

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning som kompletterar Europeiska unionens förordning om säkerheten inom den civila luftfarten

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning som kompletterar Europeiska unionens förordning om säkerheten inom den civila luftfarten (RP 41/2020 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- konsultativ tjänsteman Mira Karppanen, kommunikationsministeriet (distanskontakt)
- överinspektör Veikko Vauhkonen, kommunikationsministeriet (distanskontakt).

Skriftligt yttrande har lämnats av

- justitieministeriet
- inrikesministeriet
- försvarsministeriet
- jord- och skogsbruksministeriet
- arbets- och näringsministeriet
- Polisstyrelsen
- Gränsbevakningsväsendet
- Huvudstaben
- Transport- och kommunikationsverket
- Meteorologiska institutet
- Helsingfors stads räddningsverk
- Air Navigation Services Finland Oy (ANS Finland)
- FinnHEMS Ab
- Wing
- Finans Finland
- Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry
- Suomen Moottorilentäjien Liitto ry.

Betänkande KoUB 6/2020 rd

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår ändringar i luftfartslagen, lagen om transportservice, lagen om anmälda organ för vissa produktgrupper, lagen om marknadskontrollen av vissa produkter, lagen om försvarsmakten, gränsbevakningslagen, polislagen och lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation. Genom propositionen kompletteras Europeiska unionens förordning om säkerheten inom den civila luftfarten, det vill säga den så kallade EASA-förordningen.

Enligt propositionen ska det i lag tas in bestämmelser om minimiåldern för en fjärrpilot för ett obemannat luftfartygssystem och om skyldigheten för en operatör av ett obemannat luftfartygssystem att teckna en försäkring när det obemannade luftfartygets startmassa är mindre än 20 kilo. Det ska också i lag tas in bestämmelser om undantag från principen om strikt ansvar vid obemannad luftfart. Transport- och kommunikationsverket ska ha behörighet att inrätta en luftrumzon för obemannade luftfartygssystem inom vilken verksamhet som bedrivs med obemannade luftfartyg underlättas, begränsas eller förbjuds. Överträdelse av en begränsning, ett förbud eller ett villkor som gäller luftrumzoner ska vara straffbart som luftfartsförseelser. Transport- och kommunikationsverket ska ansvara för marknadskontrollen av obemannade luftfartygssystem.

Dessutom ska den nationella möjlighet till avvikelser som tillåts i EASA-förordningen i fråga om lätt luftfart tillämpas så att bestämmelser om lätta luftfartyg som omfattas av möjligheten till avvikelser även i fortsättningen ska finnas i luftfartslagen och i lagen om transportservice. I luftfartslagen ska det göras vissa lagstiftningstekniska ändringar till följd av att EASA-förordningens tillämpningsområde har utvidgats och att det har gjorts terminologiska ändringar. Definitionen av statlig luftfart ska samordnas med ordalydelsen i den bestämmelse om tillämpningsområdet i fråga om offentliga myndigheter som finns i EASA-förordningen. Bestämmelser om säkerheten i fråga om marktjänsterna ska inte längre finnas i luftfartslagen. Bestämmelserna om flygsäkerhetsprogrammet ska ändras till den del de och bestämmelserna om programmet för flygsäkerhet i EASA-förordningen överlappar. Försvarsmakten ska med avvikelse från nuläget ha tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden på basis av sina tjänsteåligganden. I bestämmelserna om ändringssökande görs de ändringar som följer av lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

I övrigt är de föreslagna ändringarna i huvudsak tekniska.

Lagarna avses träda i kraft den 1 juli 2020.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

Syftet med den aktuella propositionen är att på nationell nivå komplettera bestämmelserna om säkerheten inom den civila luftfarten till den del medlemsstaterna har getts nationell marginal i frågan. I dagsläget finns bestämmelserna om säkerheten inom den civila luftfarten huvudsakligen i sådan EU-reglering som är direkt tillämplig nationellt, och nationell marginal finns främst i fråga om obemannade luftfartyg, lätt luftfart och statlig luftfart.

Betänkande KoUB 6/2020 rd

Utifrån erhållen utredning anser utskottet att propositionen i tillräcklig utsträckning beaktar bland annat säkerhetsmyndigheternas och den militära luftfartens särskilda behov. Enligt utskottets uppfattning har propositionen positiva konsekvenser särskilt för villkoren för den lätta luftfarten, men också för den obemannade luftfarten.

Vissa särskilda frågor

Vid utfrågningen av sakkunniga framställdes förslag till ändringar i de föreslagna definitionerna av statlig luftfart och statsluftfartyg. Enligt erhållen utredning motsvarar propositionen dock till denna del bestämmelserna i Easa-förordningen (EU) 2018/1139. Utskottet ser det som viktigt att definitionerna på EU-nivå och nationell nivå till denna del motsvarar varandra för att EU-reglerernas och den nationella regleringens tillämpningsområde och räckvidd ska vara tillräckligt tydliga.

I sakkunnigytrandena betonades också behovet av en noggrannare definition av nivåerna på ansvarsförsäkringarna för obemannade luftfartyg. Utskottet anser att Transport- och kommunikationsverket bör utfärda närmare anvisningar eller rekommendationer i frågan.

Vid utfrågningarna framfördes det också den uppfattningen att begränsningarna och förbuden i fråga om geografiska UAS-zoner (UAS = Unmanned Aerial System, obemannat luftfartygssystem) inte ska gälla exempelvis tillsynen över jordbruksstöden. Utskottet konstaterar att det behövs nödvändiga skäl för att inrätta begränsande zoner. Dessutom är det enligt propositionen tillåtet att använda obemannade luftfartyg för ett områdes räkning. Utskottet anser det vara tillräckligt att Transport- och kommunikationsverket utöver Försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet, som nämns i propositionen, på ett heltäckande sätt hör aktörerna inom luftfarten och olika användargrupper samt vid behov jord- och skogsbruksministeriet när zoner inrättas och begränsningar eller förbud införs.

Vid utfrågningen av sakkunniga framfördes också flera synpunkter på hur luftfartslagen bör utvecklas. Utskottet anser det vara viktigt att dessa utvecklingsbehov i fortsättningen granskas när lagstiftningen ska utvecklas.

Att möjliggöra användning av obemannade luftfartyg

Kommunikationsutskottet har redan tidigare sett en mångsidig potential i obemannade luftfartyg och förhållit sig positivt till möjligheten att använda dem. Även i detta sammanhang anser utskottet att obemannade luftfartyg inte bör omfattas av större begränsningar genom geografiska UAS-zoner än vad som är nödvändigt och att de begränsningar som införs ska vara exakta och noggrant avgränsade. Utskottet anser att propositionen till denna del är ändamålsenlig, men konstaterar att det är klart att inrättandet av zoner eller obemannad luftfart inte får medföra fara för flygsäkerheten eller negativa konsekvenser för flygtrafiktjänsten.

Betänkande KoUB 6/2020 rd

DETALJMOTIVERING

11 b §. Avvikelse inom en geografisk UAS-zon från kraven som gäller obemannad luftfart.

Utifrån erhållen utredning preciserar utskottet det inledande stycket i 3 mom. så att kraven i föreskriften eller beslutet tydligare gäller uttryckligen obemannade luftfartyg och deras operatörer. Ändringen preciserar den föreslagna regleringen och ger bättre överensstämmelse med kraven i bestämmelserna på EU-nivå.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslag 2—8 i proposition RP 41/2020 rd utan ändringar.

Riksdagen godkänner lagförslag 1 i proposition RP 41/2020 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Utskottets ändringsförslag

1.

Lag

om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i luftfartslagen (864/2014) 93 §, sådan den lyder i lag 965/2018,
ändras 2, 4 och 9 §, 10 § 1 mom., 11 och 55 §, 102 § 1 mom., 125 § 1 mom., 136 § 3 mom., 178 § 3 punkten, 181 och 182 §, av dem 2, 4 och 9 §, 10 § 1 mom., 11 och 55 §, 102 § 1 mom., 178 § 3 punkten och 181 § sådana de lyder i lag 965/2018 och 125 § 1 mom. sådant det lyder i lag 61/2016, samt
fogas till 1 §, sådan den lyder i lag 965/2018, ett nytt 4 mom., till lagen nya 3 a och 11 a—11 c § och till 139 §, sådan paragrafen lyder i lag 965/2018, ett nytt 4 mom. som följer:

Betänkande KoUB 6/2020 rd

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på konstruktion, produktion, underhåll och drift av sådana luftfartyg som omfattas av luftfartygskategorierna enligt artikel 2.8 i den i 2 § 4 punkten avsedda EASA-förordningen.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *Chicagokonventionen* konventionen angående internationell civil 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 69–70/2000),
- 4) *EASA-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91,
- 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 en komponent, eller en kombination av dessa, med undantag för tillsyn före flygning,
- 9) *drifttillstånd* en deklARATION eller ett certifikat som avses i artikel 30.1 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* ett luftfartyg som införts i det militära luftfartsregistret,

Betänkande KoUB 6/2020 rd

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 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 för militär verksamhet, tullverksamhet, polisiär verksamhet, flygräddning, brandbekämpning, gränskontroll, kustbevakning eller luftfart för sådana liknande verksamheter eller tjänster som under överinseende och ansvar av en myndighet utförs i allmänhetens intresse av eller på uppdrag av ett organ som har myndighetsbefogenheter,

17) *statsluftfartyg* ett luftfartyg som används för statlig luftfart,

18) *medlemsstat* en medlemsstat i Europeiska unionen,

19) *tredjeland* andra än medlemsstater i Europeiska unionen,

20) *genomförandeförordningen om obemannad luftfart* kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg,

21) *obemannat luftfartyg* ett luftfartyg som fungerar självständigt eller är konstruerat för att fungera självständigt eller som kan fjärrstyras utan pilot ombord,

22) *obemannat luftfartygssystem* ett obemannat luftfartyg och den utrustning som behövs för fjärrstyrning av luftfartyget,

23) *geografisk UAS-zon* en i artikel 2 andra stycket punkt 4 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart avsedd luftrumzon,

24) *cell för luftrumsplanering* en sådan cell som avses i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet, nedan *FUA-förordningen*, som ansvarar för det löpande arbetet med luftrumsplanering och för vilken en eller flera medlemsstater har ansvaret,

25) *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, och till vilket hör de byggnader, konstruktioner och anordningar som behövs för verksamheten på flygplatsen, inbegripet de kajplatser eller andra förtöjningsplatser med anslutning till manöverområdet som finns på vattenområden samt räddningsvägar och de skyddsområden, hinderbegränsade ytor eller andra områden som behövs för driften, användningen och säkerhetsövervakningen av flygplatsen.

3 a §

Marknadskontroll av obemannade luftfartygssystem

Transport- och kommunikationsverket svarar för den marknadskontroll och kontroll av produkter som förs in på unionsmarknaden som avses i artiklarna 35.1 och 35.2 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem, samt deltar i det säkerhetssamarbete som avses i artikel 35.3, om inte något annat föreskrivs någon annanstans.

På marknadskontrollen av obemannade luftfartygssystem tillämpas lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016), om inte något annat föreskrivs någon annanstans.

Betänkande KoUB 6/2020 rd

Bestämmelser om kraven på de anmälda organ som sköter bedömningen av obemannade luftfartygssystemens överensstämmelse med kraven och om organens uppgifter finns i lagen om anmälda organ för vissa produktgrupper (278/2016).

4 §

Finlands flygsäkerhetsprogram och plan för flygsäkerhet

Transport- och kommunikationsverket ska göra upp och fastställa det statliga säkerhetsprogram som avses i artikel 7 och den statliga plan för flygsäkerhet som avses i artikel 8 i EASA-förordningen med beaktande av de standarder som avses i Chicagokonventionen samt det europeiska program för flygsäkerhet som avses i artikel 5 och den europeiska plan för flygsäkerhet som avses i artikel 6 i EASA-förordningen.

Aktörerna inom luftfarten ska i sin egen säkerhetsledning behandla det statliga flygsäkerhetsprogrammet och den statliga planen för flygsäkerhet.

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, får Transport- och kommunikationsverket medge smärre undantag från bestämmelserna i 2–7 kap. i denna lag och från bestämmelserna om behörigheter och utbildning för flygande personal i II avd. 13 kap. i lagen om transportservice, när det gäller:

- 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,
- 6) luftfartyg som avses i artikel 2.8 i EASA-förordningen.

Bestämmelserna i 2–4 och 7 kap. samt bestämmelserna i II avd. 13 kap. i lagen om transportservice tillämpas inte på följande luftfartyg och anordningar:

- 1) tyngdpunktsstyrda ultralätta flygplan eller motordrivna fallskärmar,
- 2) glidare med en maximal tommassa på högst 80 kilo för ensitsiga eller 100 kilo för tvärsitsiga, inklusive sådana med fotstart,
- 3) övriga luftfartyg som har en maximal tommassa inklusive bränsle på högst 70 kilo; med övriga luftfartyg avses dock inte obemannade luftfartyg.

Om det inte finns några hinder med hänsyn till flygsäkerheten, får Transport- och kommunikationsverket medge smärre undantag från bestämmelserna i 5 och 6 kap. i fråga om de luftfartyg och anordningar som avses i 2 mom.

Om konsekvenserna för säkerheten och miljön förutsätter det och om inte något annat följer av EASA-förordningen, får Transport- och kommunikationsverket i fråga om de luftfartyg och anordningar som avses i 2 mom. samt obemannade luftfartygssystem, sportfallskärmar och flygskärmar meddela föreskrifter av teknisk natur och driftsföreskrifter samt föreskrifter om de kunska-

Betänkande KoUB 6/2020 rd

per 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 Transport- och kommunikationsverket, 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). Bestämmelser om registreringskrav i fråga om obemannad luftfart finns i EASA-förordningen och genomförandeförordningen om obemannad luftfart.

11 §

Förbud mot och begränsning av användningen av luftrum

Genom förordning av statsrådet får luftfart begränsas eller förbjudas ovanför objekt och områden som är viktiga för statens ledning, försvaret, gränskontrollen, räddningsuppgifter eller beredskapen eller ovanför områden som är av riksintresse för att skydda miljön. Av skäl som är nödvändiga för flygsäkerheten, säkerhetsutredningar, försvaret, territorialövervakningen, gränssäkerheten, polisverksamheten, räddningsuppgifter eller upprätthållandet av allmän ordning och säkerhet får Transport- och kommunikationsverket begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst fyra veckor.

Transport- och kommunikationsverket får av särskilda skäl bevilja tillstånd för luftfartsverksamhet inom områden där luftfart är begränsad eller förbjuden efter att ha hört företrädare för dem som ska skyddas genom inrättandet av områdena. Transport- och kommunikationsverket ska meddela dem som äger eller innehar de fastigheter som finns under ett planerat område om saken genom offentlig delgivning enligt 62 § i förvaltningslagen (434/2003). Om ett område där luftfart är begränsad eller förbjuden har inrättats för Försvarsmaktens behov är luftfart tillåten inom området i fråga endast med tillstånd av Försvarsmakten eller enligt särskilda villkor som ställs av Försvarsmakten. Om området är avsett också för gränsbevakningens behov ska Försvarsmakten höra Gränsbevakningsväsendet innan tillstånd beviljas eller särskilda villkor ställs, och delge Gränsbevakningsväsendet tillståndet och de särskilda villkoren. Om ett område där luftfart är begränsad eller förbjuden har inrättats för att skydda ett objekt eller område är dock luftfart som utförs för detta objekts eller områdes räkning tillåten inom området i fråga.

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, Tullen, flyg- eller sjöräddningscentralen, Strålsäkerhetscentralen, säkerhetsutredningsmyndigheten eller en luftfartsmyndighet för en tid av högst sju dygn, om det är

Betänkande KoUB 6/2020 rd

nödvändigt för flygsäkerheten, säkerhetsutredningar, försvaret, gränssäkerheten, polisverksamheten, räddningsuppgifter eller upprätthållandet av allmän ordning och säkerhet,

2) på eget initiativ för en tid av högst ett dygn, om det finns ett exceptionellt och särskilt vägande skäl som gäller flygsäkerheten eller försvaret.

Cellen för luftrumsplanering ska utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om förbudet eller begränsningen.

11 a §

Begränsning av och förbud mot obemannad luftfart inom en geografisk UAS-zon

Transport- och kommunikationsverket kan av skäl som är nödvändiga inrätta en geografisk UAS-zon antingen genom en föreskrift för en tid av högst tre år eller på ansökan genom ett beslut för en tid av högst ett år. Genom en sådan geografisk UAS-zon begränsas eller förbjuds verksamhet som bedrivs med ett obemannat luftfartyg ovanför objekt och områden som är viktiga med tanke på följande ändamål:

- 1) statens ledning,
- 2) flygsäkerheten eller säkerhetsutredningar,
- 3) försvaret, territorialövervakningen, gränssäkerheten eller beredskapen,
- 4) polisverksamheten, räddningsuppgifter, skötseln av internationella relationer, rättskipningen eller social- och hälsovården,
- 5) skydd av en industrianläggning eller ett industriområde,
- 6) skydd av en hamn, terminal, bangård eller någon annan motsvarande trafikknutpunkt,
- 7) skydd av miljön.

Transport- och kommunikationsverket ska på framställning av Försvarmakten i luftrummet ovanför områden som Försvarmakten stadigvarande eller temporärt förfogar över inrätta en geografisk UAS-zon där obemannad luftfart är begränsad eller förbjuden antingen genom en föreskrift för en tid av högst tre år eller genom ett beslut för en tid av högst ett år.

Transport- och kommunikationsverkets föreskrift eller beslut kan innehålla villkor enligt vilka verksamhet som bedrivs med ett obemannat luftfartyg är tillåten inom en zon som avses i 1 eller 2 mom.

En begränsning eller ett förbud som avses i 1 eller 2 mom. och rör obemannad luftfart inom en geografisk UAS-zon gäller dock inte militär-, gränsbevaknings-, polis-, tull-, sjöbevaknings- och luftfartsmyndigheternas verksamhet och inte heller den verksamhet som utförs eller förordnas av myndigheter som sköter räddningsuppdrag, prehospitat akutsjukvård eller patienttransporter när utförande av eller övning inför de uppgifter som föreskrivs för dessa myndigheter kräver verksamhet som utförs med ett obemannat luftfartygssystem inom en geografisk UAS-zon, om inte verksamheten i fråga särskilt förbjuds eller begränsas i en föreskrift eller ett beslut.

Om en geografisk UAS-zon har inrättats för att skydda ett objekt eller område, är sådan verksamhet som utförs för objektets eller områdets räkning med ett obemannat luftfartyg dock tillåten inom zonen.

Betänkande KoUB 6/2020 rd

11 b §

Avvikelse inom en geografisk UAS-zon från kraven som gäller obemannad luftfart

Transport- och kommunikationsverket kan inrätta en geografisk UAS-zon för kommersiell verksamhet samt för hobby-, forsknings- och försöksverksamhet antingen genom en föreskrift för en tid av högst tre år eller på ansökan av operatören av ett obemannat luftfartygssystem genom ett beslut för en tid av högst ett år. Transport- och kommunikationsverket kan inrätta zonen i fråga med tanke på operatörens egen verksamhet eller samarbetet mellan flera aktörer eller för allmänt bruk. Inom denna zon är ett obemannat luftfartyg befriat från ett eller flera av de krav som gäller den ”öppna” kategori som avses i genomförandeförordningen om obemannad luftfart. En förutsättning för inrättande av en zon är att flygsäkerheten inte äventyras.

Innan föreskriften meddelas eller beslutet fattas ska Transport- och kommunikationsverket avtala med Försvarmakten om den geografiska UAS-zonen. I avtalsförfarandet utreds den geografiska UAS-zonens konsekvenser för den militära luftfartens verksamhetsförutsättningar och för utförandet av Försvarmaktens lagstadgade uppgifter. Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket vid behov höra Gränsbevakningsväsendet samt genom offentlig delgivning enligt 62 § i förvaltningslagen meddela dem som äger eller innehar de fastigheter som finns under den planerade geografiska UAS-zonen samt dem vars fastighet gränsar till en fastighet som finns under luftrumzonen om saken.

Föreskriften eller beslutet **gäller obemannade luftfartygssystem och deras operatörer och** kan innehålla

- 1) villkor som gäller flygsäkerheten eller skyddsåtgärderna,
- 2) villkor för att säkerställa allmän ordning och säkerhet,
- 3) villkor för att säkerställa den militära luftfartens verksamhetsförutsättningar eller utförandet av Försvarmaktens uppgifter,
- 4) villkor som gäller luftrumzonen användargrupp,
- 5) villkor som gäller förfarandena eller arrangemangen,
- 6) villkor som gäller skyldigheten att rapportera till myndigheter eller andra aktörer,
- 7) tidsmässiga begränsningar eller begränsningar som gäller väderförhållandena.
- 8) utöver den områdesspecifika begränsningen av en zon även andra geografiska begränsningar och begränsningar i höjddled som gäller inom zonen.

Transport- och kommunikationsverket kan på eget initiativ av grundad anledning eller på ansökan av operatören av det obemannade luftfartygssystemet ändra villkoren i den föreskrift eller det beslut som avses i 1 mom., om de omständigheter som rådde när föreskriften meddelades eller beslutet fattades har förändrats väsentligt.

Transport- och kommunikationsverket kan återta den föreskrift eller det beslut som avses i 1 mom., om

1) de omständigheter som rådde när föreskriften meddelades eller beslutet fattades har förändrats väsentligt och verksamheten inte kan fortgå genom en ändring av villkoren i enlighet med 3 mom., eller

2) operatören av det obemannade luftfartygssystemet upprepade gånger bryter mot bestämmelserna i denna lag eller mot villkoren i föreskriften eller beslutet.

Betänkande KoUB 6/2020 rd

11 c §

Farliga områden

Genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift eller beslut kan det tillfälligt för en tid av mindre än ett år fastställas att ett sådant område inom vilket det tidvis kan utövas verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet är ett farligt område. Förfarandet för anmälan av när utövandet inom ett farligt område av verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet inleds och avslutas finns i den i 107 § 2 mom. avsedda handbok som styr luftrumsplaneringen. Cellen för luftrumsplanering får dessutom av särskilda skäl fastställa och beteckna ett område som ett tillfälligt farligt område för en tid av högst två veckor, om anvisningar om detta införts i handboken som styr luftrumsplaneringen.

55 §

Luftfartygs och fjärrstyrningsplatsers besättning

Ett luftfartyg och dess fjärrstyrningsplats ska vara tryggt bemannade när de används för luftfart. Ägaren, innehavaren eller operatören svarar för att luftfartyget är bemannat på ett betryggande sätt.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. och i 4 kap. meddelar Transport- och kommunikationsverket 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 flyguppsdraget,
- 2) certifikat, behörigheter, behörighetsbevis, rättigheter, godkännanden och medicinska intyg som krävs av flygbesättningen och av dem som styr fjärrstyrda luftfartyg,
- 3) utbildning, erfarenhet och behörighet som krävs av besättningen och av dem som styr fjärrstyrda luftfartyg,
- 4) maximala arbets- och flygtider samt minimivilotider.

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, Tullen och Försvarsmakten har tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden på basis av sina tjänsteåligganden.

Betänkande KoUB 6/2020 rd

125 §

Tillämpning av händelseförordningen

I Finland tillämpas händelseförordningen på alla luftfartyg, dock med beaktande av den i artikel 3.2 andra stycket i händelseförordningen avsedda avgränsning som gäller obemannade luftfartyg. Händelser som uteslutande gäller militär luftfart och som enligt 7 § 1 mom. 19 punkten i denna lag ska anmälas till Försvarsmakten behandlas dock nationellt.

136 §

Skadeståndsansvar

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. Bestämmelserna i 2 mom. tillämpas inte heller på en skada som vållas i verksamhet som bedrivs i den öppna kategori som avses i artikel 4 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart och i den specifika kategori som avses i artikel 5 i den förordningen.

139 §

Nationella försäkringskrav

En sådan operatör av ett obemannat luftfartygssystem som avses i artikel 2 andra stycket punkt 2 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart ska i kategorin specifik enligt artikel 5 i den förordningen och i kategorin certifierad enligt artikel 6 i den förordningen ha en tillräcklig ansvarsförsäkring för den skada som operatörens verksamhet vållar någon annan. Försäkringskyldigheten gäller verksamhet där obemannade luftfartyg som har en startmassa på mindre än 20 kilo används. Vid bedömningen av om försäkringen är tillräcklig ska arten och omfattningen av den bedrivna verksamheten samt riskerna med verksamheten beaktas. Försäkringen ska gälla under hela den tid under vilken verksamheten bedrivs.

178 §

Luftfartsförseelse

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

Betänkande KoUB 6/2020 rd

3) bryter mot ett förbud eller en begränsning enligt 11 § som gäller ett område inom vilket luftfart är begränsad eller förbjuden, ett förbud eller en begränsning enligt 11 a § som gäller en geografisk UAS-zon eller ett användningsvillkor enligt 11 b § som gäller en geografisk UAS-zon,

— — — — —
ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *luftfartsförseelse* dömas till böter.

181 §

Ändringssökande

Beslut som gäller återkallande eller begränsning av tillstånd, bevis, godkännande, utseende och medicinsk lämplighet eller inrättande eller upphörande av en geografisk UAS-zon samt ålägganden och förbud som Transport- och kommunikationsverket har meddelat med stöd av Europeiska unionens förordningar får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen.

I andra beslut än beslut som avses i 1 mom. får omprövning begäras.

I följande beslut, som fattats av någon annan än en myndighet, begärs omprövning hos Transport- och kommunikationsverket:

1) i 40 § avsedda beslut om granskningsbevis avseende luftvärdighet som fattas av organisationer som svarar för luftvärdighet,

2) i 47 § avsedda beslut om medicinskt intyg och godkännande för teckengivare,

3) i 102 § 1 mom. avsedda beslut om beviljande av tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden som fattas av flygplatsoperatören,

4) i 103 § 1 mom. avsedda beslut om beviljande av behörighetskort och passerkort för fordon som fattas av flygplatsoperatören,

5) i 111 § avsedda beslut om avgifter för flygtrafiktjänst.

Ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning enligt 2 mom. eller 3 mom. 1–4 eller 6–7 punkten får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning enligt 3 mom. 5 punkten får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen.

Med undantag av beslut som gäller byggnadstillstånd ska beslutet iakttas trots ändringssökande, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen. Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

182 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 13 november 2014. Bestämmelserna i 37, 38, 47, 53, 62, 79 och 87 § tillämpas på verksamhet med fjärrstyrda luftfartyg först från en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

—————
Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om transportservice (320/2017) 120 § 4 punkten, sådan den lyder i lag 301/2018,
ändras 120 § 2 punkten, sådan den lyder i lag 301/2018, och
fogas till 1 §, sådan den lyder i lagarna 301/2018 och 371/2019, ett nytt 3 mom. och till lagen en ny 135 a § som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på drift av de luftfartygskategorier som avses i artikel 2.8 i den i 120 § 2 punkten avsedda EASA-förordningen.

120 §

Definitioner gällande flygverksamhet

I denna lag avses med

2) *EASA-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91,

Betänkande KoUB 6/2020 rd

13 kap.

Behörigheter och utbildning för flygande personal

135 a §

Minimiåldern för en fjärrpilot för ett obemannat luftfartygssystem

Minimiåldern är 12 år vid fjärrstyrning av ett obemannat luftfartygssystem i den öppna kategori som avses i artikel 4 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg och 15 år vid fjärrstyrning av ett obemannat luftfartygssystem i den specifika kategori som avses i artikel 5 i den förordningen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av 1 och 5 § i lagen om anmälda organ för vissa produktgrupper

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om anmälda organ för vissa produktgrupper (278/2016) 1 § och 5 § 2 mom., sådana de lyder i lag 504/2018, som följer:

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag innehåller bestämmelser om godkännande av organ för bedömning av överensstämmelse med kraven för produkter som omfattas av tillämpningsområdet för hiss säkerhetslagen (1134/2016), lagen om mätinstrument (707/2011), lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016), lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven (180/2015), lagen om överensstämmelse med kraven för utrustning och säkerhetssystem som är avsedda för användning i explosionsfarliga omgivningar (1139/2016), lagen om explosiva varors överensstämmelse med kraven (1140/2016), elsäkerhetslagen (1135/2016), 30 kap. i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014), gasanordningslagen (502/2018) och luftfartslagen (864/2014), som anmälda organ och om de skyldigheter som gäller dessa organs verksamhet.

Betänkande KoUB 6/2020 rd

5 §

Behörig myndighet

Transport- och kommunikationsverket är behörig myndighet, om ansökan gäller att till anmälda organ utse organ för bedömning av överensstämmelse för produkter som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation och tillämpningsområdet för luftfartslagen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av 1 och 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016) 1 § 1 mom., sådant det lyder i lag 864/2018, och
fogas till 4 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 864/2018, ett nytt 4 mom. som följer:

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på marknadskontrollen av de produkter som omfattas av tillämpningsområdet för hiss säkerhetslagen (1134/2016), lagen om mätinstrument (707/2011), lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven (180/2015), lagen om överensstämmelse med kraven för utrustning och säkerhetssystem som är avsedda för användning i explosionsfarliga omgivningar (1139/2016), lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016), elsäkerhetslagen (1135/2016), lagen om explosiva varors överensstämmelse med kraven (1140/2016), lagen om personlig skyddsutrustning som är avsedd att användas av konsumenter (218/2018), gasanordningslagen (502/2018), strålsäkerhetslagen (859/2018) och luftfartslagen (864/2014), om inte något annat föreskrivs i de lagarna.

Betänkande KoUB 6/2020 rd

4 §

Tillsynsmyndigheter

Transport- och kommunikationsverket är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag när det gäller produkter som avses i luftfartslagen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av lagen om försvarsmakten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om försvarsmakten (551/2007) 15 a–15 f §, sådana de lyder i lag 1089/2018, som följer:

15 a §

Ingripande i obemannade luftfartygs färd

Försvarsmakten har rätt att med hjälp av en teknisk anordning eller maktmedel tillfälligt omhänderta ett i 2 § 1 mom. 21 punkten i luftfartslagen (864/2014) avsett obemannat luftfartyg eller hindra dess användning eller annars ingripa i dess färd, om det obehörigen kommer in i luftrummet ovanför ett område som försvarsmakten stadigvarande förfogar över, eller har i sådan användning som avses i 14 § i denna lag, eller obehörigen kommer in i ett sådant område där luftfart är inskränkt enligt 11 § i luftfartslagen och som är ovanför ett ovan avsett område.

Utanför de områden som avses i 1 mom. har försvarsmakten vid utförande av uppgifter som hör till dess verksamhetsområde rätt att med hjälp av en teknisk anordning eller maktmedel tillfälligt omhänderta ett obemannat luftfartyg eller hindra dess användning eller annars ingripa i dess färd, om det utifrån dess rörelser eller andra omständigheter är sannolikt att luftfartyget äventyrar försvaret eller verksamhet som är synnerligen viktig för försvarsmakten, eller om ett ingripande i dess färd behövs för att garantera säkerheten för anställda vid försvarsmakten eller skydda försvarsmaktens säkerhetsuppgifter enligt 18 a §.

Betänkande KoUB 6/2020 rd

Användningen av maktmedel eller en teknisk anordning ska vara behövlig i förhållande till hur viktigt och brådskande tjänsteuppdraget är, det mål som eftersträvas, den olägenhet som kommunikationen orsakas samt andra omständigheter som inverkar på helhetsbedömningen av situationen. Maktmedel och tekniska anordningar ska användas endast i den utsträckning och så länge som det nödvändigtvis krävs för att utföra uppdraget. Den tjänsteman som utövar befogenheterna ska ha tillräcklig kompetens och utbildning i förhållande till uppdraget. Åtgärderna får inte orsaka mer än ringa störningar i annan radiokommunikation eller i ett allmänt kommunikationsnäts anordningar eller tjänster.

15 b §

Beslut om att ingripa i obemannade luftfartygs färd

Beslut om att ingripa i ett obemannat luftfartygs färd fattas för viss tid av staben för en försvarsgren inom försvarsmakten, av försvarsmaktens lokala förvaltningsmyndighet, av garnisonschefen eller av den som leder övningen. Beslutet ska innehålla tillräckliga uppgifter om den utrustning och materiel som ska användas och om det område där beslutet ska tillämpas. I beslutet ska det utses en tjänsteman som leder och övervakar verkställigheten av beslutet.

Transport- och kommunikationsverket ska underrättas om beslutet, om de befogenheter som utövas enligt beslutet kan orsaka störningar i den allmänna radiokommunikationen eller i ett allmänt kommunikationsnät eller dess tjänster.

15 c §

Samarbete med polisen vid ingripandet i obemannade luftfartygs färd

Försvarsmakten ska på förhand underrätta en polisman som hör till befälet eller polisens fältchef om ett beslut enligt vilket de befogenheter som avses i 15 a § får användas på allmän plats. När ärendets art kräver det ska ingripandet i det obemannade luftfartygets färd utföras av polisen eller under polisens allmänna ledning.

Försvarsmakten ska med polisen komma överens om förfarandena vid användning av maktmedel på allmän plats.

15 d §

Inhämtande av identifieringsuppgifter om obemannade luftfartyg

Försvarsmakten har rätt att behandla radiokommunikation, förmedlingsuppgifter och lokaliseringssuppgifter som har samband med fjärrstyrningen av ett obemannat luftfartyg, i syfte att ingripa i dess färd, för att identifiera en del i dess helhetssystem och för att fastställa dess position.

Sådana uppgifter som kan kopplas till en fysisk person och som fås med hjälp av radiokommunikation eller härrör ur förmedlingsuppgifter eller lokaliseringssuppgifter ska utan dröjsmål utplånas, om inte något annat föreskrivs i lag.

Betänkande KoUB 6/2020 rd

15 e §

Hantering av omhändertagna obemannade luftfartyg

Ett obemannat luftfartyg som har omhändertagits av försvarsmakten ska överlämnas till ägaren utan obefogat dröjsmål, om ägaren är känd.

Försvarsmakten ska dock utan dröjsmål överlämna det obemannade luftfartyget till en sådan behörig myndighet som har laglig grund för att hantera det.

15 f §

Protokoll

Över ett ingripande i ett obemannat luftfartygs färd, över hindrande av användningen av ett sådant, över omhändertagande av ett sådant samt över utplåning av uppgifter ska utan obefogat dröjsmål upprättas ett protokoll.

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring av 38 a § i gränsbevakningslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i gränsbevakningslagen (578/2005) 38 a §, sådan den lyder i lag 9/2019, som följer:

38 a §

Ingripande i obemannade luftfartygs färd

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag har en gränsbevakningsman rätt att ingripa i ett i 2 § 1 mom. 21 punkten i luftfartslagen (864/2014) avsett obemannat luftfartygs färd, om det är nödvändigt för upprätthållande av gränssäkerheten, för utförande av en säkerhetsuppgift eller ett sjöräddningsuppdrag eller för skydd av en synnerligen viktig verksamhet inom Gränsbevakningsväsendet.

Betänkande KoUB 6/2020 rd

En gränsbevakningsman har rätt att i en situation som avses i 1 mom. kortvarigt rikta sådana behövliga maktmedel och tekniska åtgärder som kan anses vara försvarliga mot obemannade luftfartyg och deras fjärrstyrningsanordningar och styrnings- och kontrollförbindelser samt andra sådana delar i det system som krävs för att använda obemannade luftfartyg (*helhetssystem*). Frågan om huruvida maktmedlen och åtgärderna kan försvaras ska bedömas med hänsyn till hur viktigt och brådskande tjänsteuppdraget är, hur farlig det obemannade luftfartygets verksamhet är, vilka resurser som står till förfogande samt övriga omständigheter som inverkar på helhetsbedömningen av situationen. Om det är nödvändigt att använda maktmedel eller vidta tekniska åtgärder ska detta ske endast i en sådan omfattning och så länge som det nödvändigtvis krävs för att utföra den uppgift som avses i 1 mom. Åtgärderna får inte orsaka mer än ringa störningar i annan radiokommunikation eller i ett allmänt kommunikationsnätets anordningar eller tjänster.

En gränsbevakningsman har rätt att behandla radiokommunikation, förmedlingsuppgifter och lokaliseringssuppgifter som har samband med fjärrstyrningen av ett obemannat luftfartyg i syfte att ingripa i dess färd samt för att identifiera en del i helhetssystemet för det obemannade luftfartyget och för att fastställa dess position. Sådana uppgifter som kan kopplas till en fysisk person och som fås med hjälp av radiokommunikation eller härrör ur förmedlingsuppgifter eller lokaliseringssuppgifter ska utan dröjsmål utplånas, om inte något annat föreskrivs i lag.

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag

om ändring av 2 och 5 kap. i polislagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i polislagen (872/2011) 2 kap. 11 a och 15 a § samt 17 § 1 och 4 mom. samt 5 kap. 25 § 2 mom. och 62 § 3 mom., av dem 2 kap. 11 a och 15 a § samt 17 § 1 mom. sådana de lyder i lag 243/2019, 2 kap. 17 § 4 mom. sådant det lyder i lag 419/2017 och 5 kap. 62 § 3 mom. sådant det lyder i lag 931/2015, som följer:

Betänkande KoUB 6/2020 rd

2 kap.

Allmänna befogenheter

11 a §

Ingripande i obemannade luftfartygs färd

En polisman har rätt att tillfälligt omhänderta ett i 2 § 1 mom. 21 punkten i luftfartslagen avsett obemannat luftfartyg, hindra dess användning eller annars ingripa i dess färd, om det är nödvändigt för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet, förebygga brott eller avbryta ett redan påbörjat brott, bevaka särskilda övervakningsobjekt, trygga säkerheten vid polisuppdrag eller viktiga statliga evenemang, trygga åtgärder på en olycksplats eller skydda den personliga integriteten hos den som är föremål för en åtgärd.

En polisman får i de situationer som avses i 1 mom. använda en teknisk anordning som inte orsakar mer än ringa olägenhet för radiokommunikation eller annan kommunikation eller för ett allmänt kommunikationsnät. En teknisk anordning får användas om det är försvarligt med hänsyn till hur viktigt och brådskande uppdraget är, hur farlig det obemannade luftfartygets verksamhet är, vilka resurser som står till förfogande samt med hänsyn till övriga omständigheter som är relevanta för en helhetsbedömning av situationen. Anordningen får användas endast så länge det är nödvändigt för att utföra åtgärden. En teknisk anordning får användas endast av en polisman som fått lämplig utbildning för detta.

En polisman har rätt att behandla radiokommunikation, förmedlingsuppgifter och lokaliseringsuppgifter som har samband med användningen av ett obemannat luftfartyg, i syfte att ingripa i det obemannade luftfartygets färd eller för att identifiera en del i dess helhetsystem och för att fastställa dess position. Sådana uppgifter ska utan dröjsmål utplånas efter åtgärden, om inte något annat föreskrivs i lag.

Transport- och kommunikationsverket ska underrättas om användningen av en teknisk anordning, om inte detta är uppenbart onödigt med hänsyn till den olägenhet som antagligen kommer att orsakas eller har orsakats för radiokommunikation eller annan kommunikation eller för ett allmänt kommunikationsnät, eller om det av orsaker som hänför sig till polisens taktiska eller tekniska metoder är uppenbart befogat att inte underrätta Transport- och kommunikationsverket.

Över ett ingripande i ett obemannat luftfartygs färd ska det upprättas ett protokoll eller någon annan handling.

15 a §

Hanteringen av omhändertagna obemannade luftfartyg

Ett obemannat luftfartyg som med stöd av 11 a § har omhändertagits av polisen ska återlämnas till ägaren utan obefogat dröjsmål, om inte annat föreskrivs någon annanstans i lag.

Betänkande KoUB 6/2020 rd

17 §

Användning av maktmedel

I tjänsteuppdrag får en polisman använda maktmedel som behövs och kan anses försvarliga för att bryta motstånd, avlägsna en person från en plats, gripa en person, hindra att en frihetsberövad flyr, avlägsna ett hinder, ingripa i ett obemannat luftfartygs färd eller förhindra ett överhängande brott eller någon annan farlig gärning eller händelse. Frågan om maktmedlen kan försvaras ska bedömas utifrån hur viktigt och brådskande uppdraget är, motståndets farlighet, vilka resurser som står till förfogande samt övriga omständigheter som är relevanta för en helhetsbedömning av situationen.

För att förhindra eller avbryta ett brott som avses i 34 a kap. 1 § 1 mom. 2–7 punkten eller 2 mom. i strafflagen har polisen rätt att med försvarsmaktens bistånd och med iakttagande av lagen om försvarsmaktens handräckning till polisen (781/1980) och lagen om försvarsmakten (551/2007) använda sådan vapenmakt som lämpar sig för polisuppdrag, som är slagkraftigare än användningen av en tjänstemans personliga vapen och som utnyttjar krigsmateriel. För att förhindra eller avbryta ett brott som avses i 34 a kap. 1 § 1 mom. 2–7 punkten eller 2 mom. i strafflagen har polisen rätt att med Gränsbevakningsväsendets bistånd och med iakttagande av 77 a–77 d § i gränsbevakningslagen (578/2005) använda sådana maktmedel som avses i 77 a § i den lagen.

5 kap.

Hemliga metoder för inhämtande av information

25 §

Inhämtande av identifieringsuppgifter för teleadresser eller teleterminalutrustning

För inhämtande av de uppgifter som avses i 1 mom. får polisen bara använda sådana tekniska anordningar som endast kan användas för identifiering av teleadresser och teleterminalutrustningar. Transport- och kommunikationsverket ska kontrollera att de tekniska anordningarna uppfyller kraven enligt detta moment och att de inte på grund av sina egenskaper orsakar skadliga störningar i ett allmänt kommunikationsnäts anordningar eller tjänster.

62 §

Ersättningar till teleföretag

Förvaltningsdomstolen ska ge Transport- och kommunikationsverket tillfälle att bli hört.

Betänkande KoUB 6/2020 rd

Denna lag träder i kraft den 20 .

8.

Lag

om ändring av 264 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014) det inledande stycket i 264 § och 264 § 3 punkten, sådana de lyder i lag 456/2016, som följer:

264 §

Radioutrustning för specialändamål

Vad som föreskrivs i 251–253, 253 a–253 e och 254–263 § gäller inte

3) luftfartsutrustning som avses i artikel 138 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91,

Denna lag träder i kraft den 20 .

Betänkande KoUB 6/2020 rd

Helsingfors 4.6.2020

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniainen cent
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Sandra Bergqvist sv
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Janne Heikkinen saml
medlem Juho Kautto vänst
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Joonas Könttä cent
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Matias Marttinen saml
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Kari Tolvanen saml
ersättare Riikka Slunga-Poutsalo saf.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.