

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av luftfartslagen och vissa lagar som har samband med den

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av luftfartslagen och vissa lagar som har samband med den (RP 197/2021 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- specialsakkunnig Suvi Kankare, kommunikationsministeriet
- överinspektör Sonja Töyrylä, kommunikationsministeriet
- polisinspektör Konsta Arvelin, Polisstyrelsen
- ledande expert Susanna Metsälampi, Transport- och kommunikationsverket
- jurist Leila Iikkanen, Transport- och kommunikationsverket
- miljöchef Kirsi Pitkäranta, Finavia Abp
- chef för samhällsrelationer Timo Koskinen, Finnair Abp
- Head of ASM Teppo Asanti, Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab
- styrelseledamot Markku Roschier, RPAS Finland ry
- intressebevakningsexpert Juha Silvennoinen, Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry
- ordförande Markku Puumalainen, Suomen Lennonjohtajien Yhdistys SLJY- Finnish Air Traffic Controllers Association FATCA ry
- styrelsemedlem, sekreterare Johanna Jarva, Suomen Lennonjohtajien Yhdistys SLJY- Finnish Air Traffic Controllers Association FATCA ry
- ordförande Lauri Soini, Suomen Lentäjäliitto - Finnish Pilots' Association ry
- medlem, trafikflygare Matias Rintaniemi, Suomen Lentäjäliitto - Finnish Pilots' Association ry
- styrelseledamot Jukka Pekka Kinos, Suomen Moottorilentäjien Liitto ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- justitieministeriet
- försvarsministeriet
- miljöministeriet
- Gränsbevakningsväsendet.

Betänkande KoUB 27/2021 rd

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås ändringar i luftfartslagen, lagen om transportservice, lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation, strafflagen och lagen om försvarsmakten. Samtidigt upphävs de två paragrafer i 2009 års luftfartslag som lämnades i kraft genom övergångsbestämmelsen i den gällande luftfartslagen.

Genom propositionen uppdateras den nationella luftfartslagstiftningen så att den motsvarar EU:s lagstiftning, och vidare görs flera lagtekniska preciseringar och korrigeringar. Syftet är att förtydliga den nationella luftfartslagstiftningen, precisera myndigheternas befogenheter och upprätthålla en hög nivå på säkerheten inom den civila luftfarten.

Granskningen av luftvärdigheten för vissa luftfartyg som hör till området för den nationella lagstiftningen avses bli smidigare. Passagerartransporter med ett historiskt luftfartyg ska i fortsättningen anmälas, om verksamheten inte annars omfattas av tillstånds- eller anmälningsplikt. Det föreslås att ansvaret för flygprocedurerna och vissa flygtrafiktjänster preciseras. Det ska bli lättare att utföra efterspanings- och räddningstjänst för luftfart när bestämmelser om rätten att få information om tjänsten införs. I fråga om byggnadstillstånd för flygplatser görs de ändringar som krävs för att direktivet om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt ska kunna genomföras på behörigt sätt. Beviljandet av flygplatsunderstöd överförs enligt förslaget till Transport- och kommunikationsverket. Lagen slår fast att kontrollflygarnas uppdrag utgör en offentlig förvaltningsuppgift. De uppgifter som behövs för registreringen av luftfartyg preciseras.

Transport- och kommunikationsverkets befogenheter som nationell säkerhetsmyndighet för den civila luftfarten kompletteras och preciseras. Dess befogenhet att begränsa eller ställa villkor för utövandet av lufttrafikrättigheter blir mer exakt angiven. Myndigheten föreslås vidare få bättre preciserad rätt att ingripa i anmälningspliktig luftfartsverksamhet. Transport- och kommunikationsverkets befogenhet att förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att starta kompletteras på det sätt som EU:s lagstiftning förutsätter för att täcka in situationer där bestämmelserna i förordningen om skyddsregler inte har iakttagits. Flygplatsoperatören och leverantören av flygtrafikledningstjänst ska ha rätt att observera obehörig obemannad luftfart med hjälp av förmedlingsuppgifter.

Strafflagens rekvisit för äventyrande av trafiksäkerheten ses över med anledning av hur systematiken i luftfartsregleringen utvecklats. Verksamhet som strider mot de viktigaste EU-bestämmelserna om obemannad luftfart ska bestraffas som förseelse. I övrigt är de föreslagna ändringarna i huvudsak tekniska.

De föreslagna lagarna avses i huvudsak träda i kraft senast den 31 december 2021.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Begränsning av användning av lufttrafikrättigheter

(1) Sakkunniga har kommenterat förslaget om att begränsa användningen av lufttrafikrättigheter. Framför allt under covid-19-epidemin har det påträffats problem med att begränsa flygrutter. Därför har det ansetts att 126 a § 3 mom. i lagen om transportservice bör kompletteras med bestämmelser om att förbud, begränsning eller uppställande av villkor för trafikrättigheter ska komma i sista hand.

(2) Enligt kommunikationsministeriet ska ett förbud, en begränsning eller ett villkor enligt 126 a § 3 mom. ligga i linje med proportionalitetsprincipen på det sätt som avses i artikel 21 i lufttrafikförordningen. Verkningarna av åtgärder som beslutas med stöd av proportionalitetsprincipen får inte gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträvade målen. I specialmotiveringen till 126 a § konstateras det därför att man bör sträva efter att begränsa flygtrafiken så lite som möjligt och att det i första hand är fråga om villkor eller begränsningar för användningen av flygrutter. Att helt förbjuda användning ska enligt motiveringen vara det medel som tillgrips i sista hand och ska användas endast då de medel som utgör mindre ingrepp i de grundläggande rättigheterna inte är tillräckliga. I praktiken förutsätter detta att ett förbud, en begränsning eller ett villkor enligt 126 a § kan meddelas endast om det i situationen är nödvändigt och proportionellt utifrån en riskbedömning som den behöriga myndigheten har gjort.

(3) Utskottet betonar att ingripande i näringsverksamhet alltid ska vara en sista utväg, även om det inte uttryckligen skrivits in i paragraftexten. Även 6 § i förvaltningslagen kräver allmänt taget att myndigheternas åtgärder ska stå i rätt proportion till sitt syfte. Utskottet noterar att det i den föreslagna 126 a § på flera ställen konstateras att förbud, begränsningar eller villkor kan meddelas endast av tvingande skäl.

En stärkt rättvisekultur

(4) Inom luftfarten finns det också i lagstiftningen ett skydd enligt principen om en rättvisekultur (positive safety culture eller just culture) för dem som rapporterar oegentligheter. Det betyder att personerna inte blir straffade för sådana åtgärder eller försummelser som är proportionerliga med tanke på deras erfarenhet och utbildning, fastän åtgärderna eller försummelserna har varit förenade med ringa vårdslöshet eller avsteg från bestämmelserna. Sakkunniga har uttryckt oro över att propositionen har negativa konsekvenser för rättvisekulturen. Den exceptionella och effektiva rättvisekulturen inom luftfarten och bevarandet av den anknyttande konfidentiella rapporteringskulturen har ansetts vara av största vikt.

(5) Enligt en utredning från kommunikationsministeriet är 178 § i luftfartslagen tillämplig endast på uppsåtliga överträdelser eller överträdelser som orsakats av grov oaktsamhet. Därför bestraffas inte mindre, mänskliga misstag varken i nuläget eller härafter. Dessutom föreskrivs det i artikel 15.2 i händelseförordningen att de uppgifter som härrör från händelserapporten inte får användas till exempel för att påvisa skuld eller skadeståndsskyldighet. Det är fråga om att uppgifter som härrör från rapporten inte ska användas till annat än arbete som siktar på att främja säkerheten.

Betänkande KoUB 27/2021 rd

(6) Den gällande luftfartslagen tillåter trots det att rättsliga åtgärder vidtas i sådana fall av grov oaktsamhet som allvarligt kan äventyra säkerheten. Vid olyckstillbud som rapporteras är det enligt erhållen utredning nästan alltid fråga om betydligt lindrigare gärningar än grov oaktsamhet eller uppsåt. Enligt kommunikationsministeriet kan en gärning som rapporteras i en händelserapport således få följder endast när det är fråga om avsiktlig försummelse eller grov oaktsamhet. Sådana allvarliga gärningar skyddas alltså inte heller för närvarande av rättvisekulturen enligt artikel 2.12 i händelseförordningen.

(7) Enligt uppgift från kommunikationsministeriet ändrar förslaget inte nuläget eller utgångspunkten att det ska finnas incitament att anmäla tillbud och händelser med tanke på utvecklandet av säkerheten. Utskottet välkomnar att 178 § 1 mom. 10 punkten i luftfartslagen varken utvidgar eller skärper rekvisitet för luftfartsförseelse så att det blir striktare än vad som ursprungligen varit lagstiftarens avsikt.

Obemannade luftfartyg

(8) Under sakkunnigutfrågningen aktualiserades frågan om införandet av den föreslagna observationsbehörigheten blir beroende av proaktivitet hos flygplatsoperatören eller leverantören av flygtrafikledningstjänster. Kommunikationsministeriet uppger att det överläts åt leverantören av flygtrafikledningstjänster och flygplatsoperatören att besluta om den föreslagna behörigheten ska börja tillämpas, eftersom det vid beredningen inte ansågs nödvändigt att föreskriva om skyldighet till observationsverksamhet. Till följd av remissvaren under beredningen av propositionen stannade man för att föreslå en möjliggörande bestämmelse i stället för en förpliktande reglering. Således kan aktören själv besluta om det är ändamålsenligt att införa observationsbefogenhet i aktörens egen verksamhet.

(9) Uppgifter om radiokommunikation, förmedlingsuppgifter och lokaliseringsuppgifter ska enligt propositionen utplånas utan dröjsmål efter det att en uppgift utförts, om inte något annat föreskrivs i lag. Hänvisningen till annan lag syftar exempelvis till polisens rätt att få information vid förundersökning. Sakkunniga har ansett det nödvändigt att man i fråga om bestämmelsen säkerställer att den inte i onödan förpliktar flygplatsoperatören och leverantören av flygtrafikledningstjänster att genast utplåna uppgifterna, utan att för sin del till exempel hos polisen säkerställa att uppgifterna behövs för den fortsatta behandlingen av ärendet. En sådan situation är mycket konkret när polisen har beslutat ingripa i ett obemannat luftfartygs färd på grundval av en anmälan till polisen. Enligt inkommen utredning omfattas den ovan beskrivna situationen av hänvisningen ”om inte något annat föreskrivs i lag” och därför finns det inget behov av att ändra lagförslaget.

(10) Sakkunniga har också framhållit vikten av att samordna obemannad och bemannad luftfart och ansett det viktigt att alla flygplatser har rektangulära UAS-zoner. Det har vidare konstaterats att det i texterna om flygprocedurerna och planeringen av dem samt om flygtrafiktjänsterna och genomförandet av dem inte sägs ut om de gäller obemannad luftfart eller inte, trots att obemannad luftfart i stor utsträckning kommer att samverka med bemannad luftfart. Det har ansetts att man i lagändringen bättre bör beakta den obemannade luftfartens behov och tjänster, för att man ska kunna dra upp riktlinjer för den snabbt växande verksamheten. Det måste också finnas tillräckligt vägande skäl för att inrätta områden där förbud eller begränsningar gäller för lufterummet och också andra typer av områden. När myndigheten överhuvudtaget bedömer begränsningarna

Betänkande KoUB 27/2021 rd

av obemannad luftfart ska den säkerställa att begränsningarna inte hindrar kommunernas trafikplanering.

(11) Kommunikationsministeriet uppger att propositionen inte behandlar inrättande av UAS-zoner, andra områden som begränsar obemannad luftfart eller U-space-luftrum. Enligt den gällande luftfartslagen har Transport- och kommunikationsverket behörighet att inrätta UAS-zoner, och det har inte ansetts ändamålsenligt att ministeriet tar över den uppgiften.

(12) Enligt inkommen utredning kommer kommunikationsministeriet att bevaka behoven av att utveckla luftfartsregleringen och utreda ändringsförslagen som ett led i lagberedningsprocessen.

DETALJMOTIVERING

5. Lagen om ändring av 23 kap. 1 och 2 § i strafflagen

1§. Äventyrande av trafiksäkerheten. I enlighet med justitieministeriets yttrande kompletterar utskottet definitionen i 23 kap 1 § i strafflagen med förkortningen (EASA) på 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.

2§. Grovt äventyrande av trafiksäkerheten. Utskottet förtydligar paragrafen genom att använda förordningsförkortningen EASA i stället för den fullständiga titeln.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslag 1—4 och 6 i proposition RP 197/2021 rd utan ändringar.

Riksdagen godkänner lagförslag 5 i proposition RP 197/2021 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Utskottets ändringsförslag

1.

Lag

om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i luftfartslagen (864/2014) 47 § 1 mom. 5 punkten, 148 § 1 mom. 5 punkten samt 150 och 156 §, sådana de lyder i lag 965/2018,

ändras 2 § 9, 16 och 25 punkten, det inledande stycket i 3 § 1 mom., 7 § 1 mom. 3 punkten, 9 §, 10 § 1 mom., 18, 39 och 40 §, 47 § 1 mom. 1 och 6 punkten, 55 § 1 mom., 57 § 2 och 3 mom., den finska språkdräkten i 108 § 2 mom., 110 §, 111 § 2 mom., 112 och 138 §, 141 § 1 mom. 2, 9 och 10 punkten, 146 §, 152 § 2 mom., det inledande stycket i 153 § 1 mom., 166 § 1 mom. 2 punkten, 170, 174 och 178 §, 181 § 3 mom. 1 och 5 punkten och 181 § 4 mom.,

av dem 2 § 9, 16 och 25 punkten, 9 §, 10 § 1 mom., 55 § 1 mom. och 181 § 3 mom. 1 och 5 punkten och 181 § 4 mom. sådana de lyder i lag 534/2020, det inledande stycket i 3 § 1 mom., 7 § 1 mom. 3 punkten, 18, 39 och 40 §, 47 § 1 mom. 1 och 6 punkten, 57 § 2 och 3 mom. 111 § 2 mom., 141 § 1 mom. 2, 9 och 10 punkten, 146 §, 152 § 2 mom., det inledande stycket i 153 § 1 mom., 166 § 1 mom. 2 punkten och 170 § sådana de lyder i lag 965/2018, 174 § sådan den lyder i lag 320/2018 och 178 § sådan den lyder i lagarna 965/2018 och 534/2020, samt

fogas till 2 §, sådan den lyder i lag 534/2020, nya 26–27 punkter, till 3 §, sådan den lyder i lag 965/2018, nya 5 och 6 mom., till lagen en ny 44 a §, till 47 § 1 mom., sådant det lyder i lag 965/2018, en ny 7 punkt, till lagen en ny 79 a §, till 80 § nya 3 och 4 mom., till lagen nya 81 a—81 c och 88 a §, till 141 § 1 mom. en ny 11 punkt, till 153 §, sådan den lyder i lag 965/2018, ett nytt 7 mom., till lagen en ny 169 a §, till 181 § 3 mom., sådant det lyder i lag 534/2020, en ny 6 punkt och till lagen en ny 181 a § som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

9) *drifttillstånd* en deklaration, ett certifikat eller ett tillstånd som avses i artikel 30.1 i EASA-förordningen eller som överensstämmer med nationella krav 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,

Betänkande KoUB 27/2021 rd

16) *statlig luftfart* luftfart för tullverksamhet, polisiär verksamhet, efterspanings- och räddningstjänst, 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,

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,

26) *flygprocedur* en uppsättning på förhand fastställda flygmanövrer avsedd att följas av en pilot, publicerad i tryck eller via digitala medier, eller båda. En flygprocedur utförs antingen i enlighet med instrumentflygreglerna eller visuella flygreglerna.

27) *genomförandeförordningen om flygledningstjänst* kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, om tillsyn över dessa leverantörer samt om upphävande av förordning (EG) nr 482/2008, genomförandeförordningarna (EU) nr 1034/2011, (EU) nr 1035/2011 och (EU) 2016/1377 och ändring av förordning (EU) nr 677/2011, sådan denna genomförandeförordning lyder ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/469.

3 §

Behöriga myndigheter

Transport- och kommunikationsverket är nationell luftfartsmyndighet i Finland. Utöver vad som i denna lag föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets uppgifter, är Transport- och kommunikationsverket behörig nationell myndighet enligt följande av Europeiska unionens rättsakter:

Transport- och kommunikationsverket beslutar om beviljande av undantag enligt artikel 71 i EASA-förordningen och svarar för de skyldigheter en medlemsstat har enligt den artikeln.

Polisen övervakar inom sitt uppgiftsområde att denna lag samt EASA-förordningen och de förordningar som antagits med stöd av den följs inom obemannad luftfart.

7 §

Preciseringar och undantag som gäller militär luftfart

På militär luftfart tillämpas bestämmelserna i denna lag och i lagen om transportservice (320/2017) med följande preciseringar och undantag:

3) den militära luftfartsmyndigheten

Betänkande KoUB 27/2021 rd

- a) meddelar föreskrifter om krav på luftvärdighet och beviljande av luftvärdighetsbevis i fråga om militär luftfart,
 - b) utfärdar typcertifikat för finska militära luftfartyg,
 - c) kan utfärda miljövärdighetsbevis (buller) för finska militära luftfartyg,
-

9 §

Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg och anordningar

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. och från bestämmelserna om behörigheter och utbildning för flygande personal i 14 kap. i lagen om transportservice, när det gäller

- 1) ultralätta luftfartyg,
- 2) historiska luftfartyg,
- 3) luftfartyg som särskilt har konstruerats eller ombyggs 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 i 14 kap. i lagen om transportservice tillämpas inte på följande luftfartyg och anordningar:

- 1) tyngdpunktsstyrda ultralätta flygplan och motordrivna fallskärmar,
- 2) glidare med en maximal tom massa på högst 80 kilo för ensitsiga eller 100 kilo för tvåsitsiga,
- 3) andra än i 1 och 2 punkten avsedda luftfartyg som har en maximal tom massa inklusive bränsle på högst 70 kilo; här avses dock inte obemannade luftfartyg.

Bestämmelserna i 3, 4 och 7 kap. tillämpas inte på obemannade luftfartygssystem.

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, 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 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 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. eller obemannade

Betänkande KoUB 27/2021 rd

statsluftfartyg. 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 dessutom i EASA-förordningen och genomförandeförordningen om obemannad luftfart.

— — — — —

18 §

Ansökan om registrering

Luftfartygets ägare ska ansöka om registrering hos Transport- och kommunikationsverket.

I ansökan ska det lämnas uppgifter om

- 1) luftfartyget, dess användningsändamål och huvudsakliga avgångsplats,
- 2) luftfartygets ägare,
- 3) luftfartygets operatör och innehavare och om luftfartygets ägares, operatörs och innehavares ombud,
- 4) luftfartygets föregående ägare.

Till ansökan ska det dessutom fogas utredning om förvärvet eller grunden för besittnings- eller nyttjanderätten till luftfartyget och om att luftfartyget i enlighet med 17 § får registerföras i Finland.

3 kap.

Luftfartygs luftvärdighet och begränsningar av utsläpp

39 §

Tillsyn över luftvärdighet

Transport- och kommunikationsverket ska utöva tillsyn över att luftfartyg samt deras anordningar och komponenter uppfyller kraven på luftvärdighet enligt 33 §. Transport- och kommunikationsverket har rätt att inspektera ett luftfartyg 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 Transport- och kommunikationsverket som hjälp anlita en i 35 § avsedd organisation som svarar för luftvärdighet, en underhållsorganisation eller andra inhemska eller utländska sakkunniga.

För fastställande av och tillsyn över luftvärdighet får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter av teknisk natur och föreskrifter om förfaranden i fråga om

- 1) de luftvärdighetsgranskningar som utförs av verket,
- 2) innehållet i och arrangemangen för de luftvärdighetsgranskningar som organisationer och sakkunniga utför när de biträder Transport- och kommunikationsverket,
- 3) innehållet i och arrangemangen för inspektioner för fortsatt brukstid för ett luftfartyg och andra särskilda inspektioner, samt den som utför inspektionerna.

Betänkande KoUB 27/2021 rd

40 §

Beviljande och förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet

En av Transport- och kommunikationsverket auktoriserad granskare av luftvärdighet beviljar eller förnyar ett granskningsbevis avseende luftvärdighet utifrån en luftvärdighetsgranskning som denne utfört, om luftfartyget vid granskningstidpunkten uppfyller kraven för beviljande av ett luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd.

Kan inte en luftvärdighetsgranskning skäligen utföras får Transport- och kommunikationsverket på grundval av sin granskning bevilja eller förnya ett granskningsbevis avseende luftvärdigheten och bevilja ett luftvärdighetsbevis eller ett i 38 § 2 mom. avsett flygtillstånd, om luftfartyget vid granskningstidpunkten uppfyller kraven för beviljande av ett luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. utförs luftvärdighetsgranskning av luftfartyg som används av Gränsbevakningsväsendet och beviljas eller förnyas granskningsbevis avseende luftvärdighet för sådana luftfartyg av Transport- och kommunikationsverket eller av Gränsbevakningsväsendet med bemyndigande av Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket får auktorisera en organisation som svarar för luftvärdighet, en underhållsorganisation eller någon annan inhemsk eller utländsk sakkunnig att vara granskare av luftvärdighet, förutsatt att organisationen eller den sakkunniga har den yrkeskunskap och de arbetsredskap, arbetslokaler, arbetsmetoder och anvisningar som behövs för att granska luftvärdigheten. Auktorisationen beviljas för viss tid eller tills vidare.

Transport- och kommunikationsverket ska övervaka de auktoriserade organisationernas och sakkunnigas granskningsverksamhet. Det som i 14 kap. föreskrivs om administrativa påföljder som gäller tillstånd ska också tillämpas vid tillsynen över granskarna av luftvärdighet.

För att säkerställa en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Transport- och kommunikationsverket, 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 auktorisering av granskare av luftvärdighet och om behövliga yrkeskunskaper, arbetsredskap, arbetslokaler, arbetsmetoder och anvisningar.

44 a §

Miljövårdighetsbevis

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan ett miljövårdighetsbevis (buller), nedan miljövårdighetsbevis, för ett luftfartyg som är registrerat i Finland, om det läggs fram tillförlitlig utredning om den bullernivå som luftfartyget orsakar.

Luftfartygets ägare eller innehavare ska förnya ett giltigt miljövårdighetsbevis, om det görs sådana modifieringsarbeten på luftfartyget som inverkar på bullret.

Transport- och kommunikationsverket får meddela sådana närmare föreskrifter som baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen i fråga om tillförlitlig utredning av bullernivån från luftfartyg, om de modifieringsarbeten som avses i 2 mom. och om miljövårdighetsbevisets utformning och innehåll.

Betänkande KoUB 27/2021 rd

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) certifikat jämte behörigheter för underhållspersonal,

6) godkännande för teckengivare,

7) begränsad radiotelefonistbehörighet.

55 §

Luftfartygs och fjärrstyrningsplatsers besättning

Luftfartyg och fjärrstyrningsplatser för luftfartyg ska vara betryggande bemannade när de används för luftfart. Ansvaret för en betryggande bemanning vilar på luftfartygets ägare, innehavare eller operatör.

57 §

Förberedelser och genomförande av flygningar

Befälhavaren ska se till att flygningen utförs på ett betryggande sätt och i enlighet med bestämmelserna och föreskrifterna samt drifttillståndet, bruksflygtillståndet eller flygutbildningstillståndet eller motsvarande anmälan och med iakttagande av den av luftfartsmyndigheten godkända flyghandboken.

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 eller motsvarande anmälan, om inte luftfartygets befälhavare bestämmer något annat om uppgiftsfördelningen.

79 a §

Delgivning av ansökan om byggnadstillstånd

Om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på ett projekt, ska Transport- och kommunikationsverket delge ansökan om byggnadstillstånd genom offentlig kungörelse med iakttagande av 62 a § i förvaltningslagen.

Betänkande KoUB 27/2021 rd

80 §

Hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd

Om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på ett projekt, ska dessutom de vars rätt eller fördel saken kan beröra ges tillfälle att framställa anmärkningar med anledning av tillståndsärendet innan ärendet avgörs. Andra än de vars rätt eller fördel saken kan beröra ska ges tillfälle att framföra sin åsikt. Åsikter och anmärkningar ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket inom den tid som anges i kungörelsen. Tiden börjar löpa den dag kungörelsen offentliggörs och ska vara minst 30 dagar lång.

Bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att ge in en ansökan om byggnadstillstånd och översättningar av väsentliga delar av den till miljöministeriet för att sändas till en annan stat i fråga om sådana projekt som har gränsöverskridande miljökonsekvenser finns i 29 a § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

81 a §

Beslut om byggnadstillstånd

Om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på ett projekt, ska det av beslutet om beviljande av byggnadstillstånd utöver de krav som föreskrivs i förvaltningslagen framgå vilka utlåtanden, anmärkningar och åsikter som har framställts i saken och hur de har påverkat avgörandet. Beslutet ska dessutom innehålla en beskrivning av de föreslagna åtgärderna för att förebygga eller minska betydande skadliga miljökonsekvenser samt en beskrivning av Transport- och kommunikationsverkets uppföljande åtgärder.

81 b §

Delgivning av beslut om byggnadstillstånd och information om beslutet

Om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på ett projekt, ska Transport- och kommunikationsverket delge ett beslut som gäller byggnadstillstånd genom offentlig kungörelse med iakttagande av 62 a § i förvaltningslagen. Kommunen, närings-, trafik- och miljö-centralen och landskapsförbundet samt vid behov också andra myndigheter ska dessutom underrättas om ett beslut om beviljande av byggnadstillstånd.

Bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att ge in ett beslut om byggnadstillstånd och översättningar av väsentliga delar av det till miljöministeriet för att sändas till en annan stat i fråga om sådana projekt som har gränsöverskridande miljökonsekvenser finns i 29 a § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

Betänkande KoUB 27/2021 rd

81 c §

Uppföljning av byggnadstillståndsärenden

Om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på ett projekt, ska Transport- och kommunikationsverket följa upp hur projektets uppskattade och övriga konsekvenser realiseras samt utnyttja resultaten av denna uppföljning vid konsekvensbedömningar av projekt.

88 a §

Statsunderstöd för inrättande och drift av flygplatser

Transport- och kommunikationsverket kan bevilja statsunderstöd för verksamhets- och investeringsutgifterna för trafikflygplatser utanför statens flygplatsnätbolag inom ramen för det anslag som anvisats för ändamålet i statsbudgeten.

På beviljandet av statsunderstöd tillämpas kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, till den del det är fråga om stöd som hör till tillämpningsområdet för artikel 56a i den förordningen. Utöver detta tillämpas i kompletterande syfte statsunderstödslagen (688/2001) och kommissionens meddelande om riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag (2014/C 99/03).

110 §

Flygprocedurer

En sådan leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer som har fått ett certifikat i enlighet med genomförandeförordningen om flygledningstjänst ska svara för flygprocedurerna. Flygplatsoperatören svarar för att den flygprocedur som används på flygplatsen är utformad av en certifierad leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer. Flygplatsoperatören svarar dessutom för underhåll och regelbunden översyn av de flygprocedurer som används på flygplatsen.

En i 1 mom. avsedd leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer ska planera och se över flygprocedurerna i samråd med den berörda leverantören av flygtrafiklednings-tjänst och flygplatsoperatören samt den militära luftfartsmyndigheten.

Transport- och kommunikationsverket svarar för de uppgifter medlemsstaten har enligt artikel 3.8 och 3.9 i genomförandeförordningen om flygledningstjänst och som hänför sig till utformningen av luftrumsstrukturer samt underhåll och regelbunden översyn av flygprocedurer. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de grunder för utformningen av flygprocedurer som gäller leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer med beaktande av anvisningarna från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet och Internationella civila luftfartsorganisationen.

Betänkande KoUB 27/2021 rd

111 §

Avgifter för flygtrafiktjänst

På grundval av de uppgifter som tjänsteleverantörerna lämnat ska Transport- och kommunikationsverket göra en framställning om avgifterna enligt det gemensamma avgiftssystemet för flygtrafiktjänster. Transport- och kommunikationsverket ska ge aktörerna tillfälle att avge utlåtande om framställningen och verket ska lämna in den till Europeiska kommissionen för granskning. Transport- och kommunikationsverket ska fastställa avgifterna med beaktande av utlåtandena och Europeiska kommissionens synpunkter och informera Europeiska kommissionen om dem.

112 §

Drivande, tillhandahållande och utveckling av flygtrafiktjänster

En leverantör av flygtrafikledningstjänst enligt 108 § driver, tillhandahåller och utvecklar sina flygtrafiktjänster i luftrumsblock för den civila, statliga och militära luftfarten. Om de anordningar eller system som används för flygtrafiktjänsterna ägs eller innehas av ett flygplatsnätbolag som avses i 3 § 3 punkten i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011), ska leverantören av flygtrafikledningstjänst och flygplatsnätbolaget i samarbete se till att de drivs, tillhandahålls och utvecklas för den civila, statliga och militära luftfarten. 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 flygplatsnätbolaget samt 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 *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 drivs, tillhandahålls och utvecklas endast för statlig luftfart eller militär luftfart.
-

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, nedan *förordningen om luftfartsförsäkring*, samt i genomförandeförordningen om flygledningstjänst. Till den del de förordningarna inte är tillämpliga eller det i dem inte finns bestämmelser om omständigheter som hänför sig till försäkring ska 139 § i denna lag tillämpas.

Betänkande KoUB 27/2021 rd

Transport- och kommunikationsverket svarar för medlemsstatens uppgifter enligt artikel 8 i förordningen om luftfartsförsäkring.

141 §

Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer eller i personers verksamhet

Transport- och kommunikationsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 142–145 § i fråga om personer som har

— — — — —
2) certifikat jämte behörigheter för underhållspersonal,
— — — — —

11) godkännande för validerare för luftfartsskydd i EU,

12) godkännande för en utbildnings- eller flygorganisations ansvariga person, eller

13) begränsad radiotelefonistbehörighet.
— — — — —

146 §

Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer eller i anmälningsskyldig verksamhet

Transport- och kommunikationsverket 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 i 40 § avsedd granskare av luftvärdighet,

6) en leverantör av marktjänster,

7) en anordnare av flyguppvisning eller flygtävling,

8) en flygplatsoperatör,

9) en säkerhetsgodkänd speditör, en känd avsändare eller en säkerhetsgodkänd leverantör,

10) en godkänd transportör av flygfrakt eller flygpost till Europeiska unionen från ett tredjelandets trafikflygplats,

11) en leverantör av flygtrafiktjänst,

12) en utbildningsorganisation för flygtrafiktjänstpersonal,

13) en leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer,

14) en innehavare av ett flyghindertillstånd enligt 158 §.

Betänkande KoUB 27/2021 rd

152 §

Upprätthållande av yrkeskunskap

Bestämmelserna i 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen om jäv för en i 1 mom. i denna paragraf avsedd person när ärenden som gäller en i det momentet avsedd verksamhetsutövare behandlas inom Transport- och kommunikationsverket tillämpas inte på

- 1) tillsynen över flygtrafiktjänsten och det beslutsfattande som gäller denna tillsyn, eller
- 2) förfarandet för utvärdering av utbildningshjälpmedel för flygsimulering och det beslutsfattande som gäller detta förfarande.

153 §

Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner

De som bedriver luftfartsverksamhet, luftfartygs ägare, innehavare och operatörer samt de som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten ska, till den del de förfogar över eller har tillgång till informationen, på begäran av Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna lämna verket följande upplysningar för tillsynen över luftfartsverksamheten eller undersökning av undantagssituationer inom luftfarten:

Den leverantör av flygtrafikledningstjänst som med stöd av 121 § sörjer för att efterspanings- och räddningstjänst ordnas har trots sekretessbestämmelserna rätt att av Transport- och kommunikationsverket, polisen och de myndigheter som deltar i räddningsverksamheten få de uppgifter som är nödvändiga för att genomföra efterspanings- och räddningstjänsten. Uppgifterna får användas endast för att genomföra efterspanings- och räddningstjänsten.

166 §

Hindrande av luftfartyg från att starta av andra orsaker

Transport- och kommunikationsverket kan förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att starta, om

-
- 2) det finns anledning att misstänka att bestämmelserna i denna lag, i förordningen om skyddsregler eller i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd, eller föreskrifter om flygningen som meddelats med stöd av de bestämmelserna, i övrigt inte har iakttagits,
-

Betänkande KoUB 27/2021 rd

169 a §

Observation av obemannade luftfartygs färd och flygning

Trafikflygplatsoperatören och leverantören av flygtrafikledningstjänst får, i syfte att förbereda sig på ett hot som orsakas av ett obemannat luftfartyg och möjliggöra en effektiv avvärjning av hotet, behandla radiokommunikation, förmedlingsuppgifter och lokaliseringsuppgifter som har samband med flygningen av det obemannade luftfartyget för att identifiera det obemannade luftfartygssystemet och fastställa dess position när luftfartyget obehörigen inträder i

- a) en geografisk UAS-zon som inrättats med stöd av 11 a § 2 punkten, eller
- b) luftrum där flygtrafikledningstjänst tillhandahålls.

Uppgifterna om radiokommunikation, förmedlingsuppgifterna och lokaliseringsuppgifterna ska utplånas utan dröjsmål efter det att uppgiften enligt 1 mom. har utförts, om inte något annat föreskrivs i lag.

Transport- och kommunikationsverket ska underrättas om att observationsbehörigheten tas i bruk innan observationer börjar utföras. Transport- och kommunikationsverket ska underrättas om en observation av en obehörig flygning inom ett dygn.

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 har använt alkohol eller något annat berusningsmedel 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.

Utförandet av de uppgifter som avses i 1 mom. börjar när arbetsskiftet börjar och slutar när arbetsskiftet tar slut. Det som föreskrivs i 1 och 2 mom. gäller också åtgärder som direkt hän-för sig till förberedelse av flygningar, om den som arbetar i uppgifter som påverkar flygsäkerheten inte har arbetsskift eller inte utför uppgifterna vid utövande av yrke.

I 1 mom. avsedda personer med uppgifter som påverkar flygsäkerheten är åtminstone de som arbetar på trafikflygplatsens behörighetsområden, utför operativa och tekniska uppgifter inom flygtrafiktjänsten eller utför chefsuppgifter inom flygsäkerheten, luftfartygets flygande personal och personal med uppgifter inom färdplanering, personal med tillstånd att röra sig på trafikflygplatsens behörighetsområden, trafikflygplatsens säkerhetskontrollanter och trafikflygplatsens väktare.

Om kravnivån på verksamheten förutsätter det, ställer försvarsmakten vid behov striktare krav för militär luftfart än vad som föreskrivs i 1—4 mom.

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om de krav som ställs på i 1 mom. avsedda personers sinnesfunktioner 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—4 mom. avsedda uppgifter samt om bedömningen av dessa.

Betänkande KoUB 27/2021 rd

174 §

Tjänsteansvar

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en person som sköter offentliga förvaltningsuppgifter enligt 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103 och 121 §. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

178 §

Luftfartsförseelse

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 9 § 4 mom. och som gäller luftfartyg eller anordningar, sportfallskärmar, flygskärmar, obemannade luftfartygssystem eller förare av sådana,

2) använder ett luftfartyg eller överlåter luftfartyg till någon annan för luftfart i strid med 10§,

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,

4) för luftfart använder ett luftfartyg som inte på tillbörligt sätt har märkts med de beteckningar som avses i 7 § 1 mom. 2 punkten, 16 § 2 mom. eller artikel 14 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart 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 kraven i 44 § eller med kraven enligt de föreskrifter som meddelats med stöd av den,

9) bryter mot sökandens eller tillståndshavarens skyldighet enligt 49 § eller enligt EASA-förordningen eller en förordning som antagits med stöd av den att anmäla omständigheter som inverkar på behörigheten,

10) bryter mot luftfartygets eller anordningens befälhavares, besättningsmedlemmarnas eller spanarens skyldigheter enligt 57 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den eller enligt EASA-förordningen eller en förordning som antagits med stöd av den när det gäller förberedelse och genomförande av flygningar,

11) bryter mot passagerarnas skyldigheter enligt 59 §,

12) bryter mot luftfartygets ägares, innehavares eller operatörs skyldigheter enligt 55 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av den,

13) bedriver verksamhet som avses i 70 eller 72 § utan det tillstånd eller den anmälan som krävs eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd eller mot bestämmelserna och föreskrifterna om sådan anmälningspliktig verksamhet,

Betänkande KoUB 27/2021 rd

- 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 avses i 82 § eller i EASA-förordningen eller en förordning som antagits med stöd av den eller utan sådant tillstånd till drift som avses i 84 § eller bryter mot villkoren i 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 Transport- och kommunikationsverket,
17) bryter mot förbudet i 100 § 1 mom. att röra sig eller vistas på vissa områden på trafik-flygplatser,
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) förfar i strid med artikel 16.9 i händelseförordningen,
21) bryter mot de föreskrifter eller beslut 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 Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter eller i beslut om förbud, eller
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 i lag, för *luftfartsförseelse* dömas till böter.

17 kap.

Ändringssökande

181 §

Ändringssökande

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

- 1) i 40 § avsedda beslut om granskningsbevis avseende luftvärdighet,
-

- 5) i 111 § avsedda beslut om avgifter för flygtrafiktjänst,

6) beslut av en i 43 § avsedd utbildningsorganisation för underhållspersonal som godkänts av Transport- och kommunikationsverket eller av en i 114 § avsedd utbildningsorganisation för flygtrafiktjänstpersonal.

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

Betänkande KoUB 27/2021 rd

som meddelats med anledning av en begäran om omprövning enligt 3 mom. 5 punkten får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen.

— — — — —

181 a §

Rätt att söka ändring i vissa fall

En registrerad förening eller stiftelse vars syfte är att främja miljöskydd, hälsoskydd eller naturvård eller trivseln i boendemiljön har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsfält anföra besvär över ett sådant beslut om beviljande av byggnadstillstånd vars verkningar sträcker sig till föreningens eller stiftelsens geografiska verksamhetsområde, om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på projektet. Kommunen, närings-, trafik - och miljöcentralen och landskapsförbundet har rätt att anföra besvär över ett sådant beslut om beviljande av byggnadstillstånd vars verkningar sträcker sig till kommunens område eller myndighetens verksamhetsområde, om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på projektet.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Lagens 110 § träder dock i kraft först den 27 januari 2022.

— — — — —

2.

Lag

om upphävande av 68 och 69 § i luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Genom denna lag upphävs 68 och 69 § i luftfartslagen (1194/2009).

2 §

De tillstånd, godkännanden, förbud och beslut som gäller vid ikraftträdandet av denna lag ska förbli i kraft i den lydelse de hade vid ikraftträdandet.

Ärenden som är anhängiga när denna lag träder i kraft ska behandlas och avgöras i enlighet med de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet. Föreskrifter som meddelats med stöd av de i 1 § nämnda bestämmelser som upphävs ska förbli i kraft.

Betänkande KoUB 27/2021 rd

3 §

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om transportservice (320/2017)

127 § 5 mom., 128, 130, 180 och 203 §, 242 § 2 och 4 mom., 251 §, 256 § 2 mom. och 266 §, av dem 127 § 5 mom. och 128 § sådana de lyder i lag 984/2018, 130 § sådan den lyder i lag 301/2018, 203, 251 och 266 § sådana de lyder i lag 371/2019, 242 § 2 och 4 mom. sådana de lyder i lag 1256/2020 och 256 § 2 mom. sådant det lyder i lag 299/2021, samt

fogas till lagen nya 126 a, 129 a, 133 a och 194 a §, till 249 §, sådan den lyder i lagarna 371/2019 och 1256/2020, ett nytt 5 mom. och till lagen en ny 266 a § som följer:

126 a §

Begränsning av användning av lufttrafikrättigheter

Transport- och kommunikationsverket får förbjuda, begränsa eller ställa villkor för bedrivande av lufttrafik på flygrutter vars avgångs- eller ankomstplats är i Finland. Ett förbud, en begränsning eller ett villkor får meddelas endast om det är nödvändigt för att upprätthålla flygsäkerheten, försvaret, territorialövervakningen, gränssäkerheten eller allmän ordning och säkerhet eller för att begränsa spridningen av en sådan exceptionell epidemi som avses 3 § 7 punkten i lagen om smittsamma sjukdomar (1227/2016).

Beslutet om att meddela ett förbud, en begränsning eller ett villkor får vara i kraft endast den tid som är nödvändig, dock högst 14 dygn. Om ett förbud, en begränsning eller ett villkor behöver förlängas efter 14 dygn, fattas beslut om detta av statsrådet. Förbudet, begränsningen eller villkoret får även då meddelas för högst 14 dygn i sänder. Beslutet ska omedelbart upphävas, om de villkor som anges i denna paragraf inte längre uppfylls.

De åtgärder som avses i 1 och 2 mom. ska på det sätt som avses i artikel 21 i lufttrafikförordningen följa principerna om proportionalitet och öppenhet och grundas på objektiva och icke-diskriminerande kriterier. Vid beslut om åtgärder ska också i övrigt hänsyn tas till vad som föreskrivs i lufttrafikförordningen och tillämpliga internationella avtal om begränsning av lufttrafikrättigheter. Om det är fråga om någon annan situation än äventyrande av flygsäkerheten, ska en

Betänkande KoUB 27/2021 rd

behörig myndighet göra en riskbedömning av situationen. Ett förbud, en begränsning eller ett villkor får meddelas endast om det är nödvändigt och proportionellt utifrån riskbedömningen.

I fråga om de åtgärder som avses i 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket sörja för kontakterna med Europeiska kommissionen, andra stater och deras behöriga myndigheter med beaktande av vad som föreskrivs i lufttrafikförordningen och tillämpliga internationella avtal. Statsrådet sörjer dock för kontakterna i fråga om de åtgärder som avses i 2 mom.

127 §

Bruksflygtillstånd

Med undantag av obemannade statsluftfartyg ska luftfartyg som används för bruksflyg registreras i luftfartygsregistret i Finland. Transport- och kommunikationsverket kan bevilja ett luftfartyg som registrerats i en annan medlemsstat bruksflygtillstånd, om dess flygsäkerhet kan övervakas på ett ändamålsenligt sätt. Om inte något lämpligt i en medlemsstat registrerat luftfartyg står till förfogande för bruksflyg och om inte flygsäkerheten äventyras, kan Transport- och kommunikationsverket godkänna att ett luftfartyg som registrerats i luftfartygsregistret i ett tredjeland används. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de förutsättningar under vilka ett sådant luftfartyg kan godkännas för bruksflygningsuppdrag.

128 §

Anmälan om flygverksamhet som bedrivs med vissa luftfartyg

Till den del transport av passagerare med ett luftfartyg som avses i punkt 1 led a, d eller g i bilaga I till EASA-förordningen inte förutsätter operativ licens enligt lufttrafikförordningen eller bruksflygtillstånd enligt 127 § i denna lag och inget annat följer av Europeiska unionens lagstiftning eller av en internationell förpliktelse som är bindande för Finland, ska operatören göra en anmälan om flygverksamhet till Transport- och kommunikationsverket innan verksamheten inleds.

Transport- och kommunikationsverket får meddela sådana närmare föreskrifter som förutsätts för att flygverksamhet som avses i 1 mom. ska bedrivas på ett betryggande sätt. Föreskrifterna kan gälla

- 1) organisation och personal hos den som bedriver den anmälningspliktiga verksamheten,
- 2) materiel som används för den anmälningspliktiga verksamheten,
- 3) säkerhetsledningssystemet,
- 4) flyghandbok eller drifthandbok, verksamhetsmetoder och begränsningar i fråga om verksamheten,
- 5) ekonomiska förutsättningar för verksamheten.

Betänkande KoUB 27/2021 rd

14 kap.

Behörigheter och utbildning för flygande personal

129 a §

Tillämpningsområde

Detta kapitel tillämpas vid luftfart inom finskt territorium, om inte något annat följer av Europeiska unionens lagstiftning eller av en internationell förpliktelse som är bindande för Finland.

130 §

Piloter, kabinbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg

Bestämmelser om krav på och persontillstånd för flyg- och kabinbesättningar och om kontrollantbehörigheter finns 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, nedan *förordningen om flygande personal*. I de fall då de förordningarna inte tillämpas ska fysiska personer som hör till ett luftfartygs flygbesättning dock ha flygcertifikat jämte behörigheter och auktorisering samt medicinsk lämplighet. Den som hör till ett luftfartygs flygbesättning och andra fysiska personer som använder luftfartsradio ska också ha begränsad radiotelefonistbehörighet i enlighet med det radioreglemente som kompletterar Internationella teleunionens stadga och konventionen om Internationella teleunionen (FördrS 94/1996).

Bestämmelser om kompetenskraven för fjärrpiloter för obemannade luftfartyg och kraven på registrering av luftfartygets operatör finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg, nedan genomförande-förordningen om obemannad luftfart.

Med avvikelse från 1 mom. behöver inte andra medlemmar av luftfartygets flygbesättning än luftfartygets befälhavare ha de certifikat, behörigheter eller godkännanden som uppgiften kräver när det rör sig om skolflygningar eller kontrollflygningar för erhållande av sådana certifikat, behörigheter eller godkännanden.

133 a §

Besättningskort

Transport- och kommunikationsverket 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 sökanden

1) som medlem av besättningen på ett luftfartyg är anställd hos en innehavare av en operativ licens som beviljats av Transport- och kommunikationsverket,

2) uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillträde till flygplatsens flygsida enligt 102 § i luftfartslagen (864/2014).

Betänkande KoUB 27/2021 rd

Innehavare av operativ licens ska underrätta Transport- och kommunikationsverket när anställningen för den som innehar besättningskort upphör.

180 §

Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet som myndigheter som övervakar trafiken

Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet övervakar inom sitt uppgiftsområde att denna lag följs i vägtrafiken.

Polisen övervakar inom sitt uppgiftsområde att denna lag samt EASA-förordningen och de förordningar som antagits med stöd av den följs inom obemannad luftfart.

194 a §

Behörig myndighet enligt EASA-förordningen och lufttrafikförordningen

Transport- och kommunikationsverket är behörig myndighet enligt EASA-förordningen och de förordningar av kommissionen som antagits med stöd av den samt behörig myndighet enligt lufttrafikförordningen, om inte något annat föreskrivs någon annanstans.

203 §

Ansaret för den som utövar offentlig makt

På provbedömare enligt 37 §, examinatorer enligt 89 §, kontrollanter enligt 130 §, flygläkare och företagsläkare enligt 195 § samt på experter, läkare och psykologer som avses i 196 § 4 mom. och i 204—207 § tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

242 §

Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd eller beslut om godkännande

Transport- och kommunikationsverket kan ändra eller begränsa ett tillstånd, begränsa verksamhet som omfattas av ett beslut om godkännande eller återkalla ett tillstånd eller beslut om godkännande, om

1) förutsättningarna för beviljande av tillstånd eller beslut om godkännande inte längre uppfylls och de fel eller brister som förekommer beträffande förutsättningarna inte rättas till inom utsatt tid,

2) tillståndshavaren eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av den, eller mot sådana bestämmelser i Europeiska unionens förordningar som gäller i denna lag reglerad verksamhet som utövas av tillståndshavaren eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande, och en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig,

Betänkande KoUB 27/2021 rd

3) tillståndshavaren inte iakttar det luftfartsavtal eller den internationella förpliktelse som ligger till grund för trafikstillståndet, eller

4) det av någon annan orsak än de orsaker som avses i 1, 2 eller 3 punkten finns grundad anledning att misstänka att tillståndshavaren eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande inte förmår sköta sin uppgift enligt tillståndet eller beslutet om godkännande eller bedriva den verksamhet tillståndet eller beslutet om godkännande avser på ett säkert sätt.

Transport- och kommunikationsverket kan återkalla ett tillstånd eller ett beslut om godkännande endast om någon lindrigare påföljd inte kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet. Ett återkallande av ett tillstånd enligt 2 mom. 2 eller 3 punkten eller 3 mom. eller av ett beslut om godkännande enligt 2 mom. 2 punkten kan bestämmas gälla för en viss tid som står i proportion till överträdelsens allvarlighetsgrad eller tills vidare. Innan verket fattar beslutet ska det höra tillståndshavaren eller den aktör som utövar sin verksamhet med stöd av beslutet om godkännande.

249 §

Verksamhetsförbud i vissa fall

Transport- och kommunikationsverket kan tills vidare eller för viss tid förbjuda eller begränsa en i 13 eller 14 kap. avsedd verksamhet, om inte enligt denna lag eller enligt Europeiska unionens lagstiftning behövs tillstånd för verksamheten men för vilken en anmälan måste dock göras, om

1) förutsättningarna för att bedriva anmälningspliktig verksamhet inte längre är uppfyllda och felen eller bristerna i förutsättningarna inte rättas till inom utsatt tid,

2) utövaren av anmälningspliktig verksamhet upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av den eller mot sådana bestämmelserna i Europeiska unionens förordningar som gäller i denna lag reglerad verksamhet, och en anmärkning eller varning inte kan anses vara tillräcklig, eller

3) det av någon annan orsak än de orsaker som avses i 1 eller 2 punkten finns grundad anledning att misstänka att utövaren av anmälningspliktig verksamhet inte förmår sköta sin uppgift enligt anmälan eller bedriva den verksamhet anmälan avser på ett säkert sätt.

251 §

När ett drifttillstånd eller trafikstillstånd förfaller

Ett drifttillstånd enligt 123 § eller ett trafikstillstånd enligt 124 § förfaller om

1) tillståndshavaren inte har börjat bedriva flygverksamhet eller utöva trafikrättigheterna i enlighet med villkoren i tillståndet, eller

2) tillståndshavaren upphör med eller avbryter flygverksamheten.

En förutsättning är dessutom att tillståndshavaren inte inom den tid på minst sex månader som Transport- och kommunikationsverket bestämmer har visat att de verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningarna för erhållande av tillstånd fortfarande uppfylls eller att trafiken har av-

Betänkande KoUB 27/2021 rd

brutits på grund av sådana exceptionella omständigheter som innehavaren av drifttillståndet eller trafiktillståndet inte har kunnat påverka.

256 §

Begäran om omprövning

Den som söker eller innehar ett persontillstånd eller taxitrafiktillstånd och den som är i 7 § avsedd trafikansvarig för en innehavare av trafiktillstånd får hos Transport- och kommunikationsverket begära omprövning av ett utlåtande eller annat beslut av ett av Transport- och kommunikationsverket godkänt utbildningscentrum som avses i 35 §, av en av Transport- och kommunikationsverket godkänd utbildningsanordnare som avses i 35 a §, av en examinator som avses i 89 §, av en anordnare av sjöfartsutbildning som avses i 114 §, av en innehavare av utbildningstillstånd eller en utövare av anmälningspliktig utbildningsverksamhet som avses i 135 §, av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum, en företagsläkare eller en organisation som beviljar kabinbesättningsintyg som avses i 195 §, av en järnvägläkare som avses i 204 §, av en järnvägsspsykolog som avses i 205 § eller av en sjömansläkare som avses i 206 §.

266 §

Olovlig flygverksamhet

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bedriver sådan specialiserad flygverksamhet som avses i 127 § eller i artikel 2 första stycket led 7 i flygdriftförordningen, sådan flygverksamhet som avses i 128 § eller sådan obemannad luftfart som avses i genomförandeförordningen om obemannad luftfart utan behörigt tillstånd eller behörig deklaration eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd eller en sådan deklaration ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans, för *olovlig flygverksamhet* dömas till böter.

266 a §

Förseelse som gäller verksamhet med obemannat luftfartyg

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) styr ett obemannat luftfartygssystem utan att uppfylla kompetenskraven för fjärrpiloter enligt artikel 8 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart eller utan att uppfylla minimiålderskravet enligt 135 a § i denna lag, eller

2) använder ett obemannat luftfartygssystem utan att registrera sig som operatör trots skyldighet att göra det enligt artikel 14 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans, för *förseelse som gäller verksamhet med obemannat luftfartyg* dömas till böter.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av 265 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014) 265 § 5 mom., så-dant
det lyder i lag 1003/2018, som följer:

265 §

Påvisande av behörighet

Bestämmelser om den behörighet som krävs för radiokommunikation för luftfart finns i luftfartslagen (864/2014) och lagen om transportservice (320/2017).

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av 23 kap. 1 och 2 § i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i strafflagen (39/1889) 23 kap. 1 § 2 mom. 2 punkten och 2 § 2 mom. 2 punkten, sådana
de lyder i lag 545/1999,
som följer:

Betänkande KoUB 27/2021 rd

1 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

För äventyrande av trafiksäkerhet döms också den som på ett sätt som avses i 1 mom.

2) när han eller hon styr ett luftfartyg, arbetar såsom medlem av dess besättning, sköter någon annan flygsäkerhetsuppgift eller annars bryter mot luftfartslagen (864/2014) eller 13 eller 14 kap. i lagen om transportservice (320/2017) eller bestämmelser som utfärdats eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem, mot 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, **nedan EASA-förordningen**, eller förordningar som antagits med stöd av den förordningen eller mot Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 eller förordningar som antagits med stöd av den förordningen, eller

2 §

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten

För grovt äventyrande av trafiksäkerheten döms också den som vid äventyrande av trafik-säkerheten uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

2) när han eller hon styr ett luftfartyg, arbetar såsom medlem av dess besättning, sköter någon annan flygsäkerhetsuppgift eller annars bryter mot luftfartslagen, 13 eller 14 kap. i lagen om transportservice eller bestämmelser som utfärdats eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem, mot **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~~ eller förordningar som antagits med stöd av den förordningen eller mot Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 eller förordningar som antagits med stöd av den förordningen, eller

så att brottet är ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa.

Betänkande KoUB 27/2021 rd

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring av 15 a § i lagen om försvarsmakten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om försvarsmakten (551/2007) 15 a § 1 mom., sådant det lyder i lag 538/2020,
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 § 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 lutrummet 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 begränsad eller förbjuden enligt 11 eller 11 a § i luftfartslagen och som är ovanför ett ovan avsett område.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Betänkande KoUB 27/2021 rd

Helsingfors 3.12.2021

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniainen cent
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Heikki Autto saml
medlem Jari Kinnunen saml
medlem Jouni Kotiaho saf
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Joonas Könttä cent
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Jenni Pitko gröna
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Paula Werning sd.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.