordningen,

3) en innehavare av ett intyg över godkännande av trafikflygplats som avses i 82 §,

4) en leverantör av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst som statsrådet utsett med stöd av 108 §.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. ska flygplatsoperatörerna och leverantörerna av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst förbereda sig på att sörja för att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt även under sådana undantagsförhållanden som avses i 3 § 1 och 2 punkten i beredskapslagen och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som i beredskapslagen föreskrivs om statsrådets och ministeriernas behörighet får närmare bestämmelser om ordnandet av beredningsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under

normala förhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet. Trafiksäkerhetsverket ska övervaka att denna paragraf och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den iaktas.

161 §

Överföring av uppgifter på en myndighet i en främmande stat

Om ett finskt luftfartyg med stöd av ett hyresavtal eller något annat liknande avtal används av en operatör som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller sin bonings- eller hemort i en annan stat, kan Trafiksäkerhetsverket i fråga om enstaka luftfartyg och fjärrstyrningsplatser och deras besättning, enligt överenskommelse med den främmande staten, överföra uppgifter som Trafiksäkerhetsverket ska utföra enligt 3 och 4 kap. samt enligt 53 och 55 § på en myndighet i den staten.

162 §

Överföring av uppgifter inom militär luftfart

Den militära luftfartsmyndigheten kan överföra uppgifter i anslutning till utbildning, godkännande och övervakning av organisationer och personal på försvarsmakten.

Den militära luftfartsmyndigheten ska vid överföringen av uppgifter försäkra sig om att försvarsmakten har den yrkeskunniga personal som behövs för uppgifterna enligt 1 mom., behövliga arbetsredskap samt arbetslokaler, arbetsmetoder och anvisningar. Uppgifterna kan överföras för viss tid eller tills vidare.

163 §

Överföring av uppgifter på behöriga organ och en organisation för sportflygverksamhet

Trafiksäkerhetsverket kan överföra uppgifter i samband med första certifiering eller fortsatt tillsyn av personer eller organisationer på behöriga organ på det sätt som närmare föreskrivs i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den.

Trafiksäkerhetsverket kan genom avtal överföra offentliga förvaltningsuppgifter i anslutning till tillsynen över sportflygning på en riksomfattande registrerad organisation för sportflygverksamhet. De uppgifter som överförs kan gälla godkännande av och förteckning över luftfartyg och utrustning för sportflygning, utbildning för dem som använder luftfartygen och utrustningen samt beviljande av certifikat och behörighetsbevis.

Som en i 2 mom. avsedd organisation för sportflygverksamhet ska Trafiksäkerhetsverket på ansökan godkänna en juridisk person som har landsomfattande verksamhet och den yrkeskunniga personal som behövs för uppgifterna enligt 2 mom., behövliga arbetsredskap samt arbetslokaler, arbetsmetoder och anvisningar. Godkännandet ges för viss tid eller tills vidare. Trafiksäkerhetsverket ska övervaka verksamheten inom här avsedda organisationer för sportflygverksamhet.

164 §

Anlitande av utomstående experter för Trafiksäkerhetsverkets uppgifter

Trafiksäkerhetsverket kan genom avtal överföra följande förvaltningsuppgifter på en inhemsk eller utländsk expert som har tillräcklig utbildning samt övriga kunskaper och färdigheter som uppgiften kräver:

- 1) utförande av kompetensbedömning av flygledare eller AFIS-personal,
- 2) förrättande och godkännande av språkprov,
- 3) beviljande eller förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet inom sportflygverksamhet, och
- 4) kompetensbedömning och godkännande av flygkontrollanter.

I det avtal som Trafiksäkerhetsverket och experten ingår ska det avtalas om innehållet i uppgifterna och om andra omständigheter som är av betydelse med tanke på skötseln av uppgifterna. Trafiksäkerhetsverket ska utöva tillsyn över den utomstående experten när experten fullgör uppgifterna. Om experten inte uppfyller kraven enligt 1 mom. eller vid skötseln av uppgifterna inte följer avtalet mellan verket och experten och andra anvis-

ningar som getts i samband med tillsyn eller i övrigt försummar en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna, ska verket säga upp avtalet med experten.

En utomstående expert har rätt att av Trafiksäkerhetsverket få en skälig ersättning för de uppgifter som experten har utfört.

165 §

Solidariskt ansvar vid användning av flygplatser och luftfartstjänster samt hindrande av luftfartyg från att starta vid utebliven betalning

Luftfartygs ägare, innehavare och operatörer ansvarar solidariskt för kostnaderna för de tjänster de tillhandahållits av flygplatsoperatören eller av den som tillhandahåller tjänster för den tid deras äganderätt, besittningsrätt eller nyttjanderätt varar och för den tid under vilken de är införda i luftfartygsregistret som ägare, innehavare eller operatörer.

Flygplatsoperatören kan genom att vägra tillhandahålla tjänster eller genom redskap eller konstruktioner som hindrar ett luftfartyg från att sätta sig i rörelse hindra ett luftfartyg från att starta till dess att de i 1 mom. avsedda avgifter som förfallit till betalning har betalats eller säkerhet för dem har ställts. Åtgärderna ska dimensioneras och genomföras så att de inte äventyrar liv eller hälsa eller skadar parkerade luftfartyg. Rätt att hindra start föreligger dock inte, om luftfartyget står i beråd att starta enligt tidtabellen för internationell reguljär flygtrafik.

166 §

Hindrande av luftfartyg från att starta av andra orsaker

Trafiksäkerhetsverket kan förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att starta, om

1) det finns anledning att misstänka att ett luftfartyg, när det ska anträda en flygning, inte är luftvärdigt eller på behörigt sätt bemannat,

2) det finns anledning att misstänka att bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter

om flygningen som meddelats med stöd av den i övrigt har iakttagits,

3) luftfartygets drift är förbjuden enligt internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller enligt Europeiska unionens lagstiftning eller luftfartyget omfattas av någon annan driftsbegränsning, eller luftfartygets ägare eller någon annan person som ansvarar för luftfartygets drift har meddelats näringsförbud,

4) det med stöd av denna lag i övrigt är förbjudet att använda luftfartyget för luftfart.

De åtgärder som behövs för att hindra ett luftfartyg från att starta ska dimensioneras och genomföras så att de inte äventyrar liv eller hälsa eller skadar parkerade luftfartyg.

Flygplatschefen, de som är anställda hos flygplatsoperatören samt de som sköter uppgifter inom flygtrafiktjänsten eller underhålls- eller marktjänstorganisationen har rätt att på begäran av Trafiksäkerhetsverket ge den hjälp som behövs för att hindra ett luftfartyg från att starta.

De personer som avses i 3 mom. har rätt att hindra ett luftfartyg från att starta, om det är uppenbart att de bristfälligheter som avses i 1 mom. allvarligt kan äventyra flygsäkerheten. Trafiksäkerhetsverket ska då utan dröjsmål underrättas om att luftfartyget har hindrats från att starta. Trafiksäkerhetsverket ska vidta de åtgärder som saken kräver. I fråga om tillåtna åtgärder för hindrande av start gäller 2 mom.

Gränsbevakningsmyndigheten har rätt att hindra ett luftfartyg från att starta, om det finns anledning att misstänka att en person som brutit mot föreskrifter om utresa finns ombord på luftfartyget.

167 §

Ingripande i ett luftfartygs färd

När allmän ordning och säkerhet kräver det kan Trafiksäkerhetsverket och, i sådana fall där det behövs omedelbart ingripande, flygplatsens flygkontroll, områdeskontrollen och flygplatschefen vid en flygplats som ansvarar för flygtrafikledningstjänster eller en ställföreträdare som flygplatschefen förordnat samt, av skäl som är nödvändiga för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet samt för

utförandet av räddningsuppgifter eller när säkerheten vid viktiga statliga evenemang ska tryggas, en militärmyndighet eller polisen eller, av skäl som är nödvändiga för upprätthållande av gränssäkerheten, en gränsbevakningsman förbjuda ett luftfartyg att starta, beordra ett luftfartyg att landa, kräva identifiering, bestämma flygriktningen och flyghöjden eller på något annat sätt ingripa i luftfartygets färd. Om ett luftfartyg beordras att landa, ska den flygplats som anvisas för landningen vara lämplig för att den aktuella typen av luftfartyg ska kunna landa tryggt.

I fråga om ingripande i ett luftfartygs färd på grund av tullövervakning och på grund av övervakning eller tryggnad av den territoriella integriteten föreskrivs särskilt.

168 §

Ingripande i ett luftfartygs färd i syfte att förhindra spridning av en smittsam sjukdom

I syfte att förhindra att en i 4 § 2 mom. i lagen om smittsamma sjukdomar (583/1986) avsedd allmänfarlig smittsam sjukdom sprids får Trafiksäkerhetsverket via leverantören av flygtrafikledningstjänster beordra ett luftfartyg att landa på en sådan flygplats där det finns beredskap att vidta åtgärder enligt artikel 20 i Världshälsoorganisationens internationella hälsoreglemente (2005) (FördrS 51/2007) och enligt bilaga 1 till hälsoreglementet (*flygplats för medicinska undersökningar*).

I enskilda fall där det förutsätts omedelbart ingripande kan social- och hälsovårdsministeriet fatta ett beslut enligt 1 mom. i stället för Trafiksäkerhetsverket.

Om inte något annat följer av flygsäkerheten, ska luftfartyget landa på flygplatsen för medicinska undersökningar i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets order enligt 1 mom. eller social- och hälsovårdsministeriets beslut enligt 2 mom.

Bestämmelser om flygplatser för medicinska undersökningar utfärdas genom förordning av statsrådet.

169 §

Biståndsskyldighet för leverantören av flygtrafikledningstjänster och flygplatsoperatören

Leverantören av flygtrafikledningstjänster, flygplatsoperatören och de som sköter uppgifter inom underhålls- och marktjänstorganisationen ska bistå med de praktiska arrangemangen och verkställigheten av myndigheternas beslut i sådana fall som avses i 168 § då åtgärderna gäller lufttrafiken eller ett luftfartyg eller flygpassagerare och luftfartygs besättning på en flygplats.

170 §

Nedsatt funktionsförmåga

Uppgifter ombord på luftfartyg eller glidare eller andra anordningar som används för luftfart eller sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten får inte utföras av den som till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller som har använt något annat berusningsmedel än alkohol så att det i hans eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av ämnet.

Uppgifter enligt 1 mom. får inte heller utföras av en person som på grund av sjukdom eller trötthet eller av någon annan sådan orsak inte kan fullgöra uppgiften utan att äventyra flygsäkerheten.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. gäller också åtgärder som direkt hänför sig till förberedelse av flygningar.

Om kravnivån på verksamheten förutsätter det ställer försvarsmakten vid behov striktare krav för militär luftfart än vad som föreskrivs i 1–3 mom.

Trafiksäkerhetsverket får meddela föreskrifter om de krav som ställs på sinnesfunktionerna samt om sådana sjukdomar, skador och andra slag av nedsättning av funktionsförmågan som påverkar möjligheterna att utföra en arbetsuppgift eller andra liknande egenskaper som försämrar möjligheterna att utföra i 1–3 mom. avsedda uppgifter samt om bedömningen av dessa.

171 §

Inteckning i luftfartyg

Bestämmelser om inteckning i luftfartyg finns i lagen om inteckning i luftfartyg (211/1928).

172 §

Luftfartsstatistik

Trafiksäkerhetsverket svarar för luftfartsstatistiken. Vid utförandet av uppgifter med anknytning till statistik följer Trafiksäkerhetsverket bestämmelserna i statistiklagen (280/2004).

De som nämns i 153 § 1 mom. ska trots sekretessbestämmelserna på begäran av Trafiksäkerhetsverket lämna verket statistiska upplysningar om sin verksamhet.

173 §

Internationella avtal

Trafiksäkerhetsverket deltar i egenskap av finsk luftfartsmyndighet i beredningen av internationella tekniska luftfarts-, luftfartssäkerhets- och samarbetsavtal om civil luftfart.

174 §

Tjänsteansvar

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en person som sköter offentliga förvaltningsuppgifter enligt 40, 60, 97, 99, 102, 103, 163 och 164 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

16 kap.

Straff

175 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

Bestämmelser om straff för äventyrande av trafiksäkerheten och grovt äventyrande av trafiksäkerheten finns i 23 kap. 1 och 2 § i strafflagen.

176 §

Fylleri i lufttrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet

Bestämmelser om straff för fylleri i lufttrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet finns i 23 kap. 6, 8 och 10 § i strafflagen.

177 §

Användning av berusningsmedel vid luftfart

Om den som utför en uppgift ombord på ett luftfartyg eller den som inom markorganisationen i en uppgift som påverkar flygsäkerheten utför sin uppgift trots att han eller hon till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller har använt alkohol eller något annat berusningsmedel så att det i hans eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av medlet, eller om en person som avses här handlar i strid med de krav som den militära luftfartsmyndigheten med stöd av 169 § 4 mom. ställt i fråga om användning av alkohol eller andra berusningsmedel, ska han eller hon, om inte ett strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för användning av berusningsmedel i luftfart dömas till böter.

178 §

Luftfartsförseelse

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 9 § 5 mom. och som gäller luftfartyg eller anordningar, sportfallskärmar, flygskärmar, amatör- och sportmodellflygplan eller förare av sådana,

2) använder ett luftfartyg eller överlåter luftfartyg till någon annan för luftfart i strid med 10 §,

3) bryter mot ett i 11 § avsett förbud som gäller områden där luftfart är inskränkt eller en i den paragrafen avsedd begränsning som gäller farliga områden,

4) för luftfart använder ett luftfartyg som inte på tillbörligt sätt har markerats med de beteckningar som avses i 7 § 2 punkten eller 16 § 2 mom. eller med motsvarande utländska beteckningar eller som är försett med felaktiga beteckningar,

5) försummar anmälningsplikten enligt 20 § eller 36 § 2 mom.,

6) använder ett luftfartyg eller överlåter ett luftfartyg till någon annan för luftfart i strid med 34 § 2 mom. eller motsvarande bestämmelser om luftvärdighetsförvaltning i Europeiska unionens förordningar,

7) utan godkännande utför ett arbete för vilket det krävs godkännande enligt 42 § eller enligt bestämmelserna om konstruktion, tillverkning och underhåll i EASA-förordningen och i de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den,

8) använder ett luftfartyg som inte stämmer överens med de föreskrifter som meddelats med stöd av 44 §,

9) bryter mot sökandens eller tillståndshavarens skyldighet enligt 49 § att anmäla omständigheter som inverkar på behörigheten,

10) bryter mot luftfartygets eller anordningens befälhavares, besättningsmedlemmarnas eller spanarens skyldigheter enligt 57 § som avser förberedelse och genomförande av flygningar,

11) bryter mot passagerarnas skyldigheter enligt 59 §,

12) bedriver kommersiell lufttransport utan drifttillstånd enligt artikel 8.2 i EASA-förordningen eller utan operativ licens enligt 63 § eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd eller en sådan licens,

13) bedriver verksamhet som avses i 70–72 § utan det tillstånd som krävs eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd,

14) för start eller landning använder andra än enligt 76 § tillåtna flygplatser eller områden,

15) driver en flygplats utan sådant intyg över godkännande av trafikflygplats som av-

ses i 82 § eller utan sådant tillstånd till drift som avses i 84 § eller bryter mot villkoren enligt ett sådant intyg eller tillstånd,

16) bryter mot en skyldighet enligt 88 § eller mot ett förbud eller en begränsning som gäller användningen av flygplatsen och som meddelats av flygplatsoperatören eller av Trafiksäkerhetsverket,

17) bryter mot förbudet i 100 § 1 mom. att röra sig eller vistas på vissa områden på flygtrafikplatser,

18) för att flyga över riksgränsen använder något annat än ett gränsövergångsställe som avses i 12 § i gränsbevakningslagen (578/2005),

19) utan tillstånd enligt 123 § 1 mom. flyttar ett sådant luftfartyg eller en del av ett luftfartyg eller gods som avses i det momentet,

20) bryter mot diskrimineringsförbudet i 128 § 2 mom.,

21) bryter mot de föreskrifter om miljökonsekvenser av luftfart som avses i 157 §,

22) bryter mot ett i 158 § avsett förbud som gäller anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken eller en i den paragrafen avsedd skyldighet som gäller sökande av flyghindertillstånd, märkning av flyghinder och anmälan om förändringar,

23) bryter mot den i 159 § avsedda begränsning om vilken bestäms närmare i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter eller i beslut om förbud,

24) bryter mot ett förbud eller ett föreläggande enligt 167 § 1 mom. som avser ingripande i ett luftfartygs färd,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans, för luftfartsförseelse dömas till böter.

179 §

Åtgärdseftergift

Om en förseelse enligt 178 § är ringa eller de administrativa påföljder som gärningen medför för gärningsmannen kan anses vara tillräckliga med hänsyn till hur allvarlig gärningen är, behöver åtal för förseelsen inte väckas och straff inte dömas ut.

När en förseelse uppenbart är sådan som anges i 1 mom., kan Trafiksäkerhetsverket utan att vidta andra åtgärder ge den skyldige en anmärkning.

180 §

Hörande av Trafiksäkerhetsverket och försvarsmakten

Innan beslut fattas om väckande av åtal som gäller en gärning som avses i detta kapitel ska allmänna åklagaren ge Trafiksäkerhetsverket tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

När domstolen behandlar ett mål som gäller en gärning enligt detta kapitel ska den ge Trafiksäkerhetsverket tillfälle att bli hört.

Om det är fråga om militär luftfart ska allmänna åklagaren och domstolen höra försvarsmakten.

17 kap.

Ändringssökande

181 §

Ändringssökande

Beslut som gäller om återkallande eller begränsning av tillstånd, bevis, godkännande, utseende och medicinsk lämplighet samt ålägganden och förbud som Trafiksäkerhetsverket har meddelat med stöd av Europeiska unionens förordningar får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

I följande beslut, som fattats av någon annan än en myndighet, får omprövning begäras hos Trafiksäkerhetsverket:

1) i 40 § avsedda beslut om granskningsbevis avseende luftvärdighet som fattas av organisationer som svarar för luftvärdighet,

2) i 102 § 1 mom. avsedda beslut om beviljande av tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden som fattas av flygplatsoperatören,

3) i 103 § 1 mom. avsedda beslut om beviljande av behörighetskort och passerkort för fordon som fattas av flygplatsoperatören,

4) i 163 § avsedda beslut som fattas av behöriga organ och organisationer för sportflygverksamhet, och

5) i 164 § avsedda beslut som fattas av utomstående experter.

Omprövning av andra än i 1 mom. avsedda beslut som Trafiksäkerhetsverket, försvarsmakten eller militära luftfartsmyndigheten har fattat får begäras hos den myndighet som fattat beslutet på det sätt som anges i förvaltningslagen.

Ett beslut som meddelas med anledning av en begäran om omprövning enligt 2 eller 3 mom. får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

Förvaltningsdomstolens beslut i ärenden som gäller återkallande eller begränsning av tillstånd, bevis, godkännande, utseende och medicinsk lämplighet samt ärenden som gäller ålägganden och förbud som Trafiksäkerhetsverket meddelat får överklagas genom besvär på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

Andra beslut som förvaltningsdomstolen har meddelat får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Med undantag av beslut som gäller byggnadstillstånd ska beslutet iaktas trots ändringssökande, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat.

18 kap.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

182 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den-- 20-- . Bestämmelserna i 37, 38, 53, 55, 62, 73, 79 och 87 § tillämpas på verksamhet med fjärrstyrda luftfartyg först från en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

183 §

Författningar som upphävs

Genom denna lag upphävs luftfartslagen (1194/2009) med undantag av 68 och 69 § som gäller drifttillstånd till den del de gäller kommersiell lufttransport med luftballong.
184 §

Övergångsbestämmelser

De tillstånd, godkännanden, förbud och beslut som gäller vid ikraftträdande av denna lag ska förbli i kraft i den lydelse de hade vid ikraftträdande av lagen. Avtal som ingåtts

med en främmande stat före ikraftträdande av denna lag ska förbli i kraft i den lydelse de hade vid ikraftträdande av lagen.

Ärenden som är anhängiga när denna lag träder i kraft ska behandlas och avgöras i enlighet med de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av lagen. Förordningar som utfärdats och föreskrifter som meddelats med stöd av den luftfartslag som upphävs enligt 183 § ska iakttas tills dess att de upphävs separat genom nya förordningar och föreskrifter.

2.

Lag**om ändring av 14 § i sjöräddningslagen**

I enlighet med riksdagens beslut ändras i sjöräddningslagen (1145/2001) 14 § 2 mom. 3 punkten, sådan den lyder i lag 1661660/2009, som följer:

14 §

Rätt att få uppgifter av myndigheter

Gränsbevakningsväsendet har rätt att oberoende av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt få följande uppgifter som behövs för planeringen av sjöräddningstjänstens beredskap samt i kritiska lägen för att utföra uppgifter inom sjöräddningstjänsten:

3) uppgifter om luftfartyg samt ägare och innehavare av luftfartyg ur luftfartygsregistret som förs av Trafiksäkerhetsverket och ur registret över luftfartens nödsändare som förs av Kommunikationsverket,

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 5 juni 2014

Vid förhinder för statsminister, utrikesminister

ERKKI TUOMIOJA

Jord- och skogsbruksminister *Jari Koskinen*

*Bilaga
Parallelltext*

2.

Lag

om ändring av 14 § i sjöräddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut ändras i sjöräddningslagen (1145/2001) 14 § 2 mom. 3 punkten, sådan den lyder i lag 1661660/2009, som följer:

Gällande lydelse

14 §

Rätt att få uppgifter av myndigheter

Gränsbevakningsväsendet har rätt att oberoende av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt få följande uppgifter som behövs för planeringen av sjöräddningstjänstens beredskapsamt i kritiska lägen för att utföra uppgifter inom sjöräddningstjänsten:

3) uppgifter om luftfartyg samt ägare och innehavare av luftfartyg ur luftfartygsregistret och registret över luftfartens nödsändare vilka förs av Trafiksäkerhetsverket,

Föreslagen lydelse

14 §

Rätt att få uppgifter av myndigheter

Gränsbevakningsväsendet har rätt att oberoende av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt få följande uppgifter som behövs för planeringen av sjöräddningstjänstens beredskap samt i kritiska lägen för att utföra uppgifter inom sjöräddningstjänsten:

3) uppgifter om luftfartyg samt ägare och innehavare av luftfartyg ur luftfartygsregistret som förs av Trafiksäkerhetsverket och ur registret över luftfartens nödsändare som förs av *Kommunikationsverket*,

Denna lag träder i kraft den 20 .