

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition 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. Vidare stärks karaktären av kontrollflygarnas uppgift som en offentlig förvaltningsuppgift. De uppgifter som behövs för registreringen av luftfartyg preciseras.

Transport- och kommunikationsverket får kompletterade och preciserade befogenheter när det gäller dess arbete som nationell säkerhetsmyndighet för civil luftfart. 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.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	5
1 Bakgrund och beredning.....	5
1.1 Bakgrund.....	5
1.2 Beredning.....	5
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	6
2.1 Drifttillstånd.....	6
2.1.1 Drifttillstånd för nationella luftfartyg.....	6
2.1.2 Drifttillstånd enligt luftfartslagen från år 2009 för kommersiell lufttransport med luftballong.....	7
2.2 Granskning av luftvärdighet.....	9
2.3 Obemannad luftfart.....	10
2.3.1 EU-lagstiftningen om obemannad luftfart.....	10
2.3.2 Befogenheten i anknytning till förmågan att observera flygningar av obemannade luftfartyg.....	11
2.4 Miljövårdighetsbevis.....	13
2.5 Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning i samband med inrättandet av flygplatser och andra områden som tjänar luftfarten	14
2.5.1 Genomförandet av MKB-direktivet	14
2.5.2 MKB-förfarandet enligt luftfartslagen	15
2.6 Flygplatsunderstöd	15
2.7 Flygprocedurer	16
2.7.1 EU-lagstiftningen om lufrumsplanering	16
2.7.2 Flygprocedurer	17
2.8 Begränsning av utövandet av lufttrafikkärligheter.....	18
2.9 Flygtrafiktjänster som drivs, tillhandahålls och utvecklas för den statliga och den militära luftfartens uppgifter	19
3 Målsättning	20
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	20
4.1 De viktigaste förslagen.....	20
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	22
4.2.1 Allmänt om propositionens konsekvenser	22
4.2.2 Ekonomiska konsekvenser	23
4.2.2.1 Konsekvenser för den offentliga ekonomin och samhällsekonomin.....	23
4.2.2.2 Konsekvenser för företagen	23
4.2.2.3 Konsekvenser för hushållen	25
4.2.3 Konsekvenser för myndigheterna	26
4.2.4 Konsekvenser för flygsäkerheten.....	27
4.2.5 Andra konsekvenser.....	28
4.2.5.1 Konsekvenser för miljön.....	28
4.2.5.2 Jämlighet	28
5 Alternativa handlingsvägar.....	29
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser.....	29
5.1.1 Anmälan om flygverksamhet	29

5.1.2 Granskning av luftvärdighet.....	30
5.1.3 Flygprocedurer.....	30
5.1.4 Observation av obemannade luftfartygs färd och flygning.....	31
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet.....	31
5.2.1 Flygprocedurer.....	31
6 Remissvar.....	32
6.1 Luftfartslagen.....	32
6.2 Lagen om transportservice.....	35
6.3 Lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation.....	36
6.4 Strafflagen.....	36
7 Specialmotivering.....	36
7.1 Luftfartslagen.....	36
7.2 Luftfartslagen från 2009.....	62
7.3 Lagen om transportservice.....	63
7.4 Lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation.....	76
7.5 Strafflagen.....	76
7.6 Lagen om försvarsmakten.....	80
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag.....	80
8.1 Nya normgivningsbemyndiganden.....	80
8.2 Normgivningsbemyndiganden som upphävs.....	81
9 Ikraftträdande.....	81
10 Verkställighet och uppföljning.....	81
11 Förhållande till andra propositioner.....	82
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	82
12.1 inledning.....	82
12.2 Näringsfrihet.....	83
12.3 Rörelsefrihet.....	86
12.4 Egendomsskydd.....	88
12.5 Rätt till en sund miljö och möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön.....	88
12.6 Jämlikhet.....	89
12.7 Skydd för privatlivet.....	90
12.8 Delegering av lagstiftningsbehörighet till en myndighet.....	93
12.9 Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter.....	94
12.10 Den straffrättsliga legalitetsprincipen.....	96
LAGFÖRSLAG.....	97
lag om ändring av luftfartslagen.....	97
lag om upphävande av 68 och 69 § i luftfartslagen.....	110
lag om ändring av lagen om transportservice.....	111
lag om ändring av 265 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation.....	117
lag om ändring av 23 kap. 1 och 2 § i strafflagen.....	118
lag om ändring av 15 a § i lagen om försvarsmakten.....	120
PARALLELTEXT.....	121
lag om ändring av luftfartslagen.....	121
lag om upphävande av 68 och 69 § i luftfartslagen.....	156
lag om ändring av lagen om transportservice.....	158

RP 197/2021 rd

lag om ändring av 265 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation	170
lag om ändring av 23 kap. 1 och 2 § i strafflagen	172
lag om ändring av 15 a § i lagen om försvarsmakten.....	175

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Luftfart är internationell verksamhet och lagstiftningen om civil luftfart grundar sig på gemensamma regler som man har kommit överens om inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), Europeiska unionens (EU) lagstiftning, Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA), Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst Eurocontrol och Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC). Även säkerhetsbestämmelserna för luftfarten, både vad gäller flygsäkerhet och skyddsåtgärderna inom den civila luftfarten, har i hög grad harmoniserats inom EU genom direkt tillämpliga förordningar.

Den nationella luftfartslagstiftningen har i Finland koncentrerats till luftfartslagen (864/2014) och 13 och 14 kap. i lagen om transportservice (320/2017). I luftfartslagen föreskrivs det om både bemannad och obemannad luftfart inom finskt territorium till den del det inte föreskrivs om detta inom ramen för EU-lagstiftningen eller internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Lagen om transportservice tillämpas på transportservice och på persontillstånd i samband med den samt på tillståndspliktig flygverksamhet. När det gäller luftfart reglerar lagen om transportservice särskilt kommersiell flygverksamhet samt behörigheter och utbildning för flygande personal. Genom de föreskrifter som meddelas av Transport- och kommunikationsverket kompletteras de nationella luftfartsbestämmelser som finns i lag.

Under åren 2019–2020 bereddes det vid kommunikationsministeriet ändringar i lagstiftningen (RP 41/2020 rd), vilka skulle komplettera Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om civil flygsäkerhet (nedan *EASA-förordningen*), vilken hade reviderats. Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 2021. Under beredningen av regeringens proposition och särskilt i samband med att riksdagens kommunikationsutskott hörde sakkunniga framfördes det ett flertal synpunkter om hur de nationella luftfartsbestämmelserna kunde utvecklas. Kommunikationsutskottet ansåg i sitt betänkande om propositionen (KoUB 6/2020 rd) att det var viktigt att dessa utvecklingsbehov i fortsättningen granskas när lagstiftningen ska utvecklas. Bakom denna proposition ligger också särskilt de behov av att utveckla luftfartslagen som presenterades i samband med det lagstiftningsprojekt som skulle komplettera EASA-förordningen. Bakom propositionen ligger också sådana utvecklingsbehov som hänför sig till den senaste tidens utveckling av EU-lagstiftningen, omständigheter som gäller systematiken och lagstiftningstekniken i den nationella luftfartslagstiftningen samt behov av att precisera luftfartsmyndigheternas befogenheter.

Propositionen har som mål att främja det mål om ett livskraftigt Finland som tagits med i Marins regeringsprogram.

1.2 Beredning

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet och i samband med beredningen har man hört Transport- och kommunikationsverket.

Inom projektet har man dragit nytta av den respons som lämnades om bedömningspromemorian och utkastet till regeringsproposition i samband med beredningen av de föregående ändringarna av luftfartslagen (RP 41/2020 rd). Denna respons är tillgänglig i statsrådets tjänst för projektinformation, Hankeikkuna ([länk](#)).

Detta utkast till regeringsproposition var ute på remiss 8.4–20.5.2021. Den svenskspråkiga översättningen blev klar senare och för den togs det emot yttranden 5.5–16.6.2021. Yttrande begärdes av aktörer och övervakande myndigheter inom både den civila och den militära luftfarten. Det lämnades totalt 22 yttranden och det har gjorts ett sammandrag av dem. Arbetsdokumenten för regeringens proposition är tillgängliga på finska på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM052:00/2020>.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

Den nationella luftfartslagstiftningen har i Finland koncentrerats till luftfartslagen och lagen om transportservice. I luftfartslagen regleras frågor som gäller bland annat luftfartyg, flygplatser, lufttrumsplanering, luftfartsskydd och tillbud.

Bestämmelserna om tillståndspliktig flygverksamhet och behörigheter och utbildning för flygande personal har överförts från luftfartslagen till de gällande 13 och 14 kap. i lagen om transportservice (RP 145/2017 rd). Dessa ändringar trädde i kraft den 1 juli 2018. Syftet med beredningsprojektet för lagen om transportservice var att i fråga om alla transportslag koncentrera marknadsregleringen för transporter till lagen om transportservice.

Det har gjorts ett flertal ändringar i luftfartslagen till följd av att EU-lagstiftningen har utvecklats. De senaste ändringarna gjordes genom regeringens proposition 41/2020 rd i syfte att komplettera EASA-förordningen, och de trädde i kraft den 1 januari 2021.

I och med att EU-lagstiftningen om civil flygsäkerhet kontinuerligt utvecklas och för att systematiken mellan luftfartslagen och lagen om transportservice ska förbättras har det identifierats ett flertal behov av att utveckla och förtydliga den nationella luftfartslagstiftningen. Härnäst följer en närmare presentation av nuläget i anknytning till de viktigaste ändringsförslagen. När det gäller de mest tekniska förslagen beskrivs nuläget i den mån det behövs i specialmotiveringen.

2.1 Drifttillstånd

2.1.1 Drifttillstånd för nationella luftfartyg

Med drifttillstånd (*Air Operator Certificate, AOC*) avses ett tillstånd som bekräftar att innehavaren är tillräckligt kompetent och organiserad för att på ett säkert sätt kunna använda luftfartyg för sådan luftfart som avses i tillståndet. Drifttillstånd krävs vanligen av organisationer som bedriver flygtrafik för att säkerställa att de är kapabla att på ett säkert sätt bedriva sådan luftfart som avses i tillståndet.

Bestämmelser om drifttillstånd finns i EASA-förordningen och i kommissionens genomförandeförordning (EU) 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (nedan *flygdriftförordningen*), vilken har antagits med stöd av EASA-förordningen. I fråga om lufttransporter av passagerare, post eller gods (*lufttrafik*) krävs det en operativ licens enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (nedan *lufttrafikförordningen*). För att en sådan licens ska beviljas krävs det med stöd av artikel 4 b i förordningen ett giltigt drifttillstånd. Med stöd av artikel 3 i lufttrafikförordningen krävs en operativ licens för i princip all lufttrafik som bedrivs av företag, men dock inte för lufttrafik med icke-motordrivna luftfartyg, icke-motordrivna eller motordrivna ultralätta luftfartyg och lokala flygningar.

Nationella bestämmelser om drifttillstånd finns i Finland i 68 och 69 § i den gamla luftfartslagen (1194/2009). Bestämmelserna upphävdes genom 2014 års luftfartslag (864/2014), förutom till den del de gäller kommersiell lufttransport med luftballong. Orsaken till att bestämmelserna upphävdes var att de överlappade de EU-bestämmelser om drifttillstånd som var direkt tillämpliga. De nationella bestämmelserna om drifttillstånd har kunnat bli tillämpliga med stöd av tillämpningsområdena för luftfartslagarna från år 2009 och 2014 endast i den mån inget annat följer av Europeiska unionens bestämmelser eller en internationell förpliktelse som är bindande för Finland.

EASA-förordningen och de EU-bestämmelser om civil flygsäkerhet som harmoniserats med stöd av den tillämpas inte på konstruktion, produktion, underhåll och drift av sådana luftfartyg enligt förteckningen i bilaga I till EASA-förordningen vars drift innebär låg risk för flygsäkerheten, såvida inte ett certifikat har utfärdats eller anses ha blivit utfärdat för luftfartyget i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008. Flygdrift med sådana luftfartyg (*nationella luftfartyg*) omfattas av de nationella luftfartsbestämmelserna. Dessutom har Finland genom de ändringar i luftfartslagstiftningen som trädde i kraft den 1 januari 2021 (RP 41/2020 rd) bestämt att sådana lätta luftfartyg med högst två sittplatser som avses i artikel 2.8 i EASA-förordningen ska omfattas av de nationella luftfartsbestämmelserna.

Innan EASA-förordningen reviderades år 2018 omfattades kommersiell verksamhet med vissa av de luftfartyg som nämns i bilaga I till EASA-förordningen av EU:s säkerhetsbestämmelser för civil luftfart och krävde drifttillstånd enligt EU-bestämmelserna. Här avses sådana historiska luftfartyg (led a), tidigare militära luftfartyg (led d) samt kopior av sådana luftfartyg (led g) som avses i punkt 1 i bilaga I. Till den del lufttrafikförordningen inte är tillämplig kräver inte heller transport av passagerare med sådana luftfartyg som omfattas av de nationella bestämmelserna drifttillstånd eller en operativ licens.

Säker flygverksamhet med luftfartyg som omfattas av de nationella bestämmelserna tryggas bland annat genom bestämmelser om luftvärdighet och behörigheter för flygande personal i luftfartslagen och lagen om transportservice samt genom de föreskrifter som med stöd av dessa lagar har meddelats av Transport- och kommunikationsverket. Transport av passagerare med sådana luftfartyg som nämns i punkt 1 led a, d eller g i bilaga I till EASA-förordningen omfattas emellertid för närvarande inte av några nationella bestämmelser om tillstånds- eller anmälningsplikt. Transport av passagerare med sådana luftfartyg utgör ur ett flygsäkerhetsperspektiv betydande flygverksamhet, som kan höra till exempelvis klubbverksamhet eller som kan bedrivas i kommersiellt syfte. Verksamheten och säkerhetsriskerna i anknytning till den är alltså jämförbara med vanlig flygverksamhet. Med anledning av de omständigheter som beskrivits ovan har det blivit nödvändigt att bedöma om den nationella luftfartslagstiftningen bör utvecklas så att transport av passagerare med sådana luftfartyg som omfattas av de nationella bestämmelserna i sista hand ska förutsätta ett tillstånd eller anmälan. Därmed skulle det på ett sätt som motsvarar drifttillståndet säkerställas att verksamhetsutövaren, till den del verksamheten inte förutsätter drifttillstånd, en operativ licens eller bruksflygtillstånd enligt 127 § i lagen om transportservice, har tillräcklig kompetens och förmåga att använda luftfartyg på ett säkert sätt i verksamheten.

2.1.2 Drifttillstånd enligt luftfartslagen från år 2009 för kommersiell lufttransport med luftballong

I 183 § i luftfartslagen från år 2014 (864/2014) föreskrivs det om upphävande av luftfartslagen från år 2009 (1194/2009) med undantag av lagens 68 och 69 §, som gäller drifttillstånd och beviljande av drifttillstånd, som har får fortsätta att gälla till den del de gäller kommersiell lufttransport med luftballong. Enligt de förarbeten som ledde till ändringen var avsikten att paragraferna skulle gälla till dess att den EU-lagstiftning om sådan här verksamhet som varit under

beredning träder i kraft. När luftfartslagen från år 2014 stiftades kände man inte till när EU-bestämmelserna skulle träda i kraft, så bestämmelserna i fråga har fått gälla tills vidare. När det gäller andra luftfartyg har bestämmelserna om lufttransporter överförts till lagen om transport-service och kravet på ett nationellt drifttillstånd har på det sätt som beskrivs i det föregående avsnittet 2.1.1 slopats i och med att det överlappade EU-bestämmelserna.

När det gäller lufttransporter med luftballong har det senare trätt i kraft en direkt tillämplig genomförandeförordning av kommissionen, (EU) 2018/395, om detaljerade regler för ballong-verksamhet i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (nedan *kommissionens förordning (EU) 2018/395*). Den nationella lagstiftningen kan iaktas enbart till den del inget annat följer av EU-lagstiftningen eller internationella förpliktelser som är bindande för Finland. På så sätt och med beaktande av syftet med den övergångsbestämmelse som finns i 183 § i luftfartslagen bör man överväga att upphäva de bestämmelser om drifttillstånd som finns i luftfartslagen från år 2009 såsom överlappande med EU-bestämmelserna även till den del de har fått fortsätta att gälla med stöd av 183 § i luftfartslagen.

Enligt 68 § i luftfartslagen (1194/2009) krävs det drifttillstånd för kommersiell lufttransport med luftballong, och bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av drifttillstånd finns i 69 §. Med kommersiell lufttransport avses enligt 67 § i luftfartslagen (1194/2009) användning av luftfartyg mot betalning eller annan ersättning för transport av passagerare, gods eller post. Definitionen av kommersiell lufttransport motsvarar även den definition som finns i artikel 3.24 i EASA-förordningen.

För närvarande används inte begreppet kommersiell lufttransport någon annanstans i den gällande nationella lagstiftningen. I lagen om transportservice föreskrivs det om *lufttrafik* och hänvisas det till EU:s lufttrafikförordning. I enlighet med sitt tillämpningsområde tillämpas inte lufttrafikförordningen på verksamhet som utövas med icke-motordrivna luftfartyg.

Kommersiell lufttransport med luftballong regleras numera genom kommissionens förordning (EU) 2018/395. Enligt artikel 3.2 i kommissionens förordning (EU) 2018/395 får operatörer av ballonger bedriva kommersiell trafik efter det att de för den behöriga myndigheten har deklarerat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med driften av ballongen. Detta förfarande ersätter kravet på att skaffa ett drifttillstånd enligt den nationella lagstiftningen för kommersiell ballongverksamhet. Enligt förordningen är kommersiell ballongverksamhet anmälningspliktig verksamhet.

Enligt artikel 1 i kommissionens förordning (EU) 2018/395 ska förordningen inte tillämpas på flygdrift med förankrade gasballonger. Med förankrade gasballonger avses enligt artikel 2.3 en gasballong med ett förankringssystem som kontinuerligt håller fast ballongen vid en fast punkt under drift. Den nationella lagstiftningen innehåller ingen motsvarande term och definition. Luftfartslagens 68 och 69 § gäller uttryckligen lufttransporter med luftballong. Följaktligen kan det anses att förankrade gasballonger som inte kan användas till att transportera passagerare eller gods från en plats till en annan inte omfattas av bestämmelserna i fråga. Därför behöver man i anknytning till att de nationella paragraferna upphävs inte beakta detta undantag i förordningen.

Kommissionens förordning (EU) 2018/395 tillämpas inte heller på luftballonger som enligt bilaga I till EASA-förordningen är avsedda för en person eller två personer och som är konstruerade för en volym på högst 1 200 m³ när det gäller varmluft och högst 400 m³ när det gäller annan lyftgas. Veterligen används för närvarande inga sådana här luftballonger i Finland, men vid behov kan man tillämpa kommissionens förordning (EU) 2018/395 på dem med möjlighet

till behövliga nationella undantag på det sätt som föreskrivs om flygverksamhet med varmluftsballong i luftfartsföreskriften OPS M2-10. Med hänsyn till undantagen finns det alltså inga hinder för att upphäva de nationella paragraferna om kommersiell lufttransport med luftballong.

Med anledning av vad som framförts ovan bör det anses vara nödvändigt att upphäva luftfartslagen från år 2009 även till de delar den har fått vara i kraft med stöd av 183 § i luftfartslagen från år 2014. Nationellt finns det krav som gäller ballongdrift inte bara i luftfartslagen utan även i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter om ballongflygarcertifikat och behörighet för ballongflyginstruktör. Föreskrifterna i fråga har meddelats med stöd av 3 och 45 § i luftfartslagen (1242/2005), vilka numera motsvaras av 131 § om beviljande av persontillstånd för luftfart i lagen om transportservice. Med anledning av kommissionens förordning (EU) 2018/395 och upphävandet av luftfartslagen från år 2009 bör det göras en bedömning av behovet av en uppdatering av föreskrifterna.

2.2 Granskning av luftvärdighet

Merparten av bestämmelserna om luftfartygs luftvärdighet har harmoniserats med EU-lagstiftningen, dvs. EASA-förordningen och de genomförandeakter som kommissionen har antagit med stöd av den. De nationella bestämmelserna om granskning och upprätthållande av luftvärdigheten tillämpas på luftfartyg endast i den mån inget annat följer av den direkt tillämpliga EU-lagstiftningen.

Tillämpningsområdet för 3 kap. i luftfartslagen omfattar luftfartyg som inte omfattas av tillämpningsområdet för EU-lagstiftningen, dvs. sådana luftfartyg som avses i bilaga I till EASA-förordningen och vars drift innebär låg risk för flygsäkerheten, sådana luftfartyg som används för verksamhet enligt artikel 2.3 a i EASA-förordningen och sådana luftfartyg som avses i artikel 2.8 i EASA-förordningen. Sådana luftfartyg är exempelvis historiska luftfartyg, ultralätta luftfartyg med högst två sittplatser och sådana luftfartyg som används i den statliga luftfarten.

Ett luftfartyg måste vara luftvärdigt när det används för luftfart. Som bevis på luftvärdigheten används ett luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd som beviljats av Transport- och kommunikationsverket. Luftvärdighetsbeviset eller flygtillståndet åtföljs av ett granskningsbevis avseende luftvärdighet som beviljas för viss tid. Granskningsbeviset avseende luftvärdighet är ett bevis på att luftfartyget vid granskningstidpunkten uppfyllde kraven för luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd. På grundval av en luftvärdighetsgranskning som utförts av en organisation som svarar för luftvärdighet och på grundval av organisationens rekommendation beviljar eller förnyar Transport- och kommunikationsverket ett granskningsbevis avseende luftvärdighet, om luftfartyget vid granskningstidpunkten uppfyller kraven för beviljande av ett luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd. Transport- och kommunikationsverket kan också bestämma att en organisation som svarar för luftvärdighet och som biträder Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 39 § 2 mom. i luftfartslagen beviljar eller förnyar ett granskningsbevis avseende luftvärdighet på de villkor som Transport- och kommunikationsverket anger särskilt. Organisationer som svarar för luftvärdighet är fysiska eller juridiska personer som Transport- och kommunikationsverket på ansökan har godkänt och som har den yrkeskunniga personal som krävs för upprätthållande och övervakning av luftfartygs luftvärdighet, behövliga arbetsredskap och arbetslokaler, arbetsmetoder, ett kvalitetssystem och anvisningar.

För närvarande finns det tre organisationer som svarar för luftvärdighet som i enlighet med ett beslut av Transport- och kommunikationsverket har tillstånd att bevilja granskningsbevis avseende luftvärdighet. När det gäller andra granskare av luftvärdighet, vars luftvärdighetsgranskningar och rekommendationer ligger till grund för att Transport- och kommunikationsverket ska bevilja granskningsbevis avseende luftvärdighet, är antalet för närvarande 39. Flygvärdigheten

hos ett luftfartyg som omfattas av 3 kap. i luftfartslagen ska granskas vart tredje år. Från den 1 januari 2018 till den 31 december 2020 har det beviljats sammanlagt 405 granskningsbevis avseende luftvärdighet för luftfartyg som omfattas av 3 kap. i luftfartslagen. Detta inbegriper de bevis som beviljats av både de organisationer som svarar för luftvärdighet och Transport- och kommunikationsverket. År 2020 utfördes det 80–90 luftvärdighetsgranskningar.

Med stöd av 40 § i den gällande luftfartslagen kan Transport- och kommunikationsverket bestämma att en organisation som svarar för luftvärdighet och som biträder verket får bevilja eller förnya ett granskningsbevis avseende luftvärdighet. Däremot är det inte möjligt att auktorisera en enskild granskare av luftvärdighet för denna uppgift, vilket i fråga om vissa luftfartyg är möjligt enligt bilaga Vb (punkterna ML.A.901 och ML.A.903) i kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (nedan *förordningen om luftfartygsunderhåll*). Följaktligen används ett administrativt sett lättare förfarande när en expert granskar luftvärdigheten hos ett luftfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för EASA-förordningen än när samma expert granskar ett luftfartyg som omfattas av 3 kap. i luftfartslagen. Enligt den nationella lagstiftningen kan en granskare av luftvärdighet bara ge en rekommendation i fråga om luftvärdighetsgranskningen, på basis av vilken Transport- och kommunikationsverket beviljar granskningsbevis avseende luftvärdighet. Med beaktande av karaktären och omfattningen av den verksamhet som utövas med sådana luftfartyg som omfattas av 3 kap. i luftfartslagen, och att luftvärdighetsgranskningarna utförs på samma sätt som för de luftfartyg som omfattas av EASA-bestämmelserna, skulle det vara ändamålsenligt att den expert som utför en luftvärdighetsgranskning, på samma sätt som för luftfartyg som omfattas av EASA-bestämmelserna, kunde bevilja granskningsbevis avseende luftvärdighet även för de luftfartyg den granskar i enlighet med 3 kap. i luftfartslagen.

Det skulle också vara skäl att i 40 § i luftfartslagen nämna sådana godkända underhållsorganisationer som enligt bilaga Vb (punkt ML.A.901) i förordningen om luftfartygsunderhåll också kan utföra luftvärdighetsgranskningar och bevilja granskningsbevis avseende luftvärdighet. På så sätt skulle den nationella lagen överensstämma med EU-regelverket.

2.3 Obemannad luftfart

2.3.1 EU-lagstiftningen om obemannad luftfart

När EASA-förordningen reviderades utvidgades dess tillämpningsområde så att det även omfattar verksamhet med obemannade luftfartyg. De nya bestämmelserna om obemannade luftfartyg som antagits med stöd av EASA-förordningen är heltäckande och följaktligen har lagstiftningen om säkerheten inom obemannad luftfart ökat betydligt efter att EASA-förordningen reviderades. I ingressen till EASA-förordningen konstateras det att obemannade luftfartyg, oavsett deras tyngd, bör omfattas av förordningen, eftersom obemannade luftfartyg används i luft- rummet, tillsammans med bemannade luftfartyg. I avsnitt VII i EASA-förordningen finns de huvudsakliga bestämmelserna om obemannade luftfartyg. I avsnittet finns det bestämmelser om grundläggande krav för obemannade luftfartyg, luftfartygs överensstämmelse med kraven och genomförandeakter avseende obemannade luftfartyg. Bestämmelserna om obemannad luftfart finns emellertid huvudsakligen i de förordningar som antagits av kommissionen.

I den delegerade förordningen (EU) 2019/945 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandssoperatörer av obemannade luftfartygssystem, vilken kommissionen har antagit med stöd av EASA-förordningen, finns det närmare bestämmelser om utsläppande på marknaden av obemannade luftfartyg, marknadskontroll och tredjelandssoperatörer. Den delegerade förordningen antogs den 12 mars 2019 och trädde i kraft den 1 juli 2019. I genomförandeförordningen (EU)

2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg (nedan *genomförandeförordningen om obemannad luftfart*), vilken kommissionen har antagit med stöd av EASA-förordningen, finns det närmare bestämmelser om kraven i fråga om drift av obemannade luftfartyg, registrering av luftfartyg och operatörer samt kraven i fråga om minimiålder och utbildning för fjärrpiloter. Genomförandeförordningen om obemannad luftfart antogs den 24 maj 2019 och började tillämpas den 31 december 2020. Genomförandeförordningen om obemannad luftfart ger nationellt spelrum i fråga om obemannade luftfartygssystem.

Med stöd av artikel 131 i EASA-förordningen ska medlemsstaterna fastställa regler om effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i förordningen och i de akter som antagits på grundval av den. I Finland har det inte utfärdats några nationella bestämmelser om påföljder för verksamhet som utövas i strid med den genomförandeförordning om obemannad luftfart som antagits med stöd av EASA-förordningen. Dessutom finns det i lagen om transportservice vissa nationella bestämmelser om obemannad luftfart som inte har satts i kraft. Behovet av att sätta dessa bestämmelser i kraft bör bedömas med anledning av EU-bestämmelserna om obemannad luftfart och vid behov bör bestämmelserna upphävas som onödiga. Vidare bör det bedömas om tillämpningen av de bestämmelser i luftfartslagen som gäller nationella luftfartyg bör preciseras när det gäller statliga obemannade luftfartyg som inte omfattas av EU-bestämmelserna.

2.3.2 Befogenheten i anknytning till förmågan att observera flygningar av obemannade luftfartyg

Det har inte antagits några EU-bestämmelser om avvärjandet av säkerhetshot från obemannade luftfartyg, utan bestämmelserna är kopplade till medlemsstaternas nationella behörigheter och det sätt på vilket myndigheternas verksamhet är organiserad. Även om de flesta av dem som flyger obemannade luftfartyg agerar ansvarsfullt och i överensstämmelse med bestämmelserna, ökar också riskerna i anknytning till vårdslöshet eller uppsåt i takt med att luftfartygen ökar. Beredskapen att säkerställa både säkerheten i samband med flygningar som följer bestämmelserna och möjligheten att kontrollera de risker som är förenade med flygningar och vid behov ingripa i flygningar som strider mot bestämmelserna utvecklas inom såväl ICAO och EU som på nationell nivå. I det arbete med att utveckla beredskapen inför riskerna med obemannad luftfart som utförs på EU-nivå har man vid sidan av de egentliga lagövervakande myndigheterna som ansvarar för att ingripa i ett obemannat luftfartygs färd även lyft fram flygplatsoperatörer och leverantörer av flygtrafikledningstjänster, såsom flygkontrolltjänster. Det har ansetts att den kontinuerliga observation av flygplatsområdet som hör till kärnuppgifterna för dessa aktörer utgör en god utgångspunkt för att kontrollera även de säkerhetsrisker som är förenade med obemannade luftfartyg.

I Finland finns det bestämmelser om befogenhet att ingripa i obemannad luftfart som orsakar fara i polislagen (872/2011), lagen om försvarsmakten (551/2007) och gränsbevakningslagen (578/2005), på så sätt att polisen har allmän befogenhet att ingripa i flygningar med obemannade luftfartyg om de äventyrar bland annat den allmänna ordningen. Motsvarande befogenhet för Försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet har begränsats till de områden som motsvarar deras lagstadgade uppgifter. Dessutom har det utfärdats bestämmelser om Brottspåföljdsmyndighetens befogenhet att ingripa i obehöriga flygningar i närheten av fängelseområden och befogenheten för säkerhetspersonal som är anställd av tillståndshavaren för en atomanläggning att i syfte att trygga kärn- eller strålsäkerheten ingripa i obehöriga flygningar inom kärnkraftverkets område, där luftfart är förbjuden med stöd av 11 § i luftfartslagen. Vidare finns det särskilda bestämmelser om polisens, Gränsbevakningsväsendets och Försvarsmaktens befogenheter i fråga om så kallad kinetisk påverkan i samband med de allmänna bestämmelserna om maktmedel. I samband med befogenheterna att ingripa har det också föreskrivits om rätten att behandla

radiosignaler, förmedlingsuppgifter och lokaliseringsuppgifter, och vanligen är befogenheterna också förenade med rätt att omhänderta anordningar.

I ett flygfältsområde stöder man sig i princip på befogenheterna för de myndigheter som har rätt att ingripa i flygningar. Med hjälp av den observationsförmåga som även annars hör till kärnverksamheten för flygplatsoperatörer och leverantörer av flygtrafikledningstjänst skulle det emellertid vara möjligt att stödja särskilt polisens allmänna befogenhet att avvärja hot från obemannade luftfartyg som flygs obehörigt. För närvarande har polisen i Finland inte nödvändigtvis resurser för ständig bemanning eller ett tekniskt observationssystem i ett flygplatsområde, så när hot ska avvärjas blir man åtminstone delvis tvungen att utgå från att den myndighet som har befogenhet att ingripa tillkallas. De centrala luftfartsaktörerna har för närvarande inte lagstadgade särskilda befogenheter att hålla igång sådana observationsanordningar som gör det möjligt att behandla de radiosignaler som vanligen används vid flygning av obemannade luftfartyg. Vid bedömningen av om det är skäl att tillkalla de myndigheter som har rätt att ingripa behöver man så tidigt som möjligt bilda en så exakt lägesbild som möjligt av den händelse som ett potentiellt hot kan leda till. En tidig och exakt lägesbild förbättrar möjligheterna att lösa situationen med lindrigare medel än om situationen har blivit utdragen. Identifiering och lokalisering av ett obemannat luftfartyg hör till de förmågor som skapar förutsättningar för att man ska kunna bilda en lägesbild.

När det gäller förmågan att observera obemannade luftfartyg har den särskilda karaktären av denna förmåga inte identifierats särskilt i den gällande luftfartslagstiftningen, utan obemannad luftfart behandlas som en del av den traditionella luftfarten. På basis av den gällande lagstiftningen är det tvetydigt vad flygkontrollen eller en flygplatsoperatör har rätt att göra för att upptäcka störningar som orsakas av ett obemannat luftfartyg samt i synnerhet för att identifiera eller nå den som orsakar störningar och hot av detta slag.

Vad gäller lagstiftningen begränsas observationsförmågan för en flygplatsoperatör eller leverantör av flygtrafikledningstjänst för närvarande av 136 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014). Enligt 3 mom. i den paragrafen, som gäller kommunikationens och förmedlingsuppgifternas konfidentialitet, får andra meddelanden än en kommunikationsparts egna meddelanden eller annan radiokommunikation än sådan som är avsedd för allmän mottagning samt dess förmedlingsuppgifter behandlas enbart med kommunikationsparternas samtycke eller om så föreskrivs i lag. När det gäller radiokommunikation i anslutning till fjärrstyrning av ett obemannat luftfartyg finns det emellertid i paragrafens 5 mom. 1 punkt ett temporärt undantag som möjliggör sådan behandling av radiokommunikation i anslutning till fjärrstyrning av ett obemannat luftfartyg eller av dess förmedlingsuppgifter som sker statistiskt med hjälp av automatisk databehandling. Vidare föreskrivs det i paragrafens 6 mom. att sådan radiokommunikation som avses i 5 mom. eller dess förmedlingsuppgifter får behandlas endast om enskilda fysiska personer inte kan identifieras i behandlingen eller resultatet av behandlingen. Bland annat förlängdes giltighetstiden för det temporära 5 mom. om fjärrstyrning av obemannade luftfartyg genom den lag om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av informationssamhällsbalken (486/2021) som stadfästes den 4 juni 2021. Giltighetstiden förlängdes med tre år till och med den 21 juni 2024. I den regeringsproposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av 3 och 351 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation och ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av informationssamhällsbalken (RP 55/2021 rd) som gällde förlängningen av giltighetstiden föreslås det som motivering till 136 § 5 mom., i överensstämmelse med de motsvarande undantag som gällt sedan tidigare, att det ska möjliggöra affärsverksamhet i anknytning till obemannade luftfartyg.

De bestämmelser i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation som gäller kommunikationens konfidentialitet förutsätter att enskilda fysiska personer inte kan identifieras i behandlingen eller resultatet av behandlingen. Bestämmelserna möjliggör inte en observationsförmåga som går utöver detta för att de aktörer som omfattas av luftfartslagen ska kunna bilda lägesbilder. När det gäller obehörig flygning av obemannade luftfartyg innehåller inte heller luftfartslagen bestämmelser om sådana undantag som möjliggör noggrannare observationer än för flygningar som följer bestämmelserna, exempelvis så att en anordning kan identifieras utifrån radiosignalen eller så att man försöker ta reda på var den som flyger anordningen eventuellt befinner sig. Det krav gällande system för fjärridentifiering av obemannade luftfartyg som med stöd av genomförandeförordningen om obemannad luftfart börjar gälla vid ingången av 2023 gör en del av radiokommunikationen vid flygning av ett obemannat luftfartyg tillgänglig för allmän mottagning, men när de behöriga aktörerna försöker svara på de hot som obehöriga flygningar medför bör de kunna observera även sådana obemannade luftfartyg som flygs i strid med de krav som systemet för fjärridentifiering ställer.

2.4 Miljövårdighetsbevis

Med miljövårdighetsbevis (buller) för luftfartyg avses ett intyg som beviljas för luftfartyg och genom vilket besättningen kan bevisa luftfartygets bullernivå. I Finland krävs miljövårdighetsbevis vanligen inte av luftfartyg som ska användas för luftfart, men miljövårdighetsbevis kan på basis av nationella normer krävas exempelvis för luftfartyg som landar på eller lyfter från utländska flygplatser. På vissa flygplatser måste man betala en extra bulleravgift för bullersamma maskiner, eller så har det fastställts driftsbegränsningar för dem. Miljövårdighetsbeviset tillåter eller förbjuder inte i sig användningen av ett luftfartyg för luftfart, utan syftet med beviset är att på ett tillförlitligt sätt visa luftfartygets bullernivå. De nationella bestämmelserna om ett luftfartygs buller finns i 44 § i luftfartslagen och bestämmelser om driftsrestriktioner vid flygplatser av bullerskäl finns i 129 § i luftfartslagen. Det krävs emellertid inget miljövårdighetsbevis.

Bullernivåerna varierar enligt luftfartygstyp. Stora flygplan orsakar mest buller. De internationella standarderna och rekommendationerna i fråga om luftfartygs bullernivå finns i bilaga 16 (ICAO Annex 16) till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart (FördrS 11/1949). Med stöd av de internationella standarder och rekommendationer som finns i bilaga 16 till Chicagokonventionen ska den stat där ett luftfartyg är registrerat på grundval av tillräckliga bevis bevilja eller bestyrka ett intyg över luftfartygets bullernivå. Dessutom ska registreringsstaten kräva att ett miljövårdighetsbevis som beviljats ska medföras i luftfartyget när det används för luftfart (ICAO Annex 16, volym I, del 2, kapitel 1).

För civila luftfartyg som är registrerade i Finland har det ansökts om miljövårdighetsbevis från Transport- och kommunikationsverket när det har behövts miljövårdighetsbevis för luftfartsverksamhet på andra håll i världen. Bevis har sökts från Transport- och kommunikationsverket, eftersom de internationella standarderna och rekommendationerna kräver att miljövårdighetsbeviset beviljas av den stat där luftfartyget är registrerat. Transport- och kommunikationsverket har enligt behov beviljat miljövårdighetsbevis på ansökan av ägare och innehavare av luftfartyg inom ramen för sina övriga myndighetsuppgifter i anknytning till tillstånd, registrering, godkännande och säkerhet vad gäller luftfartyg. I utredningen av ett luftfartygs bullernivå används den bullerdata som Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA) driver eller, när det gäller luftfartyg som omfattas av de nationella bestämmelserna, flyghandboken, typgodkännandedokumentet, ett miljövårdighetsbevis som beviljats av en annan stat eller en separat bullermätning.

Transport- och kommunikationsverket har lagt märke till ett ökande behov av miljövårdighetsbevis. Grunden för behörigheten att bevilja bevis bör klargöras genom bestämmelser om myndighetens behörighet att bevilja miljövårdighetsbevis för luftfartyg i enlighet med ICAO:s standarder och rekommendationer. På motsvarande sätt bör det tydliggöras att ägaren eller innehavaren av ett luftfartyg är skyldig att vid behov förnya ett beviljat miljövårdighetsbevis. Genom att införa bestämmelser om miljövårdighetsbevis i lagen börjar beviset också höra till sådana bevis beviljade av myndigheten som avses i 181 § i luftfartslagen och i fråga om vilka man kan söka ändring i ett beslut som gäller återkallande eller begränsning av beviset i fråga.

I takt med den internationella utvecklingen kan det i framtiden behövas miljövårdighetsbevis även för militära luftfartyg när de används utomlands. Europeiska försvarsbyrån har berett en mall för föreskrifter om militär luftfart, som ska reglera beviljandet av miljövårdighetsbevis för militära luftfartyg. Den nationella militära luftfartsmyndigheten ska vara behörig myndighet. Enligt 6 § 3 mom. i luftfartslagen jämställs den militära luftfartsmyndigheten med Transport- och kommunikationsverket när det gäller frågor som uteslutande gäller flygsäkerheten inom den militära luftfarten. Det kan anses att beviljande av miljövårdighetsbevis inte hör till de frågor som avses i 6 § 3 mom. och som uteslutande gäller flygsäkerheten inom den militära luftfarten. Därför behöver det preciseras i lagen att den militära luftfartsmyndigheten har befogenhet att bevilja miljövårdighetsbevis för militära luftfartyg.

2.5 Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning i samband med inrättandet av flygplatser och andra områden som tjänar luftfarten

2.5.1 Genomförandet av MKB-direktivet

Finland mottog den 28 november 2019 en formell underrättelse från Europeiska kommissionen (ärendenummer 2019/2290) gällande genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/92/EU om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt (nedan *MKB-direktivet*) i Fastlandsfinland och på Åland. Kommissionen anser att flera av bestämmelserna i direktivet inte har genomförts på behörigt sätt. Enligt kommissionen gäller bristerna bland annat fastställandet av tillämpningsområdet för förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (nedan *MKB-förfarandet*), beaktandet av resultaten av MKB-förfarandet i tillståndsförfarandena samt frågor som gäller motiveringen av beslut och rätten att söka ändring. En del av kommissionens anmärkningar är av teknisk karaktär och gäller detaljerna i genomförandet av bestämmelserna i direktivet.

Förutom den allmänna lagen om MKB-förfarandet (252/2017) gäller anmärkningarna även genomförandet av de krav som MKB-direktivet ställer på tillståndsförfarandena i de sektorspecifika författningar om tillstånd som innehåller bestämmelser om tillståndsförfarandena för projekt som omfattas av MKB-lagstiftningen. Kommissionens formella underrättelse gäller på så sätt inte bara MKB-lagstiftningen utan även luftfartslagen, i och med att 7 kap. i den innehåller bestämmelser om byggnadstillstånd för flygplatser. En del av de brister i genomförandet av MKB-direktivet som utpekades i den formella underrättelsen ska korrigeras i de bestämmelser om byggnadstillstånd som finns i luftfartslagen.

Finland meddelade i sitt svar av den 24 mars 2020 att Fastlandsfinland och Åland kommer att komplettera sin lagstiftning i syfte att precisera genomförandet av bestämmelserna i MKB-direktivet. I svaret utlovades det att ändringarna i lagstiftningen skulle beredas så att de i sin helhet träder i kraft under 2021. Inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde kräver genomförandet av MKB-direktivet även preciseringar i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2003) och banlagen (110/2017), vilka bereds i anslutning till projektet för sådana lagstiftningsändringar som ska komplettera Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936

om förvaltning av vägars säkerhet (nedan *vägsäkerhetsdirektivet*) (statsrådets tjänst för projektinformation Hankeikkuna, projektnummer LVM053:00/2019; [länk](#)).

2.5.2 MKB-förfarandet enligt luftfartslagen

Med MKB-förfarandet avses ett förfarande där man identifierar, bedömer och beskriver de betydande miljökonsekvenser som vissa projekt som påverkar miljön kan medföra. Bestämmelser om MKB-förfarandet och dess tillämpningsområde finns i Finland i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017, nedan *MKB-lagen*). Kraven enligt MKB-direktivet ligger till grund för MKB-bestämmelserna.

När det gäller luftfartslagen berörs inrättandet av flygplatser av förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. MKB-förfarandet ska med stöd av 3 § 1 mom. i MKB-lagen och artikel 4.1 i MKB-direktivet tillämpas vid inrättandet av flygplatser med en banlängd av minst 2 100 meter. Dessutom tillämpas MKB-förfarandet med stöd av 3 § 2 mom. i MKB-lagen och artikel 4.2 i MKB-direktivet på inrättandet av även andra flygplatser eller områden som tjänar luftfarten och på ändring av ett redan genomfört projekt som kan antas medföra betydande miljökonsekvenser som till sin natur och omfattning kan jämföras med konsekvenserna av sådana projekt som avses ovan. I praktiken förekommer det ytterst få sådana projekt.

Bestämmelser om inrättande av flygplatser och andra områden som tjänar luftfarten finns i 7 kap. i luftfartslagen. Enligt 79 § 1 mom. i luftfartslagen krävs det byggnadstillstånd för inrättande av en flygplats eller något annat område som tjänar luftfarten, vilket beviljas av Transport- och kommunikationsverket eller i enskilda fall av statsrådet. I 80 § i luftfartslagen föreskrivs det om hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd och i 81 § om förutsättningar för beviljande av byggnadstillstånd. Till den del inget annat följer av 7 kap. i luftfartslagen iakttas enligt 79 § 3 mom. i luftfartslagen vid inrättande eller ändring av en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfarten vad som föreskrivs om planläggning, miljöstillstånd, bedömning av miljökonsekvenserna, byggande samt inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter. I luftfartslagen ansluter sig MKB-förfarandet till bestämmelserna om inrättande av flygplatser och andra områden som tjänar luftfarten, vilka i huvudsak finns i 7 kap. i luftfartslagen. Bestämmelser om överklagande av ett beslut om byggnadstillstånd finns i 181 § i luftfartslagen. Bristerna i fråga om genomförandet av kraven i MKB-direktivet kräver alltså att bestämmelserna om byggnadstillståndsprocessen för flygplatser och andra områden som tjänar luftfarten preciseras. Bestämmelserna bör ses över åtminstone i fråga om de byggnadstillstånd som gäller sådana projekt som avses i 79 § 1 mom. i luftfartslagen och som omfattas av MKB-förfarandet. Luftfartslagen bör preciseras i syfte att åtgärda de brister som upptäckts i samband med behandlingen av kommissionens formella underrättelse i fråga om genomförandet av MKB-direktivet. Bristerna gäller bland annat tillkännagivandet av ansökningar och beslut om byggnadstillstånd, vilka uppgifter som ska ingå i ett beslut om byggnadstillstånd, förfarandet för ändringssökande och framförandet av anmärkningar och åsikter i samband med beslutsprocessen.

2.6 Flygplatsunderstöd

Kommunikationsministeriet har årligen beviljat cirka en miljon euro i statsunderstöd för utvecklandet och upprätthållandet av sådana flygplatser som inte ingår i Finavia Abp:s flygplatsnätverk. Det är fråga om ett behovsprövat understöd. Under de senaste åren har det i praktiken beviljats verksamhetsstöd från momentet till Villmanstrands flygplats, för vilken det fram till mars 2019 fanns ett stödprogram som hade notifierats till kommissionen. Dessutom har det från momentet beviljats understöd för icke-ekonomisk verksamhet till Seinäjoki flygplats och S:t

Michels flygplats, för exempelvis kostnader som hänför sig till flygtrafiktjänster och annan luftfartssäkerhet.

Kommunikationsministeriet beviljade år 2018 sammanlagt 3,34 miljoner euro i statsunderstöd även för stödjande av allmänflyg och professionellt allmänflyg. Åtgärden anslöt sig särskilt till stängningen av Malms flygplats i slutet av 2019 och den brist på driftställen för allmänflyget som var följden av detta. De extrainsatta stödåtgärderna var ett svar på det uttalande som riksdagen godkände våren 2018 (RSk 5/2018 rd – MI 1/2017 rd), enligt vilket riksdagen förutsatte att ”statsrådet vidtar åtgärder för att säkerställa ersättande flygplatsfunktioner så att luftfartsfunktionerna vid Malms flygplats också framöver är lätt tillgängliga med avseende på förbindelser och avstånd”. Riksdagen höll kvar detta uttalande i regeringens årsberättelse även för år 2019. Statsunderstöden riktades i huvudsak till flygplatser i närheten av huvudstadsregionen och genom understöden stöddes infrastrukturinvesteringar i utvecklandet av de befintliga flygplatserna så att det var möjligt att flytta över luftfartsfunktionerna vid Malms flygplats till andra flygfält i närområdena.

Av anslaget för 2020 hade 2 miljoner euro reserverats för stödjande av allmänflygets flygplatser och 900 000 euro för stödjande av regionala flygplatser. Det understöd som var avsett för regionala flygplatser hade riktats till driften och utvecklandet av de regionala flygplatserna, vilket bidrar till att stödja de regionala förbindelserna och regional tillgänglighet. Tyngdpunkten i bedömningen av ansökningarna låg på främjande av passagerartrafiken och reguljärflyget och på åtgärder som stöder sådan trafik. Det understöd som var avsett för allmänflygets flygplatser riktades i första hand till stödjande av flygplatsinvesteringar. Vid bedömningen beaktades särskilt det ovannämnda uttalandet av riksdagen (RSk 5/2018 rd – MI 1/2017 rd) som gällde åtgärder för att säkerställa flygplatsfunktioner som ersätter Malms flygfält.

Stöd för ekonomisk verksamhet och investeringar har i princip beviljats med stöd av artikel 56a i kommissionens allmänna gruppundantagsförordning ([EU] 651/2014, nedan *gruppundantagsförordningen*). En del av stöden har också beviljats som de minimis-stöd. Stöd som beviljas för icke-ekonomisk verksamhet betraktas inte som statligt stöd ur ett EU-rättsligt perspektiv. I fråga om understöd har man tillämpat statsunderstödslagen (688/2001) som komplement till den del det inte finns närmare bestämmelser om saken i gruppundantagsförordningen. I ansökningsansökanen har det ingått noggranna anvisningar om hur ansökan om understöd ska utformas så att den uppfyller kraven enligt gruppundantagsförordningen.

Inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde söks statsunderstöd och stöd i huvudsak hos Transport- och kommunikationsverket och inte hos kommunikationsministeriet. Enligt 2 § 1 mom. 11 punkten i lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018) ska Transport- och kommunikationsverket sköta uppgifter som gäller statsbidrag och statsunderstöd. En överföring av de uppgifter som gäller beviljande av flygplatsunderstöd från kommunikationsministeriet till Transport- och kommunikationsverket stärker inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde den allmänna princip om arbetsfördelningen mellan ministeriet och ämbetsverken enligt vilken ministeriet ska koncentrera sig på strategisk planering och styrning och ämbetsverken på de operativa uppgifterna. Dessa operativa uppgifter inbegriper även de uppgifter som hör till statsunderstödsmyndigheten.

2.7 Flygprocedurer

2.7.1 EU-lagstiftningen om lufrumsplanering

EU-lagstiftningen om tillhandahållandet av flygtrafiklednings- och vädertjänster grundar sig på unionens lagstiftning om ett gemensamt luftrum (*Single European Sky, SES*), vilken omfattar

flera förordningar av Europaparlamentet och rådet. Med stöd av dessa har kommissionen antagit flera genomförandeförordningar, såsom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 om gemensamma krav för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst och om tillsyn över dessa leverantörer (nedan *genomförandeförordningen om flygledningstjänst*). Med flygtrafiktjänst avses flygtrafiklednings-, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst, flygvädertjänst och flygbriefingtjänst. Genomförandeförordningen om flygledningstjänst har kompletterats genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/469 om ändring av förordning (EU) nr 923/2012, förordning (EU) nr 139/2014 samt förordning (EU) 2017/373 vad gäller krav för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, utformning av luftrumssstrukturer och datakvalitet, säkerhet på banan och om upphävande av förordning (EU) nr 73/2010, som i huvudsak blir tillämplig den 27 januari 2022.

2.7.2 Flygprocedurer

Luftrummet delas in i kontrollerat och okontrollerat luftrum. I det kontrollerade luftrummet tillhandahålls det flygtrafikledningstjänster för att kollisioner mellan luftfartyg och mellan luftfartyg och olika hinder ska undvikas, samt för att främja och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde. I det okontrollerade luftrummet tillhandahålls det däremot ingen flygkontrolltjänst. Även när det gäller flygplatser är en del kontrollerade och andra okontrollerade. Med flygplats avses ett bestämt område (inbegripet byggnader, anordningar och utrustning) 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. Med kontrollerad flygplats avses en flygplats där flygkontrolltjänster tillhandahålls för flygplatstrafik, oberoende av om flygplatsen har en kontrollzon, dvs. ett kontrollerat luftrum som sträcker sig från jordytan upp till en angiven övre gräns. Med trafikflygplats avses å andra sidan en flygplats med fasta flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster. Andra flygplatser är okontrollerade. I Finland finns det cirka 60 officiella okontrollerade flygplatser eller småflygplatser. Utöver det finns det många ”åkerflygfält” och flygplatser för lätta flygplan.

Enligt 110 § i luftfartslagen ansvarar leverantören av flygtrafikledningstjänst för flygplatsens start- och ankomstvägar samt för flygprocedurerna inom kontrollzonen och terminalområdet samt inom det luftrum där flyginformationstjänst för flygplatsen tillhandahålls. Flygprocedurerna omfattar start- och ankomstvägar samt inflygningsprocedurer som hör till flygplatsernas utformning av procedurer. Med hjälp av flygprocedurerna dirigeras flygplatsens och luftfartygets personal så att framförandet av luftfartyget och särskilt flygplatsens start- och ankomstvägar är säkra. En flygprocedur utförs antingen i enlighet med instrumentflygreglerna (IFR) eller visuella flygreglerna (VFR). När visuella flygreglerna följs grundar sig flygningen på piloternas visuella observationer, medan det med hjälp av instrumentflygningsprocedurer är möjligt att flyga även i dåliga förhållanden, eftersom flygningen grundar sig på observationer som görs med instrument och navigationshjälpmedel. I Finland har Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab (tidigare Air Navigation Services Finland Ab), som utsetts till leverantör av flygtrafikledningstjänst, utformat och tillhandahållit flygprocedurer för flygplatserna. Hittills har det inte funnits någon nationell process för att samordna flygprocedurer som utformats av olika organisationer som utformar flygprocedurer och som gäller samma luftrum, eftersom det är enbart Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab som har utformat flygprocedurerna och det inte har funnits något behov av samordning. Utformningen av flygprocedurer har i dagens läge varit administrativt lätt, eftersom processen inte har krävt något separat förvaltningsbeslut om godkännande av proceduren av någon myndighet och inte heller exempelvis någon process för att bedöma miljökonsekvenserna. Utformningen av procedurerna och översynen av dem exempelvis på grund av ändrade behov eller nya positioner för flyghinder bör även framöver vara smidig.

Före den 23 april 2020 var det möjligt att landa på och lyfta från flygplatser i Finland med hjälp av instrumentflygningsprocedurer enbart när det fanns flygtrafikledningstjänst på flygplatsen. Flygplatser inom det okontrollerade luftrummet kunde med andra ord användas enbart i enlighet med visuelflygreglerna, dvs. enbart när det var god sikt, alltså beroende på vädret. Transport- och kommunikationsverket meddelade den 17 december 2019 en reviderad luftfartsföreskrift, OPS M1-6, om instrumentflygverksamhet utan flygkontroll- eller flyginformationstjänst på flygplatsen (Aerodrome Flight Information Service, AFIS), vilken möjliggör instrumentflygverksamhet utan krav på att flygtrafiktjänsten ska vara öppen, liksom instrumentinflygning utanför det kontrollerade luftrummet. Denna nya föreskrift som trädde i kraft den 23 april 2020 ersatte den tidigare föreskrift som Luftfartsverket meddelade 1978 om användning av flygplatser för flygdrift (OPS M1-6). Syftet med ändringen av föreskriften var att förbättra förutsättningarna för allmänflyg och räddningsflygningar i förhållanden som är sämre än visuella väderförhållanden. Till följd av ändringen är det i dag möjligt att flyga till okontrollerade flygplatser även i enlighet med instrumentflygreglerna, vilket betyder att det nu är möjligt och lönsamt att utforma flygprocedurer som är lämpliga även för flygning enligt instrumentflygreglerna för okontrollerade flygplatser.

När det gäller tillhandahållandet av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer kommer, i och med den genomförandeförordning om flygledningstjänst som blir tillämplig i januari 2022, utformningen av flygprocedurer att börja kräva ett särskilt certifikat som beviljats av en myndighet. Transport- och kommunikationsverket kommer att svara för beviljandet av dessa certifikat med stöd av EASA-förordningen. Transport- och kommunikationsverket kommer också att sköta andra uppgifter som det föreskrivs om i genomförandeförordningen om flygledningstjänst. Det är möjligt att antalet aktörer som tillhandahåller tjänster som avser utformningen av flygprocedurer ökar, och då accentueras behovet av att de procedurer som utformats av olika aktörer är enhetliga och samordnade. De ovan beskrivna förändringarna har ökat intresset för utformning av flygprocedurer. För närvarande är det förutom Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab åtminstone ett finländskt företag som är intresserat av utformningen av inflygningsprocedurer.

2.8 Begränsning av utövandet av lufttrafikrättigheter

Bestämmelser om bedrivandet av lufttrafik inom Europeiska unionen finns i lufttrafikförordningen. Inom unionen har bedrivandet av lufttrafik gjorts fritt så att innehavaren av en operativ licens och ett drifttillstånd som beviljats av en behörig myndighet i en medlemsstat fritt kan bedriva trafik inom unionen på den flyglinje den själv önskar. Denna frihet att bedriva lufttrafik inom unionen har genom avtal som ingåtts mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater samt tredjeländer eller grupper av länder utvidgats så att den även omfattar vissa närområden.

Enligt artikel 21 i lufttrafikförordningen får en medlemsstat emellertid avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av trafikrättigheter för att lösa plötsligt uppkomna kortvariga problem som uppstått till följd av oförutsebara och oundvikliga omständigheter. Sådana åtgärder ska enligt artikel 21 följa principerna om proportionalitet och öppenhet och ska grundas på objektiva och icke-diskriminerande kriterier. I artikel 21 finns det också bestämmelser om medlemsstaternas skyldighet att underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om sådana här åtgärder. Rätten enligt artikel 21 i lufttrafikförordningen att begränsa utövandet av lufttrafikrättigheter har varit i kraft länge och den har etablerat sig som en del av EU:s lufttrafikbestämmelser. Under covid-19-epidemin har det gjorts undantag i fråga om EU:s lufttrafikförordning med stöd av vilka medlemsstaterna under tiden 1.3.2020–31.12.2020 utan samtycke från kommissionen kunde avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av trafikrättigheter, om dessa åtgärder behövdes för att bekämpa covid-19-pandemin.

Till skillnad från inom EU och vissa av dess närområden har utgångspunkten globalt sett varit att bedrivandet av internationell lufttrafik kräver ett lufttrafikavtal mellan staterna eller ett separat myndighetstillstånd. Finland har ikraftvarande bilaterala lufttrafikavtal eller en pågående förhandlingsprocess med över 60 stater. Dessutom har Europeiska unionen och dess medlemsstater tillsammans förhandlat om lufttrafikavtal med vissa tredjeländer. Lufttrafikavtalen innehåller i allmänhet inte några uttryckliga artiklar om ingripande i lufttrafiken exempelvis för att bekämpa spridningen av smittsamma sjukdomar eller hotet från terrorism. I lufttrafikavtalen ligger fokus vanligen på kommersiella frågor. Lufttrafikavtalen innehåller emellertid vanligen särskilda artiklar om skyldigheten att förhandla om frågor som gäller tillämpningen av lufttrafikavtalet och hur man löser meningsskiljaktigheter, vilket betyder att det i avtalen har skapats mekanismer för att behandla sådana frågor som inte finner sitt svar i själva avtalstexten.

Trots att lufttrafikförordningen är direkt tillämplig lagstiftning ger artikel 21 i den inom vissa ramar medlemsstaterna utrymme för skönmässig bedömning av i vilka situationer befogenheten får utövas. Förordningen innehåller inga bestämmelser om vilken aktör i en medlemsstat som får utöva befogenheten enligt artikel 21, utan till den delen har medlemsstaterna befogenhet att själva besluta om saken. I Finland ska utövandet av offentlig makt, såsom begränsningar av lufttrafiktillstånd, grunda sig på lag. I Finlands nationella lagstiftning har det emellertid inte klart definierats vilken aktör som i Finland får utöva den befogenhet som avses i artikel 21 i lufttrafikförordningen. Behovet av att precisera den nationella lagstiftningen upptäcktes under covid-19-epidemin, när det ansågs nödvändigt att begränsa utövandet av lufttrafiktillstånd i syfte att förhindra spridningen av den smittsamma sjukdomen. Det har varit ytterst sällsynt att artikel 21 i lufttrafikförordningen tillämpas och den har inte tillämpats i Finland före covid-19-epidemin.

Under covid-19-epidemin ansågs det att den befogenhet som avses i artikel 21 i lufttrafikförordningen i Finland hör till Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket får enligt 167 § i luftfartslagen ingripa i ett luftfartygs färd när allmän ordning och säkerhet kräver det. Transport- och kommunikationsverket och, under vissa förutsättningar, även vissa luftfartsaktörer och andra myndigheter kan förbjuda ett enskilt luftfartyg att starta, beordra ett luftfartyg att landa, kräva identifiering, bestämma flygriktningen och flyghöjden eller på något annat sätt ingripa i luftfartygets färd.

Transport- och kommunikationsverket fattade under covid-19-epidemin med stöd av 167 § i luftfartslagen och undantagen enligt EU:s lufttrafikförordning två beslut om begränsning av lufttrafiken. Det ena beslutet gällde ett två veckor långt avbrott i flygförbindelserna på flyglinjen från Skopje i Nordmakedonien till Åbo med början den 27 augusti 2020 och det andra beslutet gällde ett två veckor långt avbrott i passagerarflygtrafiken från Storbritannien till Finland med början den 21 december 2020.

I detta sammanhang har det identifierats ett behov av att i den nationella lagstiftningen förtydliga och precisera myndigheternas befogenhet att i enlighet med artikel 21 i lufttrafikförordningen förbjuda, begränsa eller ställa villkor för utövandet av lufttrafik.

2.9 Flygtrafiktjänster som drivs, tillhandahålls och utvecklas för den statliga och den militära luftfartens uppgifter

I 112 § i luftfartslagen föreskrivs det om de flygtrafiktjänster som drivs, tillhandahålls och utvecklas för den statliga och den militära luftfartens uppgifter och om prissättningen av tjänsterna.

Finavias verksamhet med flygtrafiktjänster avknoppades till en egen affärsverksamhet år 2017. Det nya bolaget fick namnet Air Navigation Services Finland Ab, vilket dock byttes till Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab den 1 januari 2021. Efter att affärsverksamheten avknoppades har bolaget i Finland för trafikflygplatser tillhandahållit flygvägstjänster och flygkontrolltjänster på flygplatsen och vid inflygning samt svarat för tekniska tjänster inom flygtrafiktjänst. Flygvägstjänsterna inbegriper områdeskontroll, luftrumsplanering, flygräddning och reglering av lufttrafikströmmarna i Finland. I samband med affärsverksamhetsaffären blev emellertid en del av de anordningar och system som används i anknytning till flygtrafiktjänster kvar i Finavias ägo.

Enligt 112 § i den gällande luftfartslagen är en leverantör av flygtrafikledningstjänst skyldig att driva, tillhandahålla och utveckla flygtrafiktjänster i luftrumsblock för den civila, statliga och militära luftfartens behov. För att driften, tillhandahållandet och utvecklandet av flygtrafiktjänsterna ska fortsätta är det viktigt att även de anordningar och system som blivit kvar i Finavias ägo efter behov hålls i funktionsdugligt skick. Därför behöver 112 § ändras till denna del.

3 Målsättning

Det allmänna målet med propositionen är att upprätthålla en hög säkerhetsnivå för den civila luftfarten. Genom propositionen eftersträvas en precisering och ett förtydligande av den nationella luftfartslagstiftningen och att den ska harmoniseras med den senaste tidens ändringar i EU-lagstiftningen.

Målet med det förslag som gäller granskningsbeviset avseende luftvärdighet är att harmonisera förfarandet för att granska nationella luftfartyg med det som gäller för luftfartyg som omfattas av EU-lagstiftningen samt att minska den administrativa bördan.

När det gäller förslaget i fråga om byggnadstillstånd för flygplatser är målet att få bestämmelserna i luftfartslagen att överensstämma med kraven i MKB-direktivet.

Genom det förslag som gäller flygprocedurer eftersträvas en situation som harmonierar med EU-lagstiftningen. Genom förslaget strävar man också efter att klargöra ansvaren och skyldigheterna i anknytning till utformningen av flygprocedurer.

Målet med det förslag som gäller observation av obemannade luftfartyg är att flygplatsoperatörer och leverantörer av flygtrafikledningstjänst ska ha möjlighet att lokalisera obemannade luftfartygssystem som flygs obehörigt. Målet är att minska de kostnader och säkerhetsrisker som är förenade med obehöriga flygningar. Målet är också att möjliggöra riskbaserade och teknikneutrala investeringar i övervakningsutrustning på flygfältsområden.

Genom de förslag som gäller Transport- och kommunikationsverkets och polisens befogenheter strävar man efter att förbättra myndighetens förmåga att ingripa i verksamhet som är obehörig eller som orsakar fara. Målet med det förslag som gäller ingripande i utövandet av lufttrafikrättigheter är att klargöra myndighetens befogenhet och förbättra myndighetens förmåga att reagera på exceptionella hot mot den finländska staten eller befolkningens liv och säkerhet.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

Det föreslås att granskningen av de nationella luftfartygens luftvärdighet görs smidigare och så att den bättre överensstämmer med hur de luftfartyg som omfattas av EASA-förordningen granskas. Framöver är det en granskare av luftvärdighet som auktoriserats av Transport- och

kommunikationsverket som både utför granskningen och beviljar granskningsbevis avseende luftvärdighet.

Bestämmelserna om byggnadstillståndsprocessen för inrättandet av flygplatser och andra områden som tjänar luftfarten ändras så att de börjar motsvara kraven enligt MKB-direktivet när det gäller sådana projekt som omfattas av MKB-förfarandet. Ändringarna gäller bland annat tillkännagivandet av ansökningar och beslut om byggnadstillstånd, förfarandet för ändringssökande och framförandet av anmärkningar och åsikter i samband med beslutsprocessen. I propositionen har man beaktat de motsvarande ändringar som har föreslagits i banlagen och lagen om trafiksystem och landsvägar, och bestämmelserna i luftfartslagen överensstämmer i huvudsak med dem.

Uppgiften att bevilja flygplatsunderstöd överförs från kommunikationsministeriet till Transport- och kommunikationsverket i enlighet med den allmänna principen för arbetsfördelningen mellan ministeriet och de olika ämbetsverken. Flygplatsunderstöd beviljas på samma sätt som nu i enlighet med det anslag som anvisats för ändamålet i statsbudgeten.

Framöver ska transport av passagerare med sådana historiska luftfartyg och tidigare militära luftfartyg, eller kopior av sådana, som omfattas av den nationella lagstiftningen anmälas till Transport- och kommunikationsverket, om verksamheten inte kräver något annat tillstånd eller någon annan anmälan. Kommersiell verksamhet med sådana här luftfartyg har tidigare krävt tillstånd med stöd av EASA-bestämmelserna. Dessutom får Transport- och kommunikationsverket behörighet att meddela sådana närmare föreskrifter som förutsätts för att den flygverksamhet som bedrivs med dessa luftfartyg ska vara betryggande.

När det gäller flygprocedurer preciseras ansvaret till följd av de nya EU-bestämmelserna. Enligt förslaget är det en leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer som beviljats ett certifikat som ska ansvara för flygprocedurerna, medan flygplatsoperatören ska ansvara för underhåll och regelbunden översyn av flygprocedurerna och att flygplatsens flygprocedurer har utformats av en leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer som har beviljats ett certifikat.

När det gäller flygtrafiktjänster som drivs, tillhandahålls och utvecklas för den statliga och den militära luftfartens uppgifter preciseras bestämmelserna i luftfartslagen.

Transport- och kommunikationsverkets befogenheter som nationell säkerhetsmyndighet för den civila luftfarten kompletteras och preciseras. Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska få befogenhet att besluta om sådan flexibilitet i de tekniska bestämmelserna som är tillåten enligt EASA-förordningen samt att bevilja miljövärdighetsbevis för luftfartyg. Till lagen om transportservice fogas en bestämmelse som överensstämmer med luftfartslagen om att Transport- och kommunikationsverket har rätt att förbjuda anmälningspliktig luftfart på motsvarande villkor som för återkallande av tillstånd för tillståndspliktig verksamhet.

Transport- och kommunikationsverkets befogenhet att förbjuda flygning och förhindra ett luftfartyg från att starta kompletteras på det sätt som EU-rätten förutsätter, så att den även omfattar situationer där Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (nedan *förordningen om skyddsregler*) eller bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats eller meddelats med stöd av den inte har iakttagits. Transport- och kommunikationsverkets rätt att förbjuda eller begränsa utövandet av trafikrättigheter preciseras genom särskilda bestämmelser om verkets befogenhet i anknytning till denna rätt. Transport- och kommunikationsverket får fullmakt att utöva tillsyn över efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EG)

nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (nedan *förordningen om luftfartsförsäkring*).

I syfte att upprätthålla myndighetens yrkeskunskap föreskrivs det om ett undantag som gäller jäv enligt förvaltningslagen (434/2003) när det handlar om personer som är anställda hos Transport- och kommunikationsverket och på vilka det ställs särskilda krav i fråga om yrkesskickligheten i förfarandet för utvärdering av utbildningshjälpmedel för flygsimulering.

Det föreslås vissa lagstiftningstekniska preciseringar och ändringar i luftfartslagen, lagen om transportservice och lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation. Den militära luftfartsmyndighetens befogenhet att bevilja miljövårdighetsbevis för militära luftfartyg preciseras. Det införs bestämmelser i lag om sådan radiotelefonistbehörighet som krävs enligt de internationella rekommendationerna och standarderna. Det bekräftas i lagen att kontrollflygarnas uppdrag utgör en offentlig förvaltningsuppgift. För en leverantör av flygtrafikledningstjänst som organiserar efterspanings- och räddningstjänst för luftfart preciseras rätten att få sådana uppgifter som är nödvändiga för uppdraget samt tjänste- och skadeståndsansvaret. Rätten för den som ansöker om eller innehar ett persontillstånd för luftfart att söka ändring i ett beslut av utbildningsorganisationen harmoniseras i luftfartslagen och lagen om transportservice. Bestämmelsen om besättningskort överförs från luftfartslagen till lagen om transportservice. Luftfartslagen från år 2009 (1194/2009) upphävs till den del den har fått fortsätta att gälla med stöd av den övergångsbestämmelse som finns i luftfartslagen från år 2014, eftersom den överlappar EU-bestämmelserna.

Till följd av ikraftträdandet av de nya EU-bestämmelserna om obemannad luftfart, för att övervaka att bestämmelserna följs och för att främja säkerhetsmålen i anslutning till bestämmelserna föreskrivs det om sanktioner i anknytning till de viktigaste skyldigheterna som ska tillämpas om obemannad luftfart utövas med försummelse av de säkerhetskrav med EU-bakgrund som gäller för den. Som förseelse betraktas användning av ett obemannat luftfartygssystem i strid med de krav i fråga om kompetens, minimiålder och registrering som gäller för användare eller fjärrpiloter, eller i strid med tillstånds- eller anmälningsplikten för verksamheten. Flygplatsoperatörer och leverantörer av flygtrafikledningstjänst får möjlighet att behandla förmedlingsuppgifter för sådana obehöriga flygningar av obemannade luftfartyg i flygfältsområden som äventyrar den civila flygsäkerheten. Polisens övervakningsuppgifter preciseras i fråga om obemannad luftfart. Som lagstiftningstekniska ändringar preciseras de uppgifter som behövs för registreringen av luftfartyg, luftfartslagens tillämplighet på den statliga obemannade luftfarten och Försvarsmaktens befogenhet att ingripa i ett obemannat luftfartygs färd samt upphävs bestämmelser i lagen om transportservice som överlappar EU-bestämmelserna.

Strafflagens (39/1889) rekvisit för äventyrande av trafiksäkerheten uppdaterades på 00-talet till följd av den utveckling som hade skett i systematiken inom luftfartsregelverket. Framöver kan man göra sig skyldig till äventyrande av trafiksäkerheten om man handlar i strid med de bestämmelser om civil flygsäkerhet eller skyddsåtgärder inom den civila luftfarten som finns i luftfartslagen, lagen om transportservice, EASA-förordningen eller förordningen om skyddsregler, eller som har utfärdats med stöd av dessa författningar, om förutsättningarna för rekvisitet i övrigt uppfylls.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Allmänt om propositionens konsekvenser

Propositionens konsekvenser påverkar i huvudsak en begränsad grupp av myndigheter och professionella aktörer inom luftfarten. Merparten av förslagen är lagtekniska ändringar med små

konsekvenser. De lagstiftningstekniska ändringarna lättar en aning på regleringsbördan för luftfartsaktörerna.

Förslaget ökar arbetsmängden en aning för Transport- och kommunikationsverket. Å andra sidan gör förtydligandet av luftfartslagstiftningen och myndighetens befogenhet det lättare än nu att utföra de uppgifter som föreskrivits för myndigheten. Förtydligandet av bestämmelserna och upphävandet av överlappande bestämmelser lättar regleringsbördan för myndigheten och luftfartsaktörerna. Preciseringsen av bestämmelserna om myndighetens befogenheter och av verktygen för att ingripa i verksamhet som strider mot bestämmelserna förbättrar indirekt den civila flygsäkerheten.

De mest betydande ekonomiska konsekvenserna för företagen följer av befogenheterna för myndigheten att förbjuda att ett luftfartyg startar och att begränsa utövandet av lufttrafikrättigheter, om man blir tvungen att utöva dessa befogenheter. Utövandet av dessa befogenheter förväntas emellertid i princip vara sällsynt.

4.2.2 Ekonomiska konsekvenser

4.2.2.1 Konsekvenser för den offentliga ekonomin och samhällsekonomin

Förslaget beräknas inte ha några betydande konsekvenser för statsfinanserna. Den 88 a § som finns i förslaget till lag om ändring av luftfartslagen och som gäller överföring av uppgiften att bevilja statsunderstöd för inrättande och drift av flygplatser till Transport- och kommunikationsverket beräknas inte ha några konsekvenser för statsfinanserna, eftersom statsunderstöd även i fortsättningen kan beviljas enbart i enlighet med det anslag som anvisats för ändamålet i statsbudgeten. Den 110 § som finns i förslaget till lag om ändring av luftfartslagen och som gäller flygprocedurer samt den 112 § i samma lagförslag som gäller anordningar och system som används för flygtrafiktjänster beräknas inte ha några betydande konsekvenser för statsfinanserna, eftersom aktörerna inom den statliga och militära luftfarten redan nu måste betala för tjänsterna.

De föreslagna ändringarna beräknas inte ha några konsekvenser för kommunalekonomin.

De föreslagna ändringarna beräknas inte ha några betydande konsekvenser för den allmänna ekonomiska utvecklingen eller samhällsekonomin.

4.2.2.2 Konsekvenser för företagen

Det förslag som gäller beviljandet av granskningsbevis avseende luftvärdighet beräknas inte ha några betydande konsekvenser för företagen. Om det framöver inte bara är auktoriserade organisationer som svarar för luftvärdighet utan även underhållsorganisationer eller enskilda auktoriserade granskare av luftvärdighet som får bevilja granskningsbevis avseende luftvärdighet, kommer konkurrensen att öka något inom detta verksamhetsområde. Att skriva ut granskningsbevis avseende luftvärdighet för nationella luftfartyg har emellertid utgjort endast en liten del av organisationernas affärsverksamhet, så ändringen har inte så stor inverkan på deras verksamhet. Det kan medföra en kostnadsnytta för företagen att förfarandet för att granska luftvärdigheten framöver är mera enhetligt för nationella luftfartyg och luftfartyg som omfattas av EASA-bestämmelserna. När bestämmelserna träder i kraft medför det engångskostnader för företagen när Transport- och kommunikationsverket första gången ska auktorisera luftvärdighetsgranskarna.

Den 110 § som finns i förslaget till lag om ändring av luftfartslagen och som gäller flygprocedurer beräknas inte ha några betydande ekonomiska konsekvenser, eftersom bestämmelserna om flygprocedurer till stor del finns i EU-lagstiftningen. Utformningen och underhållet av flygprocedurer är affärsverksamhet som för närvarande i Finland främst har bedrivits av Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab. Till följd av särskilt den föreskrift av Transport- och kommunikationsverket som tillåter instrumentinflygning även på okontrollerade flygplatser som trädde i kraft i april 2020 kan även andra företag framöver vara intresserade av att utforma flygprocedurer. Genom den ändring som föreslås säkerställs det emellertid att det finns samordning mellan olika tjänsteleverantörer som utformar flygprocedurer i och med att leverantören av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer åläggs skyldighet att i utformnings- eller översynsprocessen höra den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänst och flygplatsoperatören, samt den militära luftfartsmyndigheten. Samrådsskyldigheten medför kostnader för leverantören av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer, vilka emellertid inte anses vara betydande med tanke på de fördelar som eftersträvas genom samrådet. Flygplatsoperatörens skyldighet att säkerställa att den som utformar flygprocedurerna har ett sådant certifikat enligt EU-lagstiftningen som krävs är ett krav på mycket låg nivå och innebär knappt någon administrativ börda eller några tilläggskostnader för flygplatsoperatören.

De ändringar som föreslås i den 112 § som finns i förslaget till lag om ändring av luftfartslagen och som gäller anordningar och system som används för flygtrafiktjänster medför inga betydande kostnader för företagen. Till följd av ändringarna ska även flygplatsnätbolaget se till att de anordningar och system som används för flygtrafiktjänster och som det äger eller innehar drivs och utvecklas för den statliga och den militära luftfarten. Därför kan flygplatsnätbolaget inte nödvändigtvis sälja eller göra sig av med de anordningar eller system det innehar och som den statliga eller den militära luftfarten behöver för sin flygtrafiktjänst. Paragrafen innehåller emellertid även bestämmelser om avgifter som tas ut av statsluftfartyg och militära luftfartyg, vilket innebär att det inte borde uppstå några betydande företagsekonomiska konsekvenser för företagen.

Den befogenhet att begränsa lufttrafikrättigheter som föreslås i lagen om transportservice kommer att ha väsentliga kostnadskonsekvenser för företagen, om myndigheten med stöd av befogenheten begränsar utövandet av lufttrafikrättigheter på en flyglinje där ett företag bedriver lufttrafik. Kostnaderna beror på arten och omfattningen av den lufttrafik som bedrivs på varje enskild flyglinje, och på grund av att situationerna varierar är det inte möjligt att i förväg presentera någon exakt bedömning av dem. På grund av lufttrafikens internationella karaktär kan begränsande åtgärder som strider mot lufttrafikavtal eller lufttrafikförordningen eller som blir långvariga leda till motåtgärder som drabbar flygbolagen. Försök har gjorts att begränsa sådana negativa konsekvenser på så sätt att begränsande åtgärder måste vara kortvariga och förenliga med lufttrafikförordningen och internationella lufttrafikavtal. Det går emellertid inte att utesluta att tillämpningen av även de begränsande åtgärder som föreslås kan ha negativa konsekvenser för flygbolagen. Tillgripandet av befogenheten kommer emellertid i princip att vara ytterst sällsynt och kortvarigt, och utöver det är grunderna för en begränsning av lufttrafikrättigheter exakta och noggrant avgränsade. Om befogenheten utövas är syftet att begränsa skador och kostnader som en exceptionell situation annars skulle medföra för samhället.

Den 166 § som finns i förslaget till lag om ändring av luftfartslagen och som gäller hindrande av luftfartyg från att starta av andra orsaker beräknas inte ha några betydande kostnadskonsekvenser för företagen. Eventuella kostnader beror på situationen för varje enskild flygning, och på grund av att situationerna varierar är det inte möjligt att i förväg presentera någon exakt bedömning av dem.

Den 169 a § om observation av obemannade luftfartygs färd och flygning som föreslås i luftfartslagen medför inga omedelbara investeringsbehov. Behovet av investeringar bedöms riskbaserat i separata processer. Sådan observation av obemannade luftfartygs färd och flygning som ändringen gäller stärker affärsverksamheten i anknytning till obemannade luftfartyg genom att den förbättrar branschens säkerhetskultur och kontrollen över störningar.

Den anmälningssplikt i sista hand som föreslås i lagen om transportservice i fråga om kommersiell transport av passagerare med vissa nationella luftfartyg ökar företagets och flygklubbarnas administrativa börda i någon mån. Anmälningssplikt är som administrativt förfarande ändå lättare än tillståndsplikt för en verksamhet.

Genom det förslag som gäller kontrollflygarnas uppgift främjas kontrollflygningsverksamheten i Finland. På basis av den nuvarande lagstiftningen är det oklart av vilken art kontrollflygarnas uppgift är, och genom den ändring som nu föreslås bekräftas det att det är fråga om en offentlig förvaltningsuppgift. På så sätt klargörs även ansvarsfrågorna i anknytning till verksamheten och förbättras förutsättningarna för att bedriva kontrollflygningsverksamhet. I nuläget är risken att intresset för att vara kontrollflygare sjunker så mycket att denna tjänst knappt alls skulle finnas på marknaden. Detta skulle ha betydande skadliga följder för de organisationer som bedriver luftfartsverksamhet.

Genom de lagstiftningstekniska ändringar som föreslås i luftfartslagen och lagen om transportservice förtydligas luftfartslagstiftningen och lättas i förlängningen den regleringsbörda som ligger på de organisationer som bedriver luftfartsverksamhet.

I övrigt beräknas inte förslagen ha några ekonomiska konsekvenser för företagen.

4.2.2.3 Konsekvenser för hushållen

Det förslag i luftfartslagen som gäller beviljande av granskningsbevis avseende luftvärdighet minskar kostnaderna i anknytning till granskningen av nationella luftfartygs luftvärdighet. För närvarande betalas det en separat avgift för granskningen av luftvärdighet till både den som utför luftvärdighetsgranskningen och den myndighet som beviljar granskningsbeviset. I och med att den som utför luftvärdighetsgranskningen i fortsättningen kan bevilja granskningsbeviset i samband med granskningen, minskar detta kostnaderna för granskningen av ett nationellt luftfartygs luftvärdighet. De luftfartyg som berörs av ändringen används till största delen i hobbyverksamhet. De minskade kostnaderna berör alltså i huvudsak privatpersoner med luftfart som hobby.

Det förslag i luftfartslagen som gäller beviljande av miljövärdighetsbevis för civila luftfartyg gör det lättare att ha luftfart som hobby, i och med att Transport- och kommunikationsverket vid behov kan bevilja miljövärdighetsbevis som följer internationella standarder och rekommendationer även till luftfartyg som omfattas av den nationella lagstiftningen. Den som ansöker om miljövärdighetsbevis svarar för de kostnader som ansökan medför. Enligt kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport (1452/2019) anses beviljandet av miljövärdighetsbevis ingå i årsavgiften för luftvärdighetsövervakning.

Den bestämmelse om begränsning av lufttrafikrättigheter som föreslås i lagen om transportservice påverkar de resenärer som har bokat flygningar. En resenär som har köpt biljett kan ta kontakt med flygbolaget eller researrangören i fråga om återbetalning av biljettpriset. Konsumenter kan vid behov kontakta konsumentrådgivningen eller Konsument Europa Finland. De

som inte är konsumenter, såsom exempelvis affärsresande, kan vid behov kontakta Transport- och kommunikationsverket.

I övrigt beräknas förslagen inte ha några konsekvenser för privathushållen.

4.2.3 Konsekvenser för myndigheterna

Det förslag som gäller beviljande av granskningsbevis avseende luftvärdighet minskar något Transport- och kommunikationsverkets totala arbetsmängd. Uppgiften att bevilja granskningsbevis för nationella luftfartyg försvinner från Transport- och kommunikationsverket och ett nationellt förfaringsätt som mera harmonierar med EASA-bestämmelserna minskar regleringsbördan i anknytning till myndighetsuppgifterna. Å andra sidan ökar Transport- och kommunikationsverkets uppgiftsmängd av att verket ska auktorisera och utöva tillsyn över luftvärdighetsgranskare. Kostnader uppstår i synnerhet i samband med att bestämmelserna träder i kraft, när de som granskar nationella luftfartygs luftvärdighet ska auktoriseras första gången. Uppgifterna ska skötas med verkets nuvarande resurser.

Genom den ändring som föreslås i lagen om transportservice och som gäller begränsning av utövandet av lufttrafikrättigheter klargörs Transport- och kommunikationsverkets befogenhet och de situationer där det är möjligt att utöva befogenheten. Preciseringsen av Transport- och kommunikationsverkets befogenhet ökar inte i sig verkets arbetsbörda, men den klargör myndighetens befogenhet i situationer där en begränsning av lufttrafikrättigheter är nödvändig. Även den ändring som föreslås i 138 § i luftfartslagen och den nya 194 a § som föreslås i lagen om transportservice preciserar Transport- och kommunikationsverkets nuvarande uppgifter och behörighet. Likaså motsvarar de preciseringar i fråga om polisens uppgifter som föreslås i 3 § i luftfartslagen och 180 § i lagen om transportservice rättsläget enligt den nuvarande tolkningen, och ändrar på så sätt inte den allmänna behörighetsfördelningen mellan myndigheterna. Det är alltså inte fråga om nya uppgifter och ändringarna har inga konsekvenser för resurserna.

Den anmälningsplikt i sista hand som föreslås i lagen om transportservice i fråga om transport av passagerare med vissa nationella luftfartyg ökar Transport- och kommunikationsverkets arbetsbörda i någon mån. Uppgiften anses inte kräva tilläggsresurser.

Det förslag i luftfartslagen som gäller beviljande av miljövärdighetsbevis utökar Transport- och kommunikationsverkets uppgifter på så sätt att miljövärdighetsbevis framöver kan beviljas även för luftfartyg som omfattas av den nationella lagstiftningen. Transport- och kommunikationsverket har inom ramen för andra myndighetsuppgifter som gäller civil flygsäkerhet redan nu skött ärenden som gäller miljövärdighetsbevis utifrån EASA-förordningen och internationella standarder och rekommendationer. Bestämmelser i lag om behörigheten preciserar befogenheterna i fråga om att bevilja miljövärdighetsbevis. Uppgiften anses inte kräva tilläggsresurser.

Genom det undantag i fråga om jäv som föreslås i luftfartslagen när det handlar om personer som är anställda hos Transport- och kommunikationsverket och på vilka det ställs särskilda krav i fråga om yrkesskickligheten i förfarandet för utvärdering av utbildningshjälpmedel för flygsimulering förbättras myndighetens förutsättningar att utföra det utvärderingsuppdrag som föreskrivits för den. Förslaget gör det lättare att upprätthålla de yrkeskunskaper som krävs för uppdraget för dem som är anställda hos myndigheten samt rekryteringen av yrkeskunnig personal.

Den 88 a § som finns i lagförslaget om luftfartslagen och som gäller beviljande av statsunderstöd för inrättande och drift av flygplatser ökar Transport- och kommunikationsverkets arbets-

mängd, eftersom det är fråga om en ny uppgift som överförs till verket från kommunikationsministeriet. Transport- och kommunikationsverket har redan nu uppgifter som gäller beviljande av statsunderstöd. Den uppgift som överförs anses inte kräva tilläggsresurser.

Genom luftfartslagens 110 § om flygprocedurer får Transport- och kommunikationsverket nya uppgifter som grundar sig på genomförandeförordningen om flygledningstjänst. Uppgifterna gäller flygprocedurer och inbegriper ett normgivningsbemyndigande. Uppgifterna anses inte öka arbetsmängden nämnvärt eller kräva tilläggsresurser.

Genom den 112 § som finns i förslaget till lag om ändring av luftfartslagen och som gäller anordningar och system som används för flygtrafiktjänster säkerställs tillgången till sådana flygtrafiktjänster som den statliga och militära luftfarten behöver i och med att anordningarnas och systemens drift och utveckling tryggas. Ändringarna har i viss mån positiva konsekvenser för dessa myndigheters verksamhet och för säkerställandet av att verksamheten är smidig även framöver.

Genom luftfartslagens 166 § om hindrande av luftfartyg från att starta av andra orsaker förtydligas och förbättras myndigheternas funktionsförmåga i situationer där det finns anledning att misstänka att det enligt EU-lagstiftningen saknas förutsättningar för start med hänsyn till luftfartsskyddet. Ändringen har en positiv inverkan på Transport- och kommunikationsverkets verksamhet framöver, eftersom den säkerställer att verket har befogenhet att ingripa i situationer som hotar en säker luftfart.

Den föreslagna 169 a § gör det möjligt för luftfartsaktörer i bolagsform, såsom flygplatsoperatörer och leverantörer av flygtrafikledningstjänst, att utföra sina uppgifter med mångsidigare och mera teknikneutral utrustning än tidigare, vilken kan köpas in på basis av riskbedömning. Den föreslagna paragrafen klargör relationerna mellan polisen, flygplatsoperatören och leverantören av flygtrafikledningstjänst. Genom den förbättrade lägesbild som följer av detta kan man i lindrigare fall minska polisuppdragen och i allvarigare fall förbättra förutsättningarna för en effektiv och säker utövning av befogenheten att ingripa.

Genom de lagstiftningstekniska ändringar som föreslås i luftfartslagen och lagen om transportservice förtydligas luftfartslagstiftningen och lättas på så sätt den regleringsbörda som är förenad med utförandet av de uppgifter som föreskrivits för Transport- och kommunikationsverket.

När det gäller Transport- och kommunikationsverkets uppgifter kräver ändringarna inga nya personalresurser.

4.2.4 Konsekvenser för flygsäkerheten

Genom den anmälningsplikt i sista hand som föreslås i lagen om transportservice i fråga om transport av passagerare med vissa nationella luftfartyg förbättras den civila flygsäkerheten på så sätt att myndigheterna får bättre kännedom än nu om verksamheten och de organisationer som utövar den så att tillsynen över dem kan utvecklas.

Den bestämmelse om rätten för efterspanings- och räddningstjänsten att få information som föreslås i luftfartslagen gör det lättare att tillhandahålla efterspanings- och räddningstjänst för luftfart och förbättrar på så sätt indirekt den civila flygsäkerheten och räddningsverksamheten.

Propositionen innehåller förslag som gäller ingripande i luftfartsverksamhet som strider mot säkerhetsbestämmelserna, sanktioner för vissa förseelser som gäller obemannad luftfart och observation av obehörig flygning av obemannade luftfartyg. Dessutom innehåller propositionen

ett förslag om ändring av strafflagens rekvisit vad gäller trafiksäkerhet. Förslagen främjar till denna del iakttagandet av säkerhetsbestämmelserna för den civila luftfarten och avväjandet av säkerhetshot, vilket har positiva konsekvenser för säkerhetsnivån inom den civila luftfarten.

Luftfartslagens 110 § om flygprocedurer beräknas indirekt ha positiva konsekvenser för flygsäkerheten. Framöver förutsätts leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer direkt med stöd av EU-lagstiftningen ha ett certifikat. Dessutom definieras i luftfartslagen ansvaret i sista hand vad gäller flygprocedurer: flygplatsoperatören ansvarar för att den flygprocedur som används på flygplatsen är utformad av en certifierad leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer, och luftfartygets befälhavare ansvarar också för att de flygprocedurer som har fastställts följs. Det kan anses att luftfartslagens 112 § om anordningar och system som används för flygtrafiktjänster i viss mån har positiva konsekvenser för flygsäkerheten. Genom denna ändring säkerställs det nämligen att de anordningar för flygtrafiktjänster som behövs för den statliga och militära luftfarten drivs och utvecklas, i och med att skyldigheten i fråga även ska gälla flygplatsnätbolag som äger eller förvaltar sådana anordningar.

Den 166 § som gäller hindrande av luftfartyg från att starta av andra orsaker har positiva konsekvenser för flygsäkerheten, i och med att ändringen förbättrar och klargör Transport- och kommunikationsverkets befogenhet att ingripa i situationer där man bryter mot de EU-baserade bestämmelserna om tryggnad av luftfarten.

Den 169 a § som gäller observation av obehörig flygning av obemannade luftfartyg har positiva konsekvenser för flygsäkerheten. Förslaget innebär att flygplatsoperatören och leverantören av flygtrafikledningstjänst får bättre förmåga att observera sådan obehörig verksamhet med obemannade luftfartyg som orsakar fara för den bemannade luftfarten.

4.2.5 Andra konsekvenser

4.2.5.1 Konsekvenser för miljön

De förslag som gäller bedömning av miljökonsekvenser och byggnadstillstånd för flygplatser förbättrar allmänhetens möjligheter att vara delaktig, få information och påverka i fråga om projekt som gäller inrättande av flygplatser och som inverkar på markanvändningen, levnadsförhållandena och miljön.

Den 110 § som gäller flygprocedurer beräknas inte ha några konsekvenser för miljön. Redan nu utformas flygprocedurerna på ett smidigt sätt utan någon miljökonsekvensbedömningsprocess och eventuella bullerkonsekvenser och andra konsekvenser beaktas redan i samband med att flygplatsen inrättas.

4.2.5.2 Jämlighet

Den precisering som föreslås i lagen om transportservice i fråga om rätten för den som söker eller innehar ett persontillstånd att begära omprövning av ett utlåtande eller beslut av den som bedriver utbildningsverksamhet även när utbildningsverksamheten är anmälningspliktig, ökar jämliken mellan dem som söker eller innehar ett persontillstånd. Rätten för dem som söker eller innehar ett persontillstånd att begära omprövning av utlåtanden eller beslut av den som bedriver utbildningsverksamhet är likvärdig oberoende av om den utbildningsverksamhet som bedrivs är tillstånds- eller anmälningspliktig.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

5.1.1 Anmälan om flygverksamhet

I lagen om transportservice föreslås en bestämmelse om anmälningsplikt i sista hand när det gäller transport av passagerare. Anmälningsplikt gäller i sista hand när verksamheten utövas med luftfartyg som omfattas av den nationella lagstiftningen, verksamheten inte förutsätter bruksflygtillstånd, drifttillstånd eller en operativ licens enligt lufttrafikförordningen och när inget annat följer av EU-bestämmelser eller andra internationella bestämmelser som är bindande för Finland. Som alternativ till anmälningsplikten har man bedömt tillståndsplikt för verksamheten och att utvidga tillstånds- eller anmälningsplikten till att gälla inte bara transport av passagerare utan även transport av post eller gods med nationella luftfartyg. Ett annat alternativ som har bedömts är om tillstånds- eller anmälningsplikten också ska omfatta verksamhet med obemannade luftfartyg. Även alternativet att inte göra någon ändring har bedömts. Man har också bedömt om anmälningsplikten ska gälla enbart kommersiell flygverksamhet.

Tillståndsplikt garanterar en högre säkerhetsnivå än anmälningsplikt, eftersom verksamhetsutövaren innan verksamheten börjar utövas, för att få tillstånd för verksamheten, måste visa att verksamheten uppfyller de säkerhetskrav som gäller för den. Den myndighet som beviljar tillstånd kan i samband med ansökan ingripa i eventuella brister i fråga om säkerheten. I samband med kommersiell verksamhet har det av tradition krävts drifttillstånd, genom vilket det ställs krav på den organisation som utövar kommersiell verksamhet i syfte att säkerställa att organisationen förmår utöva verksamheten på ett säkert sätt. Å andra sidan innebär tillståndsplikt ett större ingrepp i verksamhetsutövarens frihet att utöva näringsverksamhet än den anmälningsplikt som föreslagits. Tillståndspliktig verksamhet är i princip förbjuden utan tillstånd, medan anmälningspliktig verksamhet i princip är tillåten bara man följer de föreskrivna säkerhetskraven. För att tillståndsplikt ska vara motiverad krävs det alltså att verksamheten är förenad med en större säkerhetsrisk än när det är fråga om anmälningsplikt. Det nationella kravet på drifttillstånd upphävdes när den gällande luftfartslagen stiftades år 2014 (se avsnitt 2.1.1).

Den föreslagna tillstånds- eller anmälningsplikten gäller en mycket begränsad verksamhet med luftfartyg som omfattas av den nationella lagstiftningen. Till den del det är fråga om verksamhet med luftfartyg som inte omfattas av EASA-bestämmelserna bör det beaktas att det i fråga om sådana luftfartyg har bedömts att den risk som de utgör för den civila flygsäkerheten är så liten att kravet på att de säkerhetsbestämmelser som finns i EASA-förordningen och de som har antagits med stöd av den ska tillämpas inte har ansetts ändamålsenligt i fråga om dem. När det gäller luftfartyg som omfattas av den nationella lagstiftningen finns det bestämmelser om luftvärdighet och behörigheter för flygande personal i luftfartslagen och lagen om transportservice samt i de föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket som meddelats med stöd av de lagarna. Heltäckande bestämmelser om annan obemannad luftfart än statlig sådan finns i kommissionens genomförandeförordning om obemannad luftfart, som antagits med stöd av EASA-förordningen. Med beaktande av ovannämnda omständigheter har det under beredningen bedömts att målen med förslaget kan nås med alternativet anmälningsplikt, som innebär ett mindre ingrepp i de grundläggande rättigheterna, dvs. näringsfriheten, än tillståndsplikt. Det finns inte tillräckliga grunder för att föreslå tillståndsplikt eller en anmälningsplikt som är mera omfattande än den som föreslås när man beaktar förslagets mål i förhållande till verksamhetens art och omfattning, i och med att det är verksamhet som kan utövas så att den inte omfattas av kravet på en operativ licens, ett bruksflygtillstånd eller ett drifttillstånd enligt EASA-förordningen.

Under beredningen har man övervägt ett alternativ där anmälningsplikten skulle gälla enbart kommersiell flygverksamhet. Hittills har transport av passagerare med historiska luftfartyg eller tidigare militära luftfartyg emellertid utövats enbart i form av klubbverksamhet för medlemmarna i vissa föreningar, vilket betraktas som privat flygverksamhet. Transport av passagerare med luftfartyg utgör ur ett flygsäkerhetsperspektiv betydande verksamhet, och riskerna för flygsäkerheten i anknytning till verksamheten gäller även icke-kommersiell verksamhet. Därför är det motiverat att anmälningsplikten gäller all transport av passagerare med historiska luftfartyg.

I samband med revideringen av EASA-förordningen började kommersiell verksamhet med vissa luftfartyg att omfattas av den nationella lagstiftningen. Därför kan man inte med alternativet att inte ändra det som gäller just nu uppnå målen med förslaget. Å andra sidan skulle ett alternativ där tillståndsplikt gällde för alla nationella luftfartyg vara administrativt tungt med beaktande av arten och omfattningen av den verksamhet som utövas med dessa luftfartyg. När det gäller obemannad luftfart kan ett nationellt krav på tillstånd eller anmälan bli tillämpligt enbart i fråga om statlig obemannad luftfart som inte omfattas av EU-bestämmelserna. Därför har det i detta skede inte ansetts vara nödvändigt att låta tillstånds- eller anmälningsplikten omfatta verksamhet med obemannade luftfartyg, utan frågan får bedömas av Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 127 § 3 mom. i lagen om transportservice.

5.1.2 Granskning av luftvärdighet

Som alternativ till det förslag som gäller granskning av luftvärdighet har man övervägt att inte ändra nuläget vad gäller förfarandet för granskning av nationella luftfartygs luftvärdighet. Med beaktande av det förfarande som används vid granskning av luftvärdigheten hos luftfartyg som omfattas av EASA-förordningen har det emellertid konstaterats att det nuvarande administrativa förfarandet vid beviljande av granskningsbevis för nationella luftfartyg inte motsvarar det som behövs för att sköta uppgiften på ett ändamålsenligt sätt. En nivå på flygsäkerheten som motsvarar den nuvarande kan uppnås även när det är en luftvärdighetsgranskare som beviljar granskningsbeviset i överensstämmelse med EU-lagstiftningen. Ett annat alternativ som har granskats är att de uppgifter som gäller granskning av nationella luftfartygs luftvärdighet genom avtal skulle överföras till luftvärdighetsexperter, men den auktorisering som har föreslagits har särskilt med tanke på tillsyn och frågor i anknytning till luftfartygets ägares rättsskydd betraktats som ett mera välgrundat alternativ.

5.1.3 Flygprocedurer

I 110 § i förslaget till lag om ändring av luftfartslagen föreskrivs det om flygprocedurer. Det föreslås att flygplatsoperatören ska ansvara för underhåll och regelbunden översyn av flygprocedurerna. Det föreslås även en skyldighet för flygplatsoperatören att se till att den som utformar flygprocedurer har det certifikat som krävs. Avsikten är att dessa bestämmelser ska gälla alla flygplatsoperatörer. Enligt EU-regelverket gäller motsvarande skyldigheter endast de flygplatser som omfattas av EASA-förordningen. I och med detta är det i relation till de flygplatser som omfattas av EASA-förordningen fråga om en informativ bestämmelse, men när det gäller de flygplatsoperatörer som inte omfattas av EASA-förordningen är det fråga om ett nationellt val att bestämma att skyldigheterna även gäller dem. Under beredningen har man bedömt behovet och omfattningen av bestämmelserna i fråga, och övervägt om alla flygplatser borde åläggas de skyldigheter som gäller för så kallade EASA-fält. Under beredningen övervägde man särskilt med anledning av responsen i yttrandena att det skulle vara ändamålsenligt att föreslå att de ovannämnda ansvaren skulle gälla alla flygplatser. Dels klargör detta de olika aktörernas ansvar och roller och dels främjar det samordningen av procedurer. Under beredningen har det överlag gjorts bedömningar av olika aktörer för vilka ansvaret bör regleras nationellt eller genom informativ upprepning av EU-lagstiftningen. Bedömningen under beredningen var att en leverantör

av flygtrafikledningstjänst inte kan åläggas sådant ansvar för flygprocedurer som liknar det som det föreskrivs om i den gällande lagen och som närmar sig ensamrätt. Det skulle nämligen strida mot EU-bestämmelserna i och med att det framöver kan finnas flera leverantörer av flygprocedurstjänst, om de har ett certifikat. Under beredningen har man även försökt bedöma olika sätt att bevara den nuvarande smidigheten i utformningen av flygprocedurer samt samordningen av flygprocedurer. Man övervägde att införa en sorts samordningsskyldighet för exempelvis verket eller leverantören av flygtrafikledningstjänst, men konstaterade att samråd med leverantören av flygtrafikledningstjänst var ändamålsenligare och lämpligast med beaktande av EU-lagstiftningen.

Vad gäller flygprocedurer har man också övervägt möjligheten att en myndighet, liksom i Norge och på Island, skulle godkänna flygprocedurerna. I så fall skulle också samordningen och samrådet med olika aktörer skötas av den myndigheten. Det anses dock inte att detta kan understödjas, eftersom det skulle öka Transport- och kommunikationsverkets uppgifter och komplicera den nuvarande smidiga processen med att definiera flygprocedurer. En myndighets beslut är föremål för rättsmedel enligt förvaltningslagen. Även i EU-lagstiftningen är utgångspunkten att en myndighet godkänner tjänsteleverantörerna genom att bevilja dem ett certifikat, men godkänner inte varje separat procedur.

5.1.4 Observation av obemannade luftfartygs färd och flygning

Om flygplatsoperatörer och leverantörer av flygtrafikledningstjänst inte skulle ha en sådan rätt att observera ett obemannat luftfartygs radiosignal som nu föreslås, skulle de bli tvungna att tänka över hur de kunde förbättra sin förmåga att observera obemannade luftfartyg enbart med hjälp av sådan utrustning som möjliggör statistisk behandling av radiokommunikation i anslutning till fjärrstyrning på ett sådant sätt att enskilda fysiska personer inte kan identifieras till följd av behandlingen. En sådan begränsning skulle operativt sett orsaka en betydande död vinkel.

Ett annat alternativ är möjligheten att, utöver den observationsförmåga som nu föreslås för de aktörer som omfattas av luftfartslagen, även lagstifta om befogenhet för dem att ingripa i ett obemannat luftfartygs färd. När det gäller befogenhet att ingripa tyder utvecklingen inom lagstiftningen, och i synnerhet de färskta ändringarna av kärnenergilagen (990/1987), på att den bestämmelse som finns i 124 § i grundlagen och som gäller överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter inte nödvändigtvis utgör ett hinder för att lagstifta om en sådan här befogenhet även för flygplatsoperatörer eller leverantörer av flygtrafikledningstjänst som är bolag. En sådan befogenhet att ingripa skulle emellertid innebära ett mera långtgående ingrepp i de grundläggande rättigheterna än det alternativ som nu föreslås. Eftersom det bland de aktörer som det föreskrivs om i luftfartslagen inte har identifierats något klart behov av en sådan här befogenhet att ingripa, och inte heller någon aktör inom vars uppgiftsfält utövandet av befogenheterna att ingripa skulle passa in på ett naturligt sätt, är det inte aktuellt att granska om bestämmelser om sådana befogenheter borde införas.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

5.2.1 Flygprocedurer

På Island och i Norge är det, liksom i Finland, en statlig leverantör av flygtrafikledningstjänst som har svarat för utformandet av flygprocedurer i det kontrollerade luftrummet. Till skillnad från i Finland har emellertid en myndighet i dessa länder godkänt flygprocedurerna innan de har tagits i bruk. Samrådet med relevanta aktörer har genomförts av myndigheten i Norge och av tjänsteleverantören på Island.

Under beredningen har man skriftligen varit i kontakt med alla medlemsstater i EU. Man har hört sig för med medlemsstaterna hur de har organiserat administrationen av flygproceduruppgifter. Det frågades bland annat om medlemsstaterna använder eller håller på att införa ett nationellt register för flygproceduruppgifter, eftersom det under beredningen har identifierats ett behov av att samordna de flygprocedurer som tillhandahålls av olika tjänsteleverantörer. Det kom svar från 12 medlemsstater.

Inte en enda av de medlemsstater som svarade använder för närvarande ett nationellt register för flygproceduruppgifter. Polen kommer i januari 2022 att införa ett nationellt register för flygproceduruppgifter. Rumänien planerar att i framtiden införa ett nationellt register över flygproceduruppgifter och flyghinder. I Spanien, Lettland, Litauen, Frankrike, Österrike, Nederländerna, Tyskland, Danmark och Portugal planeras det inte något nationellt register för flygproceduruppgifter. Lettland, Österrike och Portugal nämnde i sina svar att det för närvarande inte är aktuellt att införa något nationellt register för flygproceduruppgifter, eftersom det i dessa medlemsstater för närvarande finns endast en tjänsteleverantör som utformar flygprocedurer och som har tillgång till alla flygproceduruppgifter. Portugal har emellertid identifierat ett potentiellt problem och i landet pågår en utredning om olika sätt att organisera en nationell referensram för flygproceduruppgifter till följd av ändringar i lagstiftningen. I Frankrike och Nederländerna har man enligt behov låtit externa konsulter utföra närmare undersökningar om hur sådana flyghinder som inte finns med i luftfartshandboken påverkar utformningen av flygprocedurer. Frankrike nämnde i sitt svar att detta ligger till hinder för ett nationellt register för flygproceduruppgifter, eftersom kommersiella konsulter sannolikt inte skulle gå med på att den information som de mot betalning har tagit fram för en tjänsteleverantör skulle vara fritt tillgänglig för alla tjänsteleverantörer som utformar flygprocedurer. Frankrike nämnde emellertid också att det inte finns några hinder för att de tjänsteleverantörer som utformar flygprocedurer har privata register över den information som konsulterna har samlat in.

6 Remissvar

Yttrande gavs av försvarsministeriet, inrikesministeriet, justitieministeriet, miljöministeriet, högsta förvaltningsdomstolen, Lantmäteriverket, Meteorologiska institutet, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Aii Airspace Design, Finanssiala ry, Finavia Abp, Finnair Abp, FinnHEMS Oy, Polisstyrelsen, RPAS Finland ry, Suomen Lennonjohtajien Yhdistys SLJY- Finnish Air Traffic Controllers Association FATCA ry, Suomen Lentäjäliitto - Finnish Pilots' Association ry, Suomen moottorilentäjien Liitto ry, Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab och tre privatpersoner. Statsrådets kansli, Trafikledsverket och undervisnings- och kulturministeriet meddelade att de inte hade något yttrande att lämna om propositionen.

Responserna i yttrandena och de ändringar som gjorts till följd av den behandlas nedan, enligt lagförslag. Vidare har det gjorts ett flertal lag- och skrivtekniska preciseringar och rättelser till följd av yttrandena.

6.1 Luftfartslagen

Försvarsministeriet föreslog i anknytning till den ändring som föreslogs i 6 § i luftfartslagen att även definitionen av statlig luftfart (2 § 16 punkten) skulle ändras så att man med statlig luftfart även avser sådan internationell militär luftfart som inte anknyter till de uppgifter för Försvarsmakten som avses i 2 § i lagen om försvarsmakten eller som inte sker på inbjudan av Försvarsmakten. Den föreslagna ändringen skulle innebära en betydande förändring jämfört med nuläget och den nuvarande behörighetsfördelningen mellan myndigheterna, och den skulle kräva en mera omfattande fortsatt beredning. Därför togs ändringen inte med i propositionen.

I inrikesministeriets yttrande föreslogs det att en företrädare för Transport- och kommunikationsverket eller Gränsbevakningsväsendet självt, auktoriserat av Transport- och kommunikationsverket, även i fortsättningen skulle granska luftvärdigheten när det gäller Gränsbevakningsväsendets luftfartyg. Den tekniska utrustningen i Gränsbevakningsväsendets luftfartyg är inte till alla delar offentlig, och därför kan inte en extern granskare utföra granskningen. För att beakta inrikesministeriets och Gränsbevakningsväsendets kommentarer ändrades 40 §, som gäller beviljande av granskningsbevis avseende luftvärdighet. Dessutom utökades paragrafen på förslag av Transport- och kommunikationsverket med ett omnämnande av att underhållsorganisationer har möjlighet att bevilja granskningsbevis avseende luftvärdighet, eftersom detta skulle överensstämma med EU-regelverket.

I yttrandena begärdes det att man ännu skulle precisera propositionen så att Transport- och kommunikationsverket med stöd av 44 a § kunde bevilja miljövärdighetsbevis enbart för civila luftfartyg. När det gäller militära luftfartyg föreslogs det i yttrandena att det skulle föreskrivas om en motsvarande befogenhet för den militära luftfartsmyndigheten. Till 7 § i luftfartslagen har det fogats ett förslag som preciserar den militära luftfartsmyndighetens befogenheter.

Meteorologiska institutet föreslog att definitionen av trafikflygplats (75 § i luftfartslagen) för tydlighetens skull skulle utökas med ett omnämnande av fasta vädertjänster. Denna proposition innehöll ursprungligen inget förslag om att öppna upp definitionen av trafikflygplats och en ändring av definitionen skulle kräva en grundligare granskning. Kravet på att det ska tillhandahållas vädertjänster grundar sig på EU-lagstiftningen, även om detta inte uttryckligen nämns i den definition som finns i luftfartslagen.

De förslag som gällde genomförandet av MKB-direktivet har till följd av responsen i yttrandena förenhetligats med de motsvarande ändringar som föreslagits i banlagen och lagen om trafiksystem och landsvägar. I luftfartslagens 79 a samt 81 a och 81 b § om krav i fråga om delgivning samt uppföljning av byggnadstillståndsärenden har det dessutom gjorts sådana lagtekniska precisioner och ändringar som responsen i yttrandena förutsatte. I yttrandena konstaterades det också att en del av kraven i MKB-direktivet redan uppfylls i förfarandet för miljötillstånd och att de ändringar som nu föreslagits ger upphov till bestämmelser som överlappar andra tillståndsförfaranden. I yttrandena ansågs det motiverat att man i regeringens proposition granskar den helhet som miljöbestämmelserna om flygplatser bildar och de föreskrifter som får meddelas med stöd av olika lagar för att undvika överlappningar och oklarheter i behörighetsfördelningen mellan olika myndigheter. Kommunikationsministeriet har för avsikt att granska bestämmelserna om flygplatser ur ett helhetsperspektiv och att behandla den ovannämnda responsen i anslutning till det. I en övergripande granskning av bestämmelserna om flygplatser är det skäl att även beakta utvecklingen inom automatisering och obemannad luftfart. Med anledning av responsen i yttrandena har det i paragrafformuleringarna också preciserats att de tillägg som nu görs endast gäller projekt inom vilka man har tillämpat MKB-förfarandet. Ändringarna gäller alltså inte på ett allmänt sätt alla flygplatser.

Förutom den tekniska ändring som föreslagits i 108 § i luftfartslagen föreslogs det i yttrandena att man i paragrafens 2 mom. skulle lägga till flygplatsoperatören bland de aktörer som ska höras när en leverantör av flygvädertjänst ska utses. Det beslutades att man endast skulle göra en språklig ändring i paragrafen utan att ändra dess sakinnehåll. Den offentliga remissbehandlingen genomförs redan nu med en bred distribution, så det har inte konstaterats något praktiskt problem.

När det gäller 110 § i luftfartslagen, som gäller flygprocedurer, begärdes det i yttrandena att man skulle precisera ansvarsfrågorna, såsom innehållet i ansvaret för en i 110 § avsedd leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer som har fått ett certifikat samt för den

aktör som ansvarar för underhåll och översyn av flygprocedurer. Bestämmelser om ansvaret för leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer finns i de EU-förordningar som ligger till grund för ändringsförslaget. Förslaget kompletterades emellertid med en informativ bestämmelse om att flygplatsoperatören i enlighet med EU-bestämmelserna svarar för underhåll och översyn av flygprocedurerna. I yttrandena föreslogs det också att det utöver det föreslagna samrådsförfarandet även skulle införas bestämmelser om en process för att samordna flygprocedurerna. Det anses emellertid att flygprocedurerna samordnas i tillräckligt hög grad genom förfarandet med att höra olika aktörer. För att främja samordningen av flygprocedurer utvidgades samrådsskyldigheten för leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer så att leverantören vid utformningen av flygprocedurer ska höra såväl leverantören av flygtrafikledningstjänst som flygplatsoperatören och den militära luftfartsmyndigheten.

I Transport- och kommunikationsverkets yttrande föreslogs det att propositionen skulle utökas med en ändring av luftfartslagens 111 § om avgifter för flygtrafiktjänst. Processen för att godkänna avgifter har till följd av EU-regelverket ändrats så att man i allmänhet får kommissionens synpunkt först efter att avgifterna har fastställts. Därför är det skäl att ändra formuleringen i 111 § 2 mom.

Vad gäller kontrollflygarnas uppgift innehöll yttrandena uppmaningar om att man skulle bedöma om kontrollflygarna arbetar med en offentlig förvaltningsuppgift. I och med att det i den fortsatta beredningen konstaterades att kontrollflygarnas uppgift kan betraktas som en offentlig förvaltningsuppgift slopades paragrafen om begränsat skadeståndsansvar. I stället klargjordes det i 130 och 203 § i lagen om transportservice att kontrollflygarna i sitt uppdrag arbetar under tjänsteansvar.

I Transport- och kommunikationsverkets yttrande föreslogs det att förteckningen i 146 § luftfartslagen utökas inte bara med granskare av luftvärdighet utan även med leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer och leverantör av marktjänster. Transport- och kommunikationsverket ansåg det vara nödvändigt att sådana administrativa påföljder som avses i 147–149 § i luftfartslagen kan riktas även mot dessa organisationer. Den föreslagna 146 § kompletterades i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets förslag.

När det gäller 158 § i luftfartslagen stöddes det nya 7 mom. som föreslagits, men i yttrandena föreslogs det även alternativa lösningar. Det föreslogs bland annat en flygplatscentrerad flyghindersprocess där Transport- och kommunikationsverket skulle ha en central roll samt att det inrättas ett register över flyghinder som förvaltas av en myndighet. Vad gäller processen för att lämna yttrande om flyghinder föreslogs det även att de som använder lufterummet också skulle ges möjlighet att yttra sig om hur ett hinder påverkar flygprocedurerna. Fintraffic Ab påpekade också att man i propositionen inte alls har beaktat de kostnader som ändringen av processen för att lämna yttrande om flyghinder medför. I den fortsatta beredningen konstaterades det att det är skäl att granska bestämmelserna om processen för att lämna yttrande om flyghinder som en större helhet än vad som föreslås här och i ett separat projekt.

Till följd av responsen i yttrandena utökades den 169 a § som föreslagits i luftfartslagen med ett nytt 3 mom. i vilket det föreskrivs om skyldigheten att underrätta om att behörigheten tas i bruk och om en observation av en obehörig flygning. Anmälningsskyldigheten förenklar Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppdrag. I yttrandena föreslogs det också att flygplatsoperatören och leverantören av flygtrafikledningstjänst ska kunna lämna ut positionsdata om ett obemannat luftfartyg även till de militära myndigheterna. I lagen om försvarsmakten finns det emellertid redan en bestämmelse som möjliggör detta, så det finns ingen orsak att ändra den föreslagna paragrafen. Däremot har motiven kompletterats till denna del och i 15 a § i lagen om

försvarsmakten föreslås det en lagteknisk ändring som ansluter sig till ingripandet i ett obemannat luftfartygs färd. I yttrandena framfördes motsatta uppfattningar om huruvida observationsbefogenheterna enligt den föreslagna 169 a § borde utvidgas så att de även gäller situationer där flygning i sig är tillåten, men där luftfartyget hotar att komma in på ett sådant område som nämns i paragrafen. I den fortsatta beredningen av propositionen beslutade man att formuleringen i paragrafen fick stå kvar som den var i förslaget, eftersom de föreslagna observationsbefogenheterna bedömdes vara tillräckliga med tanke på det nuvarande behovet.

I luftfartslagens 178 §, som gäller luftfartsförseelse, gjordes det sådana kompletteringar som föreslogs i yttrandena. Till 4 punkten fogades det en hänvisning till artikel 14 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart och till 10 punkten en hänvisning till EASA-förordningen eller en förordning av kommissionen som antagits med stöd av den. På förslag från Transport- och kommunikationsverket utökades paragrafen också med en ny 12 punkt, genom vilken brott mot luftfartygets ägares, innehavares eller operatörs skyldigheter enligt 55 § i luftfartslagen sanktioneras. Under remissbehandlingen tog man även upp frågan om huruvida paragrafen om luftfartsförseelse i sin nuvarande form beaktar alla delområden i luftfartens verksamhetsmiljö på ett jämlikt sätt eller om paragrafen borde kompletteras. Denna fråga kommer att beaktas i den fortsatta utvecklingen av luftfartslagen. Likaså kommer man även att granska om den allt mer omfattande EU-lagstiftning som är direkt tillämplig i Finland på ett ändamålsenligt sätt beaktas i bestämmelserna om påföljder.

Till propositionen har det på förslag från Transport- och kommunikationsverket fogats nya ändringsförslag som gäller 18 och 138 § i luftfartslagen och som är sådana lagtekniska preciseringar och ändringar som motsvarar det nuvarande rättsläget.

6.2 Lagen om transportservice

Man förhöll sig positivt till förslaget om att till lagen om transportservice foga en ny 126 a § som gäller begränsning av utövandet av lufttrafikrättigheter och det betraktades som nödvändigt i yttrandena. Justitieministeriet yttrade sig särskilt om frågor som gällde hur förutsättningarna för att begränsa grundläggande fri- och rättigheter ska beaktas och om den föreslagna modellen för myndighetssamarbete. Förslaget har preciserats och kompletterats i enlighet med justitieministeriets kommentarer.

Den 128 § som föreslås i lagen om transportservice ändrades på det sätt som föreslogs i Transport- och kommunikationsverkets yttrande. Anmälningssplikten i fråga om den flygverksamhet som bedrivs med vissa luftfartyg ska följaktligen även gälla annan verksamhet än kommersiell verksamhet och Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter för att flygverksamhet ska bedrivas på ett betryggande sätt.

Transport- och kommunikationsverket påpekade i sitt yttrande att bestämmelserna om fylleri i lufttrafik är inkonsekventa och lyfte fram behov av att ändra luftfartslagen och strafflagen. Aktörerna i branschen har inte lyft fram några liknande ändringsbehov, så det har inte ansetts vara nödvändigt att i denna proposition behandla några sådana ändringar i lagstiftningen.

I Transport- och kommunikationsverkets yttrande föreslogs det att 178 och 197 § i lagen om transportservice skulle ändras så att de även beaktar tillsynen över att EU-rättsakterna iakttas och den rätt att få information som ansluter sig till tillsynen. I den fortsatta beredningen märkte man att en ändring av den omfattning som föreslogs skulle kräva betydande fortsatt beredning. En mera begränsad ändring fogades till propositionen, dvs. förslaget till en ny 194 a §.

Det ansågs att sanktioner för förseelser som gäller verksamhet med obemannade luftfartyg förbättrar säkerheten inom den obemannade luftfarten. I yttrandena förutsattes det emellertid att man i detta sammanhang även utreder polisens uppgifter i anknytning till tillsynen över obemannad luftfart. Det har inte föreskrivits i lag att övervakning av den obemannade luftfarten ska vara polisens uppgift, även om detta skulle vara ändamålsenligt med tanke på en effektiv övervakning på fältet. Propositionen har utökats med förslag som ska förtydliga polisens befogenheter både i lagen om transportservice och i luftfartslagen.

6.3 Lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation

De ändringar som gällde 307 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation har strukits i denna proposition och beaktas i regeringens proposition med förslag till lag om ändring av lagen om marknadskontrollen av vissa produkter och till lagar som har samband med den.

6.4 Strafflagen

Till strafflagens paragrafer om äventyrande av trafiksäkerheten fogades med anledning av responsen i yttrandena ett omnämnande av förordningen om skyddsregler och förordningar som antagits med stöd av den. Med stöd av förordningen om skyddsregler har det utfärdats bestämmelser om exempelvis sådana skyldigheter för säkerhetskontrollanter som, om man bröt mot dem, indirekt kunde äventyra flygsäkerheten. Med anledning av justitieministeriets yttrande har det till motiven till förslaget fogats exempel på de viktigaste skyldigheterna där det blir fråga om äventyrande av trafiksäkerheten om man bryter mot dem. Det är emellertid i praktiken inte möjligt att göra en uttömmande lista eller närmare specificering av skyldigheterna, eftersom luftfartsverksamheten är ytterst reglerad och mängden skyldigheter för olika aktörer ansenlig.

7 Specialmotivering

7.1 Luftfartslagen

2 §. Definitioner. Det föreslås nya 26 och 27 punkter med anknytning till de föreslagna ändringarna i luftfartslagens 110 § om flygprocedurer. Dessutom föreslås en ändring av 9 punkten. I 16 och 25 punkten föreslås också lagtekniska ändringar. De nya definitionerna behövs till följd av den föreslagna ändringen av 110 § och en ändring av 9 punkten behövs till följd av den nya 128 § i lagen om transportservice.

I 9 punkten föreslås en ändring av definitionen av drifttillstånd till följd av den nya 128 § i lagen om transportservice. Till följd av den nya 128 § omfattar anmälningspliktig flygverksamhet också verksamhet som är underställd nationell reglering och därför är avgränsningen i den nuvarande 9 punkten till enbart en deklaration eller ett certifikat enligt EASA-förordningen för snäv i fortsättningen. Syftet med ändringen är alltså att utvidga begreppet drifttillstånd till att gälla också en anmälan enligt nationella krav, såsom en anmälan om flygverksamhet som bedrivs med vissa luftfartyg enligt 128 § i lagen om transportservice. Dessutom ska det i 9 punkten läggas till att ett drifttillstånd förutom certifikat också avser tillstånd, för att de termer som används ska överensstämma med den nationella terminologin. Till följd av ändringen kan man i nationella sammanhang fortfarande använda termen tillstånd för att tillämpningen av regleringen på nationell nivå ska vara klarare för aktörer i branschen.

I 16 punkten definieras begreppet statlig luftfart. Enligt förslaget ändras definitionen på så sätt att omnämnandet av luftfart för militär verksamhet utgår. Det rör sig om en lagteknisk korrigering. Militär luftfart och militära luftfartyg definieras i 11 och 12 punkten i samma paragraf. Definitionerna får inte överlappa varandra om luftfartslagen ska vara systematiskt uppställd.

Definitionen av statlig luftfart ändrades genom lag 534/2020 när EASA-förordningen sågs över. Avsikten var att ligga i linje med artikel 2.3 a i EASA-förordningen. Led a begränsar förordningens tillämpningsområde inom statlig luftfart. I det sammanhanget inkluderades i strid med luftfartslagens nuvarande systematik även luftfart inom militär verksamhet i definitionen av statlig luftfart. Luftfartslagen har separata bestämmelser om militär luftfart och annan luftfart som bedrivs av statliga aktörer, även om inte luftfartsverksamhet under något av de begreppen omfattas av EASA-förordningens tillämpningsområde med stöd av begränsningen av tillämpningsområdet för statlig luftfart. Syftet med förslaget är inte att ändra de nationella reglerna för militär luftfart eller EASA-förordningens tillämplighet på militär luftfart i Finland. Med stöd av artikel 2.3 a i EASA-förordningen tillämpas förordningen inte på luftfart i militär verksamhet oberoende av den ändring som nu görs i definitionen av statlig luftfart i luftfartslagen. Genom den ändring som nu föreslås görs en lagteknisk korrigering som innebär att innehållet i begreppet statlig luftfart i den nationella luftfartslagen fås att motsvara den lagtekniska indelning enligt systematiken i luftfartslagen där det föreskrivs separat om militär luftfart och statlig luftfart.

I paragrafens 25 punkt föreslås lagtekniska ändringar.

Den nya 26 punkten innehåller en definition av flygprocedur. Den motsvarar definitionen i den punkt 186 som ändras genom led 1 j i bilaga III till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/469 om ändring av förordning (EU) nr 923/2012, förordning (EU) nr 139/2014 samt förordning (EU) 2017/373 vad gäller krav för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, utformning av luftrumstruktur och datakvalitet, säkerhet på banan och om upphävande av förordning (EU) nr 73/2010.

Enligt definitionen avses med en flygprocedur en uppsättning på förhand fastställda flygmanövrer avsedd att följas av en pilot, publicerad i tryck eller via digitala medier, eller båda. Enligt definitionen utförs vidare en flygprocedur antingen i enlighet med instrumentflygreglerna eller visuelflygreglerna.

VFR-flygningar enligt visuelflygreglerna ska ske under vissa förhållanden där sikten är god och avståndet från moln är tillräckligt. IFR-flygningar i enlighet med instrumentflygreglerna ska i sin tur ske med ett luftfartyg som är utrustat med de instrument och de navigeringsutrustningar som krävs för den flygväg som ska följas och i enlighet med gällande regler för flygdrift. Närmare bestämmelser om dessa krav finns i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EG) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010 (SERA-förordningen).

I 110 § i den gällande luftfartslagen finns också bestämmelser om flygförfaranden, men de definieras inte i lagen. I nuläget är det främst Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab som utformar flygprocedurer i Finland. I och med det nya EU-regelverk (genomförandeförordningen om flygledningstjänst) som träder i kraft i början av 2022 kommer utformningen av flygprocedurer i fortsättningen att kräva ett certifikat och dessutom kommer flera leverantörer i framtiden att kunna erbjuda tjänster som avser utformning av flygprocedurer. På grund av den ändring som föreslås i 110 § i luftfartslagen är det därför nödvändigt att ändra och definiera begreppet i luftfartslagen.

Enligt definitionen i den nya 27 punkten avser 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 den lyder ändrad genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/469.

3 §. Behöriga myndigheter. Paragrafen föreslås få ett nytt 5 mom. som preciserar Transport- och kommunikationsverkets behörighet att i egenskap av nationell civil luftfartsmyndighet i Finland bevilja sådana undantag som avses i artikel 71 i EASA-förordningen. Till det inledande stycket i 1 mom. fogas dessutom en teknisk ändring i syfte att förtydliga bestämmelsen. Ändringen består i ett uttryckligt omnämnande av Transport- och kommunikationsverkets roll som Finlands nationella luftfartsmyndighet. Paragrafen föreslås också få ett nytt 6 mom. där det föreskrivs om polisens tillsynsuppgifter i fråga om obemannad luftfart.

Ändringarna i 1 och 5 mom. är lagtekniska ändringar som motsvarar rättsläget enligt den nuvarande tolkningen i fråga om Transport- och kommunikationsverkets befogenheter. Transport- och kommunikationsverket är med stöd av den gällande 3 § 1 mom. 5 punkten i luftfartslagen behörig nationell myndighet enligt EASA-förordningen och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den. Dessutom svarar verket i Finland för flera myndighetsuppgifter inom civil luftfart med stöd av luftfartslagen och lagen om transportservice. I artikel 71 i EASA-förordningen finns bestämmelser om medlemsstaternas möjlighet att under de omständigheter som anges i artikeln bevilja undantag från de harmoniserade säkerhetskrav för civil luftfart enligt direkt tillämplig EU-rätt som införts genom EASA-förordningen eller med stöd av den. Genom tillägget anger luftfartslagen tydligare Transport- och kommunikationsverkets uttryckliga behörighet att bevilja tekniska undantag. Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket svara för de övriga skyldigheter en medlemsstat har enligt artikel 71 i EASA-förordningen när det gäller att bevilja undantag. I fråga om luftfartyg som hör till Finlands nationella behörighet finns bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets motsvarande behörighet i 9 § i luftfartslagen.

I det nya 6 mom. föreskrivs det att polisen inom sitt uppgiftsområde utövar tillsyn över att denna lag och EASA-förordningen samt förordningar som antagits med stöd av den iakttas inom obemannad luftfart. EASA-förordningen definieras i 2 § 4 mom. i luftfartslagen och med stöd av den har det antagits två förordningar om obemannad luftfart. Med stöd av EASA-förordningen har antagits genomförandeförordningen om obemannad luftfart, som definieras i 2 § 20 punkten i luftfartslagen och kommissionens delegerade förordning (EU) 219/945 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem. Enligt 1 kap. 1 § i polislagen är polisens uppgift bland annat att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt förebygga brott. Polisens tillsynsuppgifter hänför sig således till sådan obemannad luftfart, som kan orsaka fara, olägenhet eller störa den allmänna ordningen och säkerheten och förebyggande av brottslighet förknippad med det. I luftfartslagen finns bland annat bestämmelser om registreringsskyldighet för luftfarkoster och om UAS-zoner. I genomförandeförordningen om obemannad luftfart som antagits med stöd av EASA-förordningen finns det dessutom närmare bestämmelser om registrering av obemannade luftfarkoster. Förslaget motsvarar rättsläget enligt den nuvarande tolkningen av polisens uppgifter och syftar inte till att ändra den allmänna behörighetsfördelningen mellan myndigheterna i fråga om övervakningen av trafiken.

7 §. Preciseringar och undantag som gäller militär luftfart. I paragrafens 1 mom. 3 punkten föreslås ett tillägg, genom vilket den militära luftfartsmyndigheten ges befogenhet att bevilja miljövårdighetsbevis för militära luftfarkoster. Med avvikelse från den föreslagna 44 a § beviljar den militära luftfartsmyndigheten miljövårdighetsbevis för militära luftfarkoster i stället för Trafik- och kommunikationsverket, eftersom det är behövligt speciellt på grund av skillnaderna i de tekniska egenskaperna hos flygmaterielen för militär luftfart och civil luftfart. Ändringen är ett lagtekniskt tillägg, genom vilket ändringsbehoven till följd av den internationella utvecklingen beaktas.

9 §. Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg och anordningar. I 1 och 2 mom. föreslås lagtekniska korrigeringar. Dessutom föreslås ett nytt 3 mom. med precisering av vilka bestämmelser som ska tillämpas på sådan obemannad luftfart som inte omfattas av EASA-regleringen. Nuvarande 3 och 4 mom. blir till följd av det nya 3 mom. nya 4 och 5 mom. utan ändrat innehåll.

De gällande 1 och 2 mom. har bestämmelser om tillämpningen av 13 kap. i lagen om transportservice på vissa luftfartyg. Kapitlet gäller behörigheter och utbildning för flygande personal. Kapitelnumreringen i lagen om transportservice har ändrats genom lag 1256/2020 så att 13 kap. blev 14 kap. Den ändringen gäller från och med den 1 februari 2021. Hänvisningen till 13 kap. i lagen om transportservice uppdateras således till en hänvisning till 14 kap. i enlighet med den ändrade numreringen.

I 1 mom. 2 punkten föreslås dessutom en lagteknisk korrigering i den ordalydelse som använts där. Den nuvarande ordalydelsen ”luftfarkost av klar historisk betydelse” hänvisar till punkt 1) a) ii) i bilaga I till EASA-förordningen. I motiveringarna till lagen (RP 79/2014 rd) hänvisas det dock allmänt till ”historiska luftfartyg”, vilket motsvarar hela punkt 1) a) i bilagan. Det är också ändamålsenligt att i 9 § allmänt hänvisa till de historiska luftfartyg som avses i punkt 1) a) i bilaga I. I paragrafens 1 och 2 mom. görs dessutom språkliga korrigeringar.

Paragrafen föreslås få ett nytt 3 mom. Med stöd av det föreslagna momentet ska bestämmelserna i 3,4 och 7 kap. inte tillämpas på obemannade luftfartygssystem på samma sätt som det föreskrivs i 2 mom. att de kapitlen inte ska tillämpas på i 2 mom. avsedda luftfartyg och anordningar. På obemannade luftfartygssystem tillämpas dock 14 kap. i lagen om transportservice, och därför behövs det ett separat moment för denna inskränkning av tillämpningsområdet. Dessutom tillämpas på registrering av obemannade luftfarkoster procedurbestämmelserna i 2 kap. Definitionen av obemannade luftfartygssystem finns i 2 § i luftfartslagen.

På obemannad luftfart tillämpas i huvudsak EASA-förordningen och den genomförandeförordning om obemannad luftfart som antagits med stöd av den. Därmed tillämpas inte luftfartslagens allmänna bestämmelser om luftfartyg på obemannad luftfart till den del det föreskrivs om sådan verksamhet i den direkt tillämpliga genomförandeförordningen. Bestämmelserna i 3–4 och 7 kap. i luftfartslagen är avsedda att tillämpas på luftfart med bemannade luftfartyg.

EASA-förordningen tillämpas dock inte på statlig och inte heller på militär luftfart, och därför hör verksamhet med bemannade luftfartygssystem till luftfartslagens tillämpningsområde när den ingår i statlig eller militär luftfart. Luftfartslagen behöver av lagtekniska skäl preciseras på så sätt att sådana nationella bestämmelser om luftfartyg som är avsedda att tillämpas vid bemannad luftfart inte ska tillämpas på sådana obemannade luftfartygssystem som hör till området för den nationella lagstiftningen.

10 §. Rätt till luftfart inom finskt territorium. I paragrafens 1 mom. föreslås en lagteknisk precisering om att nationalitetskravet och därmed registreringskravet för ett luftfartyg som används för luftfart i Finland inte gäller obemannade statsluftfartyg.

Preciseringen motsvarar skyldigheten att registrera obemannade luftfartyg som omfattas av EASA-regleringen: med stöd av genomförandeförordningen för obemannad luftfart registreras enskilda obemannade luftfartyg i regel inte. Det är inte ändamålsenligt att ställa upp strängare krav på obemannad statlig luftfart. Obemannad statlig luftfart omfattas inte av EASA-förordningens tillämpningsområde, så det finns skäl att precisera luftfartslagen genom att uttryckligen säga att det inte krävs registrering av ett obemannat luftfartyg som används i statlig luftfart. Av de bemannade luftfartygen har de luftfartyg som avses i 9 § 2 mom. undantagits ett sådant krav med stöd av den gällande 10 §.

18 §. Ansökan om registrering. I paragrafen föreslås en lagteknisk korrigering, genom vilken innehållet i paragrafen förtydligas. I 18 § har det i fråga om de uppgifter som ska uppges vid ansökan om registrering av luftfartyg hänvisats till de upphävda 13 § 1 och 2 mom. samt 14 § 1 och 2 mom. i luftfartslagen. Till följd av ändringen föreskrivs det uttömmande om de uppgifter som ska uppges i ansökan i 18 §.

I den nuvarande 18 § i luftfartslagen hänvisas det till luftfartslagens 13 § och 14 §, som upphävdes genom lagen om ändring av luftfartslagen (320/2018). Den föreslagna ändringen av 18 § ändrar inte vilka uppgifter som ska uppges i samband med registrering av ett luftfartyg, utan ändringen förtydligar regleringen och dess huvudsakliga syfte är att korrigera den felaktiga laghänvisningen till 18 § i den nuvarande luftfartslagen. Bestämmelser om uppgifter som ska uppges för registrering finns i fråga om första registrering av farkoster på motsvarande sätt i 114 § i sjötrafiklagen (782/2019). Minimikraven på de uppgifter som ska införas i registret om luftfartygen grundar sig på bilaga 7 till Chicagokonventionen och uppgifterna om luftfartygs ägare, innehavare, operatör och om ett eventuellt ombud för dessa behövs för individualisering av och kontakt med ägaren, innehavaren, operatören och ombudet. Enligt den föreslagna 2 mom. 3 punkten ska uppgifterna om luftfartygs innehavare, operatör och om ett eventuellt ombud dock uppges endast i det fall ett luftfartygs innehavare, operatör eller ett eventuellt ombud är någon annan än luftfartygets ägare enligt 2 mom. 2 punkten. Uppgifter om den förra ägaren enligt den föreslagna 2 mom. 4 punkten behövs för att säkerställa att förvärvskedjan för luftfartyget är obruten fram till den ägare som senast antecknats i luftfartygsregistret.

39 §. Tillsyn över luftvärdighet. Det föreslås lagtekniska korrigeringar i paragrafen. I 1 mom. stryks hänvisningen till besiktning av ett luftfartyg. Numera fastställs luftvärdigheten för luftfartyg på grundval av en luftvärdighetsgranskning och det görs i praktiken inga besiktningar av luftfartygen.

I 2 mom. föreskrivs det att Trafik- och kommunikationsverket vid tillsynen över luftvärdighet som hjälp kan anlita en underhållsorganisation. Genom de föreslagna ändringarna i 40 § i luftfartslagen kan Trafik- och kommunikationsverket som luftvärdighetsgranskare auktorisera också en godkänd underhållsorganisation enligt underhållsförordningen. I 3 mom. 1 punkten korrigeras begreppet ”besiktning” så att det motsvarar begreppet ”luftvärdighetsgranskning” som annars används i underhållsförordningen och i luftfartslagen. Dessutom föreslås det att 3 mom. 2 punkten ändras så att Trafik- och kommunikationsverket vid behov kan utfärda närmare föreskrifter av teknisk natur och föreskrifter om förfaranden också i fråga om andra luftvärdighetsgranskningar än dem som organisationer som svarar för luftvärdighet utför. Genom de föreslagna ändringarna i 40 § i luftfartslagen kan luftvärdighetsgranskningar också utföras av en underhållsorganisation eller av en annan inhemsk eller utländsk sakkunnig som auktoriserats av Trafik- och kommunikationsverket.

40 §. Beviljande och förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet. I paragrafen föreskrivs det om utfärdande och förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet för sådana luftfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för 3 kap. i luftfartslagen, dvs. så kallade nationella luftfartyg. Nationella luftfartyg är sådana luftfartyg som avses i bilaga I till EASA-förordningen och i artikel 2.8 i samma förordning. Syftet med förslaget är att samordna luftvärdighetsgranskningen av nationella luftfartyg och luftfartyg som omfattas av EASA-regleringen.

Enligt *1 mom.* är det auktoriserade granskare av luftvärdighet som beslutar om beviljande och förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet utifrån en luftvärdighetsgranskning som denne utfört. Luftvärdighetsgranskarna auktoriseras av Transport- och kommunikationsverket, som också övervakar deras verksamhet. För att ett granskningsbevis avseende luftvärdighet ska

kunna utfärdas krävs det precis som nu att luftfartyget är luftvärdigt vid tidpunkten för granskningen, dvs. uppfyller kraven för beviljande av ett luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd. Luftvärdighetsgranskare handlar med stöd av 174 § i luftfartslagen under tjänsteansvar när de utför offentliga förvaltningsuppgifter. Omprövning av ett beslut om granskningsbevis avseende luftvärdighet får begäras hos Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 181 § i luftfartslagen. Bestämmelserna om auktorisering avses finnas i 3 mom.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om granskning av luftvärdighet när en luftvärdighetsgranskning av en luftvärdighetsgranskare inte skäligen kan utföras. En granskning kan inte skäligen utföras exempelvis om det inte finns någon sådan luftvärdighetsgranskare i Finland som med stöd av sin auktorisation kan granska det aktuella luftfartygets luftvärdighet. Om en luftvärdighetsgranskning som utförs av en luftvärdighetsgranskare inte skäligen kan utföras, ska Transport- och kommunikationsverket på grundval av egen granskning få bevilja eller förnya ett granskningsbevis avseende luftvärdighet, om luftfartyget vid granskningstidpunkten uppfyller kraven för beviljande av ett luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd, eller bevilja ett luftvärdighetsbevis eller ett i 38 § 2 mom. avsett flygtillstånd. Bestämmelsen motsvarar det gällande 40 § 2 mom. om luftvärdighetsbevis och ett i 38 § 2 mom. avsett beviljat flygtillstånd på grundval av besiktning utförd av Transport- och kommunikationsverket. Samtidigt föreskrivs det om en möjlighet för Transport- och kommunikationsverket att i sista hand bevilja eller förnya ett granskningsbevis avseende luftvärdighet.

I 3 mom. föreskrivs det med avvikelse från 1 mom. att Trafik- och kommunikationsverket eller Gränsbevakningsväsendet auktoriserad av Trafik- och kommunikationsverket granskar luftvärdigheten och beviljar eller förnyar granskningsbevis avseende luftvärdighet för de luftfartyg som Gränsbevakningsväsendet använder. Gränsbevakningsväsendets luftfartyg är utrustade med teknisk utrustning som är avsedd för myndighetsverksamhet. Utrustningens egenskaper är inte till alla delar offentliga. Därför är det nödvändigtvis inte möjligt att till en utomstående luftvärdighetsgranskare överlåta alla uppgifter som behövs för luftvärdighetsgranskningen.

I 4 mom. föreslås bestämmelser om auktorisering av luftvärdighetsgranskare. En i 35 § avsedd organisation som svarar för luftvärdighet, underhållsorganisationen eller någon annan inhemsk eller utländsk sakkunnig kan auktoriseras 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 ska ange de luftfartyg vars luftvärdighet får granskas med stöd av den. Kraven för auktorisering av en luftvärdighetsgranskare ska gälla på lika villkor för alla fysiska och juridiska personer som ansöker om auktorisation. Auktorisationen ska beviljas för viss tid eller tills vidare.

Organisationer som svarar för luftvärdighet får utföra luftvärdighetsgranskningar och med fullmakt av Transport- och kommunikationsverket utfärda granskningsbevis avseende luftvärdighet med stöd av den gällande 40 §. Ändringen i förhållande till nuläget består i att utöver en organisation som svarar för luftvärdighet kan också en godkänd underhållsorganisation enligt underhållsförordningen eller en inhemsk eller utländsk sakkunnig auktoriseras att vara granskare av luftvärdighet, även om den sakkunnige inte är en sådan i 35 § i luftfartslagen avsedd organisation som svarar för luftvärdighet. I så fall ska den sakkunnige i övrigt uppfylla de krav på yrkeskunskap, arbetsredskap, arbetslokaler, arbetsmetoder och anvisningar som gäller för auktorisering som luftvärdighetsgranskare.

I 5 mom. föreslås bestämmelser om övervakning av luftvärdighetsgranskare. Transport- och kommunikationsverket ska övervaka de auktoriserade luftvärdighetsgranskarnas granskningsverksamhet. På övervakningen av luftvärdighetsgranskare tillämpas de administrativa påföljder

som föreskrivs i 14 kap. i luftfartslagen i fråga om tillstånd som beviljats organisationer. Auktorisationerna jämföras här med tillstånd.

Enligt 6 mom. meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare tekniska föreskrifter om auktorisering av luftvärdighetsgranskare samt om de yrkeskunskaper, arbetsredskap, arbetslokaler, arbetsmetoder och anvisningar som krävs av luftvärdighetsgranskare.

44 a §. Miljövårdighetsbevis. Här föreslås bestämmelser om miljövårdighetsbevis (buller) för luftfartyg. Med ett sådant miljövårdighetsbevis avses ett av den stat där luftfartyget är registrerat utfärdat certifikat över luftfartygets bullernivå enligt bilaga 16 till Chicagokonventionen.

I 1 mom. föreskrivs det enligt förslaget om Transport- och kommunikationsverkets behörighet när det gäller att bevilja ett luftfartyg miljövårdighetsbevis. Beviset kan beviljas för luftfartyg som är registrerade i Finland. Med ett luftfartyg som är registrerat i Finland avses luftfartyg som införts i trafik- och transportregistret i Finland. Transport- och kommunikationsverket ska handlägga och bevilja miljövårdighetsbevis på ansökan. Luftfartygets ägare eller innehavare ska själv överväga när bullret från luftfartyget behöver påvisas – och när det finns behov att ansöka om ett miljövårdighetsbevis. Miljövårdighetsbevis avseende buller ska bara beviljas efter ansökan. Bevis avseende buller ska inte beviljas på tjänstens vägnar för luftfartyg som registrerats eller kommer att registreras i framtiden.

Det krävs en tillförlitlig utredning om den bullernivå som luftfartyget orsakar för att bevis ska kunna beviljas. Utredningen ska till sin tillförlitlighet motsvara åtminstone de bevis på buller som avses i volym I del II kapitel 1 punkterna 1.2 och 1.3 i bilaga 16 till Chicagokonventionen. Som tillförlitlig utredning kan betraktas exempelvis uppgifter i buller databasen för Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet EASA, uppgifter i typgodkännandehandlingarna eller flyghandboken eller resultat av bullermätningar i enlighet med ICAOs internationella standarder och rekommendationer. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om vad som är en tillförlitlig utredning om den bullernivå som ett luftfartyg orsakar.

I 2 mom. ska det enligt förslaget föreskrivas om skyldigheten för luftfartygets ägare eller innehavare att förnya bullercertifieringen, dvs. miljövårdighetsbeviset, om det görs sådana modifieringsarbeten på luftfartyget som inverkar på bullret.

Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket få meddela sådana behövliga närmare föreskrifter som baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen i fråga om tillförlitlig utredning av bullernivån från luftfartyg samt om de modifieringsarbeten som avses i 2 mom. och som inverkar på bullret och om miljövårdighetsbevisets utformning och innehåll.

47 §. Förutsättningar för att tillstånd ska beviljas och tillståndsslag. *I 1 mom.* 1 punkten föreslås en precisering på så sätt att tillhörande behörigheter också nämns i samband med certifikaten för underhållspersonal. Certifikaten för underhållspersonalen för luftfartyg kan innehålla behörigheter till exempel för en viss typ av luftfartyg eller motor eller för taxning med luftfartyg, dvs. för att köra flygplan på marken på en flygplats. Det föreslås att 1 mom. 5 punkten stryks, eftersom bestämmelserna om kabinbesättningsintyg och medicinsk rapport för kabinbesättning till största delen har överförts och även till övriga delar ska överföras till lagen om transportservice.

Dessutom föreslås det att förteckningen över tillstånd som beviljas kompletteras med en ny 7 punkt om begränsad radiotelefonistbehörighet. Behörighet som radiotelefonist krävs i enlighet

med artikel 37 i Internationella teleunionens (ITU) radioreglemente av alla som använder en radiostation för luftfart ombord på ett luftfartyg eller på marken.

Behörigheterna delas in i två kategorier, varav den som innehar allmän radiotelefonistbehörighet får sköta radiotelefoni inom luftfarten på vilken flygradio- eller markstation som helst. En innehavare av begränsad radiotelefonistbehörighet får sköta radiotelefoni på sådana flygradio- och markstationer som uteslutande fungerar på de frekvenser som reserverats för rörlig trafik för luftfarten (*Aeronautical mobile service*) eller rörlig trafik för luftfarten via satellit (*Aeronautical mobile-satellite service*, AMSS), när användningen av en sändare endast kräver användning av enkla externa omkopplare. Personal som använder flygradio, såsom flygande personal, flygtrafikfjärrstyrningspersonal, underhållspersonal för luftfartyg, teckengivare på flygplatser och, i förekommande fall, annan underhållspersonal, ska ha begränsad radiotelefonistbehörighet. I fråga om flygande personal finns bestämmelser om detta i lagen om transportservice.

I 6 punkten föreslås en teknisk ändring med anledning av de nya 7 punkten. Punkten i slutet av definitionen ändras till ett komma eftersom punkten inte längre är den sista i förteckningen.

55 §. Luftfartygs och fjärrstyrningsplatsers besättning. I 1 mom. görs en språklig korrigering av ordföljden, genom vilken tillämpningen av bestämmelsen på obemannad luftfart förtydligas. Enligt den första meningen i 1 mom. ska luftfartyg och dess fjärrstyrningsplats vara tryggt bemannade när luftfartyget används för luftfart. Enligt andra meningen i det nuvarande 1 mom. svarar dock ägaren, innehavaren eller operatören för att endast luftfartyget är bemannat på ett betryggande sätt. I fråga om obemannad luftfart svarar luftfartygets ägare, innehavare eller operatör dock för att fjärrstyrningsplatsen är bemannad på ett betryggande sätt. Bestämmelserna i 55 § har i fråga om obemannad luftfart satts i kraft den 1 januari 2021 (RP 41/2020 rd).

57 §. Förberedelse och genomförande av flygningar. Det föreslås att 2 och 3 mom. ändras så att ordalydelsen också beaktar anmälningspliktig verksamhet. Om det inte är fråga om anmälningspliktig verksamhet utan det räcker med den anmälan som görs till myndigheten, ska verksamheten överensstämma med det som aktören uppgett i sin anmälan. Följaktligen ska befälhavaren i fråga om den anmälningspliktiga verksamheten se till att flygningen också genomförs i enlighet med den gjorda anmälan. På samma sätt ska medlemmarna av besättningen, inklusive besättning vid fjärrstyrningsplatsen för fjärrstyrda luftfartyg och spanare, vid utövande av anmälningspliktig verksamhet utföra de uppgifter som ålagts dem i anmälan om verksamheten, om inte luftfartygets befälhavare bestämmer något annat om uppgiftsfördelningen.

79 a §. Information om ansökan om byggnadstillstånd. Paragrafen avses gälla delgivning genom offentlig kungörelse att en ansökan om byggnadstillstånd för en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfarten har blivit anhängig när förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på projektet med stöd av lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Genom bestämmelsen uppfylls kravet i artikel 6.2 a i MKB-direktivet på att allmänheten ska informeras om en ansökan om tillstånd.

Transport- och kommunikationsverket ska informera om att en ansökan om byggnadstillstånd är anhängig genom en offentlig kungörelse enligt 62 a § i förvaltningslagen. Kungörelsen och den handling som ska kungöras ska publiceras på Transport- och kommunikationsverkets webbplats i det allmänna datanätet samt vid behov också i en tidning som utkommer i det område som påverkas av ärendet eller på något annat sätt som Transport- och kommunikationsverket beslutar. Kungörelsen ska publiceras i den officiella tidningen, om den inte kan publiceras på webbplatsen på grund av störningar i datakommunikationen eller av någon annan därmed jämförbar orsak.

80 §. Hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd. Paragrafen föreslås få nya 3 och 4 mom., där det föreskrivs om framställande av anmärkning när förfarandet för miljökonsekvensbedömning tillämpas på ett projekt med stöd av lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning samt om information av en annan stat i fråga om projekt som har gränsöverskridande miljökonsekvenser.

Det föreslagna 3 mom. avses gälla skyldigheten att ge dem vars rätt eller fördel saken kan beröra tillfälle att framställa anmärkningar med anledning av ett tillståndsärende och att ge andra tillfälle att framföra sin åsikt om ett projekt. Tillfälle ska ges innan ett ärende som gäller byggnadstillstånd avgörs medan alternativen fortfarande är öppna och det ska reserveras minst 30 dagar tid för att lämna åsikter och anmärkningar. Tiden för att lämna åsikter och anmärkningar börjar löpa den dag kungörelsen offentliggjordes. Genom bestämmelsen uppfylls motsvarande krav i artikel 6.4 i MKB-direktivet.

Paragrafens 4 mom. innehåller en hänvisning till den kommande 29 a § i MKB-lagen. Hänvisningen blir tillämplig när det är fråga om ett sådant projekt för byggnadstillstånd för en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfarten som sannolikt har betydande gränsöverskridande miljökonsekvenser och för vilket ett internationellt förfarande enligt 5 kap. i MKB-lagen har tillämpats. Enligt den kommande 29 a § i MKB-lagen ska en tillståndsansökan och översättningar av väsentliga delar av den lämnas till en annan medlemsstat i Europeiska unionen, om denna har meddelat att den deltar i projektets MKB-förfarande. Som väsentliga delar av en tillståndsansökan kan åtminstone betraktas de delar utifrån vilka myndigheterna i en annan stat och de vars förhållanden eller intressen kan påverkas av projektet kan identifiera vilka betydande skadliga gränsöverskridande miljökonsekvenser projektet kan ha och hur de kommentarer som staten lämnat i samband med MKB-förfarandet har beaktats. Bestämmelser om en medlemsstats skyldighet gentemot en annan medlemsstat i fråga om ett projekt som sannolikt har betydande gränsöverskridande miljökonsekvenser finns i artikel 7 i MKB-direktivet och därför ska skyldigheten att lämna in en tillståndsansökan gälla endast situationer där en annan EU-medlemsstat har deltagit i bedömningsförfarandet. Enligt 38 § i MKB-lagen svarar den projektansvarige för kostnaderna för de översättningar som avses i 29 a §.

81 a §. Beslut om byggnadstillstånd. Paragrafen avses gälla innehållet i ett beslut avseende en ansökan om byggnadstillstånd för en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfarten när förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på projektet med stöd av lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Genom bestämmelsen om beslutets innehåll uppfylls kravet i artikel 8a.1 b i MKB-direktivet på innehållet i ett beslutet att bevilja tillstånd. Bestämmelser om de minimikraven på innehållet i ett förvaltningsbeslut finns i 7 kap. i förvaltningslagen. Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag ska det av ett beslut om att bevilja byggnadstillstånd framgå på det sätt som avses i artikel 8a.1 b i MKB-direktivet framförda åtgärder för att förebygga eller minska betydande skadliga miljökonsekvenser. Tillståndet ska dessutom beskrivas Transport- och kommunikationsverkets åtgärder för att kontrollera miljökonsekvenserna och särdragen och åtgärderna.

81 b §. Delgivning av och information om beslut om byggnadstillstånd. Paragrafens 1 mom. avses gälla delgivning av och information om ett beslut avseende en ansökan om byggnadstillstånd för en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfarten när förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på projektet med stöd av lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Genom bestämmelsen uppfylls kravet på information om ett beslut i artikel 9.1 i MKB-direktivet.

Transport- och kommunikationsverket ska offentligt kungöra ett beslut om att bevilja eller inte bevilja ett byggnadstillstånd genom en offentlig kungörelse enligt 62 a § i förvaltningslagen.

Kungörelsen och den handling som ska kungöras ska publiceras på Transport- och kommunikationsverkets webbplats i det allmänna datanätet samt vid behov också i en tidning som utkommer i det område som påverkas av ärendet eller på något annat sätt som Transport- och kommunikationsverket beslutar. Kungörelsen ska publiceras i den officiella tidningen, om den inte kan publiceras på webbplatsen på grund av störningar i datakommunikationen eller av någon annan därmed jämförbar orsak. Kungörelsen samt beslutet och de handlingar som ligger till grund för beslutet ska hållas tillgängliga i minst den tid som anges för sökande av ändring. Ett beslut om beviljande av byggnadstillstånd ska dessutom meddelas till kommunen, närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet samt vid behov också andra myndigheter på samma sätt som i fråga om väg- och järnvägsplaner.

Paragrafens 2 mom. innehåller en hänvisning till den kommande 29 a § i MKB-lagen. På Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att ge in ett beslut om byggnadstillstånd och överläggningar av väsentliga delar av det till miljöministeriet för att sändas till en annan stat i fråga om sådana projekt som har gränsöverskridande miljökonsekvenser tillämpas 29 a § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Som väsentliga delar av en tillståndsansökan kan åtminstone betraktas de delar utifrån vilka myndigheterna i en annan stat och de vars förhållanden eller intressen kan påverkas av projektet kan identifiera hur miljökonsekvensbeskrivningen, den motiverade slutsatsen och det internationella hörandet har beaktats samt vilka åtgärder tillståndsbeslutet förutsätter för att undvika, förebygga, begränsa eller undanröja identifierade betydande skadliga gränsöverskridande miljökonsekvenser. Skyldigheten att ge in tillståndsbeslutet enligt 29 a § i MKB-lagen gäller lämnande av handlingar till alla stater som deltagit i MKB-förfarandet, även stater utanför Europeiska unionen, eftersom skyldigheten att ge tillståndsbeslutet förutom på MKB-direktivet grundar sig på FN:s ekonomiska kommission för Europas konventionen om miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang (E/ECE/1259, Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context, Espoo Convention). Enligt 38 § i MKB-lagen svarar den projektansvarige för kostnaderna för de översättningar som avses i 29 a §.

81 c §. Uppföljning av byggnadstillståndsärendet. I paragrafen föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att följa upp uppskattade och andra konsekvenser av sådana projekt som gäller byggnadstillstånd för en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfart på vilka det tillämpas ett MKB-förfarande. Genom att föreskriva om uppföljningsskyldigheten preciseras fullgörandet av de skyldigheter som anges för medlemsstaterna i artikel 8 a i MKB-direktivet inom de projekt som omfattas av luftfartslagens tillämpningsområde då ett MKB-förfarande tillämpas på projekten. Trafik- och kommunikationsverket fastställer behövliga uppföljningsåtgärder som en del av behandlingen av tillståndsärendet och beskriver uppföljningsåtgärderna i beslutet om byggnadstillstånd.

88 a §. Statsunderstöd för inrättande och drift av flygplatser. Paragrafen avses föreskriva att 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. Det går således att bevilja statsunderstöd i den utsträckning som det finns anslag för ändamålet i statsbudgeten. Uppgiften överförs från kommunikationsministeriet till Transport- och kommunikationsverket.

Nuläget när det gäller att bevilja understöd beskrivs i avsnitt **Error! Reference source not found.** Den föreslagna ändringen i fråga om behörig myndighet hänger samman med beslutet från 2010 om att överföra uppgifter och normgivningsbemyndiganden från kommunikationsministeriet till ämbetsverken inom ministeriets förvaltningsområde. Överföringen av uppgifter från kommunikationsministeriet till Transport- och kommunikationsverket kommer att stärka den allmänna principen för arbetsfördelning mellan ministerium och ämbetsverk. Enligt den ska

ministeriet koncentrera sig på strategisk planering och styrning och ämbetsverken på operativa uppgifter. Till dessa operativa uppgifter hör också uppgifterna som statsbidragsmyndighet. Enligt 2 § 1 mom. 11 punkten i lagen om Transport- och kommunikationsverket har verket i uppgift att sköta uppgifter som gäller statsbidrag och statsunderstöd. Trafik- och kommunikationsverket är tillsynsmyndighet i ärenden som rör luftfart. Ämbetsverkets oberoende ställning i uppgifterna i fråga kan tryggas genom att internt avskilja de uppgifter som är förknippade med statsunderstöd från tillsynsmyndighetens uppgifter.

Stöd för ekonomisk verksamhet och investeringar beviljas a priori med stöd av artikel 56 a i kommissionens allmänna gruppundantagsförordning (förordning (EU) nr 651/2014). En del av stöden har också beviljats som de minimis-stöd. Stöd som beviljas för icke-ekonomisk verksamhet utgör inte statligt stöd i EU-rättsligt hänseende. På understöden tillämpas i kompletterande syfte statsunderstödslagen till den del det inte finns närmare bestämmelser om saken i gruppundantagsförordningen. Utlysningen av understödet ska innehålla noggranna anvisningar för hur ansökan om understöd ska utformas för att uppfylla villkoren i gruppundantagsförordningen.

108 §. Tillhandahållande av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst. Bestämmelserna i 108 § i luftfartslagen gäller tillhandahållande av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst och om utseende av relevanta tjänsteleverantörer. Regleringen grundar sig på Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster") (nedan *förordningen om tillhandahållande av tjänster*). I dess artikel 8 föreskrivs om utnämning av leverantörer av flygtrafikledningstjänster och i artikel 9 om utnämning av leverantörer av flygvädertjänster. I 2 mom. föreslås en lagteknisk ändring. Begreppet "sääliikennepalvelujen tarjoaja" ska korrigeras på finska så att det motsvarar begreppet "sääpalvelun tarjoaja" som används i förordningen om tillhandahållande av tjänster och senare i samma moment. Den svenska terminologin påverkas inte.

110 §. Flygprocedurer. Enligt den gällande 110 § i luftfartslagen ansvarar leverantören av flygtrafikledningstjänst för flygplatsens start- och ankomstvägar samt för flygförfarandena inom kontrollzonen och terminalområdet samt inom det luftrum där flyginformationstjänst för flygplatsen tillhandahålls. I dagsläget finns det tre leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utsetts för det luftrum som Finland ansvarar för eller en del av det: Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab, Seinäjoen lentoasema Oy och S:t Michels stad. Av dessa tillhandahåller de två sistnämnda flygtrafikledningstjänster inom den lokala flygplatsens flyginformationszon. Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab har för sin del utsetts till leverantör av flygtrafikledningstjänster för hela Finlands flyginformationsregion, med undantag för flyginformationszonerna för flygplatserna i Seinäjoki och S:t Michel under tjänstgöringstiderna för flygtrafiktjänstenheten på flygplatserna i fråga. I praktiken har endast Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab utarbetat flygprocedurer för den civila luftfartens behov.

I den gällande lagen finns ingen definition på flygprocedur. Genom detta förslag fogas en sådan till 2 § som en ny 26 punkt. Enligt definitionen avses med en flygprocedur en uppsättning på förhand fastställda flygmanövrer avsedd att följas av en pilot, publicerad i tryck eller via digitala medier, eller båda. Enligt definitionen utförs vidare en flygprocedur antingen i enlighet med instrumentflygreglerna eller visuellflygreglerna.

VFR-flygningar enligt visuellflygreglerna ska ske under vissa förhållanden där sikten är god och avståndet från moln är tillräckligt. IFR-flygningar i enlighet med instrumentflygreglerna

ska i sin tur ske med ett luftfartyg som är utrustat med de instrument och de navigeringsutrustningar som krävs för den flygväg som ska följas och i enlighet med gällande regler för flygdrift. Närmare bestämmelser om dessa krav finns i SERA-förordningen.

Innehållet i den gällande 110 § baserar sig på luftfartslagen från 2005 (1242/2005). Paragrafen har inte ändrats efter det att luftfartslagen från 2005 stiftades. Man hade då i fråga om flygtrafiktjänster och lufttrumsplanering i och med EU:s regelverk om ett gemensamt europeiskt lufttrum (fyra SES-förordningar) övergått till EU-reglering, men det saknades fortfarande närmare bestämmelser om utformningen av flygprocedurer. Syftet med den nationella bestämmelsen var att säkerställa att leverantören av flygtrafikledningstjänster ansvarar för flygprocedurerna inom kontrollzonen, terminalområdet och flyginformationszonen. Enligt regeringens proposition (RP 139/2005 rd, s. 81) när den luftfartslagen stiftades ansvarar leverantören av flygtrafikledningstjänster för flygprocedurerna inom ramen för de operativa krav som gäller flygsäkerhet och ansvarar i sista hand för att flygprocedurerna är säkra.

Nu föreslås det att 110 § i luftfartslagen ändras, eftersom EU-regleringen om flygprocedurer nyligen har ändrats. I fortsättningen ska leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer bland annat ha ett visst slags certifikat med stöd av den genomförandeförordning om flygledningstjänst som avses i den föreslagna 2 § 27 punkten. De viktigaste ändringarna börjar tillämpas den 27 januari 2022.

I fortsättningen ska det kunna finnas flera leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer, eftersom en aktör med koncession som uppfyller villkoren i EU-förordningarna får erbjuda flygprocedurer för både kontrollerat och icke-kontrollerat lufttrum. Det ska beaktas att också utländska FDP-leverantörer får tillhandahålla flygprocedurer i Finland. Paragrafens nuvarande ordalydelse ger felaktigt bilden av ensamrätt för leverantören av flygtrafikledningstjänster till utformning av flygprocedurer, och därför föreslås det att hela paragrafen skrivs om.

Enligt den första meningen i *1 mom.* ska den leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer som har fått ett certifikat i enlighet med genomförandeförordningen om flygledningstjänst ansvara för flygprocedurerna.

I artikel 6 i genomförandeförordningen för flygledningstjänst förtecknas de tjänsteleverantörer som ska beviljas certifikat, inklusive leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer. Bestämmelser om utformning av flygprocedurer finns i bilaga XI (Del-ASD) till förordningen. Bilaga XI har tidigare inte haft något innehåll, men i och med genomförandeförordningen om flygledningstjänst blir bilaga XI en del av FDP och får innehåll som gäller särskilda krav för leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer. Utformningen av flygprocedurer kräver i enlighet med beskrivningen ovan i fortsättningen ett separat certifikat som utfärdats av den behöriga myndigheten. Transport- och kommunikationsverket är den myndighet som utfärdar certifikaten.

Det är fråga om en informativ bestämmelse som återger innehållet i EU-förordningarna, eftersom det i genomförandeförordningen om flygledningstjänst föreskrivs om leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer och det certifikat som en leverantör ska ha. Genomförandeförordningarna är direkt tillämplig reglering. Bestämmelsen tas in i paragrafen i syfte att göra lagen klarare och mer lättbegriplig.

Enligt den andra meningen i *1 mom.* ansvarar flygplatsoperatören för att den flygprocedur som används på flygplatsen är utformad av en certifierad leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer. Denna skyldighet gäller alla flygplatser i Finland.

EU-regleringen ålägger en motsvarande och ännu mer omfattande skyldighet på ett direkt förpliktande sätt för en del av flygplatserna, eftersom kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (nedan *kommissionens förordning (EU) nr 139/2014*) förpliktar de flygplatser som omfattas av EASA-förordningens tillämpningsområde att fullgöra vissa skyldigheter som hänför sig till flygprocedurer. Tillämpningsområdet för EASA-förordningen omfattar i enlighet med dess artikel 2.1 e de flygplatserna, som är belägna inom det territorium där fördragen är tillämpliga och som är öppna för allmänt bruk, bedriver kommersiell lufttransport och som har en belagd instrumentbana på 800 meter eller mer eller enbart är avsedda för helikoptrar som använder procedurer för instrumentinflygning eller instrumentstart. Flygplatser som uppfyller dessa kriterier omfattas av EASA-förordningens tillämpningsområde och således gäller också kraven i kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 dessa flygplatser. I Finland finns det 24 flygplatser som omfattas av EASA-förordningens tillämpningsområde, medan det finns 59 sådana flygplatser med nationellt tillstånd till drift av flygplats som ligger utanför förordningens räckvidd. Enligt kapitel C punkt ADR.OR.C.005 b i bilaga III till kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 ska flygplatsens operatör antingen direkt eller genom arrangemang med organisationer som tillhandahåller sådana tjänster säkerställa att flygtrafiktjänster som är lämpliga för flygplatsens flygverksamhet och operativa villkor tillhandahålls och utformning och översyn av flygprocesser genomförs i enlighet med tillämpliga krav.

Skyldigheterna enligt kommissionens förordning (EU) nr 139/2014, som gäller flygplatser inom tillämpningsområdet för EASA-förordning, kräver att flygplatsoperatören har viss sakkunskap och resurser för att bedöma exempelvis flygplatsens flygverksamhet och operativa villkor i förhållande till flygproceduren. En utvidgning av sådana skyldigheter till att nationellt omfatta alla flygplatser kan inte anses vara ändamålsenlig, utan de upplevs som onödigt tunga eftersom en del av flygplatserna är små och lågtrafikerade. För att garantera flygsäkerheten föreslås det ändå nationella bestämmelser om en skyldighet för alla flygplatser att se till att flygplatsens flygprocedurer är utformade av en certifierad aktör. Bestämmelsen fastställer en minimnivå för flygplatsoperatörens ansvar, och dessutom ska skyldigheterna enligt kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 iakttas på de flygplatser som omfattas av EASA-förordningens tillämpningsområde.

När det gäller påvisande av överensstämmelse konstateras det i EASAs godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material (Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM)), som kompletterar kommissionens förordning (EU) nr 139/2014, att användningen av tredje part för påvisande av överensstämmelse dock inte befriar flygplatsoperatören från dess ansvar. När det gäller flygprocedurer ska bevis på att procedurerna har godkänts i enlighet med tillämpliga krav betraktas som ett godtagbart sätt.

Enligt den tredje meningen i 1 mom. ansvarar flygplatsoperatören för att flygprocedurerna och för att regelbundet göra en översyn av procedurerna. Bestämmelsen motsvarar på det sätt som redogjorts ovan regleringen i förordningen (EU) 139/2014 och är för de flygplatsoperatörer som omfattas av EASA-förordningens tillämpningsområde en informativ bestämmelse. Till skillnad från kommissionens förordning (EU) 139/2014 gäller denna bestämmelse alla flygplatsoperatörer, även sådana som inte omfattas av EASA-förordningens tillämpningsområde. En utökning av ansvaret till att omfatta alla flygplatser anses klarlägga rättsläget nationellt och ansvaret anses inte vara orimligt för små flygplatser på vilka EASA-förordningen ändå inte tillämpas. I situationer där en liten flygplats beställer flygprocedurer till flygplatsen av en certifierad leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer kan det anses ändamålsenligt att flygplatsoperatören också ser till att flygprocedurerna regelbundet ses över. Om flygplatsoperatören inte har den sakkunskap som krävs för detta, ska det skötas om till exempel genom avtal med leverantören av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer.

Enligt det föreslagna 2 *mom.* ska leverantören av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer planera och se över flygprocedurerna i samråd med den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänst och flygplatsoperatören samt den militära luftfartsmyndigheten. Syftet med skyldigheten till samråd är att meddela den leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer som planerar flygproceduren alla de befintliga flygprocedurer som påverkar den flygprocedur som planeras eller ses över. I Finland finns det inget offentligt register över flygprocedurer men i luftfartshandboken (AIP) har vissa procedurer publicerats. Syftet med skyldigheten till samråd är att säkerställa interoperabiliteten för flygprocedurer av olika leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer. Samråd föreslås för det första med den behöriga leverantören av flygtrafikledningstjänst. Leverantörer av flygtrafikledningstjänster (för närvarande används endast Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab) har i enlighet med den gällande lagen planerat flygprocedurer för kontrollerat luftrum. Dessutom producerar det som köptjänst för Försvarsmakten procedurer och kartor för instrumentinflygning för flygplatser.

Den andra parten med vilken samråd ska hållas är den behöriga flygplatsoperatören. Eftersom flygplatsoperatören ansvarar för flygprocedurerna och för regelbunden översyn av dem är det ändamålsenligt att denne ges möjlighet att uttala sig om den planerade proceduren eller om den procedur som är föremål för översyn. Om flygplatsoperatören inte har behövlig sakkunskap för att ge ett utlåtande, kan denne till exempel hänvisa begäran till en sådan leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer som flygplatsoperatören har beställt procedurerna till flygplatsen av.

Den tredje parten som samråd ska hållas med är den militära luftfartsmyndigheten. Förutom att Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab levererar Försvarsmakten procedurer och kartor för instrumentinflygning för flygplatser, planerar och utformar Flygvapnet självständigt procedurer och kartor för instrumentinflygning för militära flygplatser. Den militära luftfartsmyndigheten är säkerhetsmyndighet för den militära luftfarten och enligt 7 § 16 punkten i luftfartslagen godkänner den militära luftfartsmyndigheten flygprocedurer för militär luftfart.

Bestämmelserna om det certifikat som krävs av leverantörer tjänster som avser utformningen av flygprocedurer förpliktar inte aktörerna inom den militära luftfarten, och det är inte nödvändigt att ändra luftfartslagens 7 § 16 punkt om flygmetoderna (flygprocedurerna) vid militär luftfart. Flygreglerna baserar sig på en standard som godkänts av ICAO-rådet (s.k. Annex 2). ICAOs flygregler har genomförts i EU-staterna genom SERA-förordningen år 2012. SERA-förordningen har antagits med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (nedan *luftrumsförordningen*), som ingår i förordningsregelverket SES. I artikel 1 i SERA-förordningen uppställs målet att fastställa gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken som ska tillämpas på den allmänna flygtrafiken inom tillämpningsområdet för luftrumsförordningen. Allmän flygtrafik definieras i Europaparlamentets och rådets s.k. SES-ramförordning (förordning (EG) nr 549/2004) som alla rörelser av civila luftfartyg, liksom alla rörelser av statsluftfartyg (inbegripet militära luftfartyg samt tullens och polisens luftfartyg) när dessa förflyttningar genomförs i överensstämmelse med ICAOs regler. I praktiken innebär detta att bland annat regleringen i SERA-förordningen tillämpas på statlig luftfart och militär luftfart när den verkar inom ramen för ICAOs regler. Dessutom bör det beaktas att den nationella säkerheten enligt artikel 4 i fördraget om Europeiska unionen hör till medlemsstaternas exklusiva behörighet.

I paragrafens 3 *mom.* föreskrivs det att Trafik- och kommunikationsverket ansvarar för medlemsstatens uppgifter enligt artikel 3.8 och 3.9 i genomförandeförordningen om flygledningstjänst. Uppgifterna hänförs till utformningen av luftrumsstrukturer samt genomförandet av underhåll och periodisk översyn av flygprocedurer.

Enligt artikel 3.8 i genomförandeförordningen om flygledningstjänst ska medlemsstaterna identifiera de personer eller organisationer som är ansvariga för utformningen av lufrumsstrukturer och ska säkerställa att dessa personer och organisationer tillämpar de krav som fastställs i bilaga XI till genomförandeförordningen i fråga. De krav som anges i bilaga XI gäller till exempel det ledningssystem som leverantören av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer upprätthåller, det datasystem som används vid utformningen av flygprocedurer samt flygprocedurdesignerns kompetens. Enligt artikel 3.9 genomförandeförordningen om flygledningstjänst ska medlemsstaterna säkerställa genomförandet av underhåll och periodisk översyn av flygprocedurer för flygplatser och lufrum inom deras ansvarsområde. För detta syfte ska medlemsstaterna identifiera de personer eller organisationer som ansvarar för dessa arbetsuppgifter och säkerställa att personerna eller organisationerna följer de krav som fastställs i artikel 6 a och k. Kraven omfattar allmänna krav om flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och övriga nätverksfunktioner för flygledningstjänst, till exempel i anslutning till ansökan om certifikat och krav som speciellt gäller leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer och till exempel hänför sig till flygprocedurdesignerns kompetens.

I andra meningen i 3 mom. föreskrivs det om möjligheten för Trafik- och kommunikationsverket att utfärda närmare föreskrifter för leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer om planeringsgrunderna för flygprocedurer med beaktande av de anvisningar som EASA och ICAO har gett. Skyldigheten att ge ett bemyndigande att utfärda förordningar kommer direkt från genomförandeförordningen om flygledningstjänst. Enligt avdelning B avsnitt 1 punkt FPD.TR.100 i bilaga XI till förordningen ska flygprocedurerna utformas av leverantören av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer i enlighet med de krav som fastställs i tillägg 1 och enligt de utformningskriterier som fastställs av den behöriga myndigheten, för att säkerställa säker drift av luftfartyg. Utformningskriterierna ska tillåta inrättandet av en lämplig hinderfrihet för flygprocedurer där det behövs. Trafik- och kommunikationsverket fastställer i egenskap av behörig myndighet utformningskriterierna genom sin föreskrift. Utformningskriterierna är tekniska krav som hänför sig till utformningen av flygprocedurer, genom vilka utformningen av flygprocedurer styrs för att trygga säkerheten och säkerställa planernas användbarhet samt främja procedurernas interoperabilitet.

Då Trafik- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter ska det beakta ICAOs och EASAs anvisningar om utformning av flygprocedurer. Sådana anvisningar är bland annat ICAO Doc 8168 (PANS-OPS) Volume II "Construction of Visual and Instrument Flight Procedures" och ICAO Doc 9905 "Required Navigation Performance Authorization Required (RNP AR) Procedure Design Manual". Dessa anvisningar hänvisas det också till i EASA:s anvisningsmaterial, som publicerats genom beslut 2020/008/R av EASAs verkställande direktör av den 2 juli 2020 ([länk](#)), närmare bestämt i punkten AMC1 FPD.TR.100 i dess bilaga VII ([länk](#)). Utformningskriterier i enlighet med dessa anvisningar iaktas i regel redan för närvarande i Finland. I Finland liksom också i andra länder används dock vissa arrangemang som hänför sig till nationella behov och som avviker från anvisningarna. Dessa arrangemang har meddelats ICAO och publicerats i luftfartshandboken. I genomförandeförordningen om flygledningstjänst används termen utformningskriterier, men av lagtekniska skäl används i luftfartslagens bestämmelse termen planeringsgrund, som ändå avser begreppet utformningskriterier enligt förordningen. Eftersom det är fråga om en föreskrift finns det ingen besvärsmöjlighet.

111 §. Avgifter för flygtrafiktjänst. Paragrafens 2 mom. ändras så att det motsvarar ändringarna i EU-regleringen. I 111 § 2 mom. i luftfartslagen föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket fastställer avgifterna för flygtrafiktjänst efter Europeiska kommissionens godkännande. Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska lufrummet och om upphävande av ge-

nomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 har dock lett till att tidsfristen på fyra månader för kommissionens godkännande har fallit bort. Kommissionens godkännande kan på så sätt komma först under följande år, det vill säga efter att avgifterna för flygtrafiktjänst har fastställts. Därför föreslås det att uttrycket ”efter kommissionens godkännande” ändras till ”med beaktande av kommissionens synpunkter”. Om man inte fått kommissionens synpunkter i tillräckligt god tid, kan avgifterna för flygtrafiktjänsterna alltså godkännas innan kommissionens godkännande. Då kan avgifterna ändå vid behov ändras senare när kommissionens synpunkter är tillgängliga.

112 §. *Drivande, tillhandahållande och utveckling av flygtrafiktjänster.* I 112 § i luftfartslagen finns bestämmelser om en leverantör av flygtrafikledningstjänsts skyldighet att driva, tillhandahålla och utveckla flygtrafiktjänster i luftrummblock för den civila, statliga och militära luftfartens behov. Enligt förslaget ändras paragrafens rubrik i syfte att förtydliga språkdräkten. Dessutom föreslås det att 1 och 2 mom. ändras.

Till 1 mom. fogas en bestämmelse enligt vilken också flygplatsnätbolag som avses i 3 § 3 punkten i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011, nedan *lagen om flygplatsnät*) ska se till att de anordningar eller system den äger och som behövs för flygtrafiktjänster drivs, tillhandahålls och utvecklas för den civila, statliga och militära luftfarten i samarbete med leverantören av flygtrafikledningstjänst. I form av en teknisk ändring korrigeras språkdräkten i momentet så att uttrycket ”för den civila, statliga och militära luftfartens behov” ändras till formen ”för den civila, statliga och militära luftfarten”, eftersom ordet ”behov” har orsakat oklarhet om vilka behov det hänvisar till. Ändringen förtydligar dock endast bestämmelsen och syftar inte till att ändra den nuvarande tolkningen av bestämmelsens innehåll till denna del. Enligt 3 § 3 mom. i lagen om flygplatsnät avses med flygplatsnätbolag ett av staten helägt aktiebolag som verkar som flygplatsoperatör och vars uppgift är att ta hand om det i den lagen avsedda flygplatsnätet. I praktiken avser definitionen för närvarande Finavia Abp, som är ett publikt aktiebolag som helt ägs av finska staten, dvs. ett statsbolag, som upprätthåller och utvecklar de 21 flygplatser som bolaget äger. Finlands historia i fråga om tillhandahållandet av flygplatser och flygtrafiktjänster är mångsidig. Ursprungligen var de uppgifter för ett statligt ämbetsverk. I och med den internationella privatiseringsutvecklingen ville man också i Finland bryta ut finansieringen av luftfartsförvaltningen från statsbudgeten och Luftfartsstyrelsen blev därmed ett affärsverk 1991. Luftfartsverket bytte 2006 namn till Finavia och dess roll som en organisation som bedriver affärsverksamhet accentuerades ytterligare. Finavia Abp bildades den 1 januari 2010 när Luftfartsverkets affärsfunktioner helt överfördes till det statsägda bolaget. Den senaste betydande ändringen skedde den 1 april 2017 när flygtrafiktjänsterna och flygkontrolltjänster separerades till ett eget bolag, Air Navigation Services Finland Ab, som bytte namn till Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab den 31 december 2020. Då fick flygplatsnätbolaget Finavia Abp i uppgift att driva och utveckla flygplatserna. I samband med bolagsomstruktureringarna förblev dock anordningar som används för flygtrafiktjänster i Finavia Abp:s ägo. Finavia är emellertid inte leverantör av flygtrafikledningstjänster. Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab hyr dessa anordningar och tillhörande lokaler av Finavia Abp för att ordna flygtrafiktjänster.

Syftet med ändringen är att paragrafens innehåll ska motsvara det faktiska läget när det gäller att tillhandahålla flygtrafiktjänster efter bolagsomstruktureringarna. Ändringen säkerställer dessutom att flygplatsnätbolaget har en skyldighet att driva och utveckla de anordningar eller system för flygtrafiktjänst vars användning upphör eller kan upphöra inom den civila luftfarten tidigare än inom den statliga luftfarten eller militära luftfarten. En övergång till nya anordningar och system kan förutses ske inom den civila luftfarten, medan den statliga och militära luftfarten båda kommer att använda de nuvarande anordningarna och systemen under en längre tid, åtminstone som reservsystem.

Genom den föreslagna ändringen säkerställs därför att de anordningar och system för flygtrafiktjänst som den statliga eller militära luftfarten behöver drivas och utvecklas oberoende av om anordningarna eller systemen för flygtrafiktjänst ägs av leverantören av flygtrafikledningstjänster eller av ett sådant flygplatsnätbolag som avses i lagen om flygplatsnät. Finavia Abp har redan i dagsläget föreskrivits skyldigheter av många slag när det gäller att tillgodose behoven inom den statliga och militära luftfarten. Exempelvis ska flygplatsnätbolaget enligt 4 § i lagen om flygplatsnät driva, tillhandahålla och utveckla flygplatsnätet och flygplatstjänster för den civila, statliga och militära luftfartens behov.

Enligt sista meningen i den föreslagna 112 § 1 mom. ska leverantören av flygtrafikledningstjänst och representanter för den statliga och den militära luftfarten närmare komma överens om de tjänster som tillhandahålls den statliga och den militära luftfarten och om prissättningen av tjänsterna. I förslaget läggs flygplatsnätbolaget till den grupp av aktörer som avtalar om de tjänster som ska tillhandahållas och prissättningen av dem. Genom ändringen säkerställs det att också det bolaget är representerat när man avtalar om de nämnda sakerna.

Till följd av ändringen av 1 mom. görs det en teknisk ändring i 2 mom. 3 punkten, genom vilken språkdräkten i bestämmelsen förenhetligas med språkdräkten i 1 mom. Den gällande ordalydelsen ”som används endast av statsluftfartyg eller militära luftfartyg” ändras till formen ”som drivas, tillhandahålls och utvecklas endast för den statliga och militära luftfarten”.

138 §. Försäkringar. I paragrafens 1 mom. görs en lagteknisk korrigering. Dessutom fogas till paragrafen ett nytt 2 mom. där det föreskrivs om den behöriga myndigheten för medlemsstatens uppgifter enligt artikel 8 i förordningen om luftfartsförsäkring.

Hänvisningen till EU-regleringen i 1 mom. uppdateras så att den motsvarar ändringarna i EU-regleringen. I 1 mom. hänvisas det i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster till kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011. Genomförandeförordningen i fråga har senare upphävts genom den genomförandeförordning om flygledningstjänst som avses i 2 § 27.

I 2 mom. föreskrivs det om att Trafik- och kommunikationsverket ansvarar för medlemsstatens uppgifter enligt artikel 8 i förordningen om luftfartsförsäkring. I artikel 8 i förordningen om luftfartsförsäkring anges bestämmelser om efterlevnad av och påföljder för förordningen. Enligt artikel 8.1 ska medlemsstaterna se till att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer följer förordningen. Enligt artikel 8.2 och 8.3 får medlemsstaten om det behövs kräva bevis på överensstämmelse med försäkringskraven av lufttrafikföretaget, luftfartygsoperatören eller försäkringsgivaren. Om försäkringskraven inte har efterlevts får en medlemsstat vägra rätt till landning inom medlemsstatens territorium (artikel 8.6) eller dra in den operativa licensen (artikel 8.5). Om en medlemsstat inte är övertygad om att villkoren i förordningen om luftfartsförsäkring uppfylls, ska den inte tillåta ett luftfartyg att lyfta, innan lufttrafikföretaget eller luftfartygsoperatören har framlagt bevis på fullgod försäkring (artikel 8.7).

141 §. Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer eller i personers verksamhet. *I 1 mom.* 2 punkten föreslås en precisering på så sätt att tillhörande behörigheter också nämns i samband med certifikaten för underhållspersonal. Certifikaten för underhållspersonalen för luftfartyg kan innehålla behörigheter till exempel för en viss typ av luftfartyg eller motor eller för taxning med luftfartyg, dvs. för att köra flygplan på marken på en flygplats. Dessutom föreslås en ny 11 punkt i förteckningen över personer som kan bli föremål för eventuella påföljdsåtgärder. Den gäller personer med begränsad radiotelefonistbehörighet.

Behörighet som radiotelefonist krävs i enlighet med artikel 37 i Internationella teleunionens (ITU) radioreglemente av alla som använder en radiostation för luftfart ombord på ett luftfartyg eller på marken. En närmare redogörelse för detta finns i detaljmotiven till den föreslagna ändringen i 47 § i luftfartslagen. Flygradio används också av personer som inte har något luftfarts-certifikat. Till dessa hör exempelvis personer som arbetar vid en avgångsgate på flygplatsen och som via en flygradio håller kontakt med besättningen på ett ankommande eller avgående flygplan.

I 1 mom. 9 och 10 punkten görs lagtekniska ändringar.

146 §. *Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer eller i anmälningspliktig verksamhet.* Paragrafen ska enligt förslaget kompletteras med ett omnämnande av i den föreslagna 40 § avsedda granskare av luftvärdighet, som auktoriseras av Transport- och kommunikationsverket, leverantörer av marktjänster och i den föreslagna 110 § avsedda leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer. Samtidigt korrigeras den felaktiga punktnumereringen.

Vid tillsynen över luftvärdighetsgranskare tillämpas med stöd av den föreslagna 40 § på administrativa påföljder det som i 14 kap. i luftfartslagen föreskrivs om tillstånd som beviljats en organisation. Transport- och kommunikationsverket kan i sin tillsyn över de auktoriserade luftvärdighetsgranskarna vid behov vidta åtgärder enligt 147–149 § när det gäller auktorisation.

Leverantörer av marktjänster ansvarar för säkerheten för sin egen verksamhet. Leverantörer av marktjänster ska i sitt system för säkerhetsledning hantera de hot som de själva identifierat och de hot som hänför sig till deras verksamhet och som identifierats i riskhanteringen för Finlands luftfart, bedöma risker som hänför sig till dem och vid behov vidta åtgärder för att minska riskerna. Trafik- och kommunikationsverket och aktörerna inom marktjänster ska hantera, dokumentera och genomföra åtgärderna i Finlands plan för flygsäkerhet till den del de gäller dem. Som en del av sitt tillsynsarbete bedömer Trafik- och kommunikationsverket i sin säkerhetsledning hur aktörerna har hanterat de åtgärder som beskrivs i Finlands plan för flygsäkerhet och hoten som hänför sig till aktören. Därför är det motiverat att de administrativa påföljderna som anges i 147–149 § i luftfartslagen är tillgängliga för att genomföra tillsynen och genom det trygga marktjänsternas säkerhet.

Av de leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer som avses i den föreslagna 110 § ska det i fortsättningen krävas ett certifikat i enlighet men genomförandeförordningen om flygledningstjänst och Trafik- och kommunikationsverket får utfärda föreskrifter om planeringsgrunder för flygprocedurer som gäller leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer. Det är motiverat att inkludera leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer i förteckningen i 146 §, så att Trafik- och kommunikationsverket har tillgång till de administrativa påföljder som anges i 147–149 § för att genomföra tillsynen över verksamheten.

148 §. *Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer samt förbud mot och begränsning av den verksamhet som tillståndet eller anmälan avser.* Det föreslås att paragrafens 1 mom. 5 punkten upphävs och överförs till 242 § 2 mom. i lagen om transportservice. Regleringen som gäller trafiktillstånd har överförts till lagen om transportservice

150 §. *När förfaller ett drifttillstånd, tillstånd att flyga eller trafiktillstånd.* Paragrafen upphävs av lagtekniska skäl, eftersom den är onödig och överlappar med annan gällande reglering. I andra skedet av lagen om transportservice (RP 145/2017 rd) överfördes bestämmelserna om tillståndspliktig flygverksamhet från luftfartslagen till lagen om transportservice. Bestämmelser

om när trafiktillstånd förfaller i situationer som avses i 150 § 1 mom. 1 punkten i luftfartslagen finns i 251 § i lagen om transportservice. Eftersom regleringen av tillståndspliktig flygverksamhet numera finns i lagen om transportservice, överförs också innehållet i 150 § till övriga delar till 251 § i lagen om transportservice. Bestämmelserna om drifttillstånd i 68 och 69 § i 2009 års luftfartslag upphävdes i huvudsak när den gällande luftfartslagen stiftades och föreslås bli upphävida genom denna proposition till den del de fortfarande gäller. Bestämmelser om drifttillstånd finns i EASA-förordningen och i rättsakter som antagits med stöd av den.

152 §. Upprätthållande av yrkeskunskap. I 2 mom. finns bestämmelser om undantag från förvaltningslagens bestämmelse jäv vid anställningsförhållande. Till tillämpningsområdet för det nuvarande undantaget fogas enligt förslaget förfarandet för utvärdering av utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD).

Den årliga tekniska kontrollen av FSTD hör till Transport- och kommunikationsverkets lagstadgade uppgifter. Kontrollen utförs alltid av två företrädare för myndigheten, av vilka den ena är en teknisk inspektör och den andra en flyginspektör, som ska ha tillräckliga kvalifikationer och tillräckligt kunnande för utvärderingsförfarandet för den i det enskilda fallet berörda typen av luftfartyg. I fråga om stora luftfartygstyper måste flyginspektörer ha giltigt certifikat som yrkespilot och andra behörigheter som anställda vid Transport- och kommunikationsverket i praktiken inte har, om de vill upprätthålla tillräcklig kompetens som flyginspektör. Personer med tillräckliga behörigheter står typiskt sett i ett sådant anställningsförhållande som avses i 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen och är därmed jäviga att fungera som inspektörer, men bara på det sättet går det att upprätthålla den yrkeskompetens som uppgiften kräver. Transport- och kommunikationsverket har haft svårt att hitta personer vars kvalifikationer och kunnande är tillräckliga för inspektionsuppgifterna och som inte är jäviga på det sätt som avses i 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen. Samtidigt har det inte gått att finna alternativa sätt att utföra myndighetsuppgiften på. Därför har det ansetts nödvändigt att föreslå att det befintliga undantaget utsträcks till att också gälla förfarandet för utvärdering av FSTD. Undantaget är på det sätt som anges ovan begränsat endast till förfarande för utvärdering av FSTD och bara till den deltagande flyginspektören. Vid inspektionen kan det således inte uppstå en situation där båda inspektörerna är jäviga, eftersom den ena av de två deltagande inspektörerna inte omfattas av motsvarande krav på yrkeskompetens och därmed inte heller av någon grund för att delta i inspektionen trots jäv på grund av anställningsförhållandet. Det finns en godtagbar grund för undantaget, eftersom det behövs för att en lagstadgad uppgift ska kunna utföras och inget alternativt sätt står till förfogande. Dessutom görs en lagteknisk korrigering i paragrafen.

153 §. Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner. Till paragrafens 1 mom. föreslås det fogas ett omnämnande av information som ska lämnas till Trafik- och kommunikationsverket för utredning av undantagsförhållanden i luftfarten. I paragrafens 1 mom. görs dessutom en språklig korrigering. Paragrafen föreslås också få ett nytt 7 mom. om rätten till information för sådana leverantörer av flygtrafikledningstjänst som ser till att efterspanings- och räddningstjänst ordnas.

I det inledande stycket i paragrafens 1 mom. är Trafik- och kommunikationsverkets rätt att få information begränsad till endast för tillsynen över luftfartsverksamheten. Trafik- och kommunikationsverket genomför dock också utredning av undantagsförhållanden i luftfarten, för vilka det också är behövligt att få de upplysningar som avses i momentet. Därför föreslås det inledande stycket i 153 § 1 mom. få ett omnämnande av tillgången till information också för utredning av undantagsförhållanden.

Bestämmelser om att efterspanings- och räddningstjänst för luftfart ska ordnas av en av statsrådet utsedd leverantör av flygtrafikledningstjänst finns i 121 § i luftfartslagen. Det är fråga om

en offentlig förvaltningsuppgift som har överförs på en privat aktör. För efterspanings- och räddningstjänsten ansvarar en av statsrådet utsedd leverantör av flygtrafikledningstjänst som inte är en myndighet.

Luftfartslagen har hittills inte sagt något om rätten för den som utför uppgiften att få information. För att efterspanings- och räddningstjänst ska kunna utföras är det dock nödvändigt att den som utför uppgiften kan få för uppdraget väsentlig information av andra räddningsmyndigheter. Sådana uppgifter kan beroende på uppdraget vara exempelvis lokaliserings- eller logguppgifter om det efterspanade föremålet eller uppgifter om andra myndigheters verksamhet.

I 46 § 2 mom. 8 punkten underpunkt d i räddningslagen (379/2011) föreskrivs det om vilken roll aktörerna inom transportsektorn har när det gäller luftfartens efterspanings- och räddningstjänst. I myndighetskommunikationen inom räddningstjänsten används system vars användare ska ha tillträde till systemen och rätt till den information som förmedlas där. För närvarande behöver exempelvis polishjälp anlitas inom luftfartens efterspanings- och räddningstjänst för kommunikation i anslutning till efterspanings- eller räddningsuppdrag, vilket inte kan anses vara en bra lösning när man beaktar att uppdragen är tidsmässigt kritiska.

Därför föreslås det att den som med stöd av luftfartslagen utsetts att sörja för luftfartens efterspanings- och räddningstjänst trots sekretessbestämmelserna ska ha 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. Samtidigt föreslås det att 174 § i luftfartslagen ändras för att i lag också reglera tjänst- och skadeståndansvaret för den som sörjer för efterspanings- och räddningstjänsten, vilket i grundlagsutskottets utlåtandep Praxis har ansetts behövt vid överföring av offentliga förvaltningsuppgifter till privata aktörer. De föreslagna ändringarna handlar framför allt om att leverantörer av flygtrafikledningstjänst ska kunna utföra den lagstadgade uppgiften på behörigt sätt.

156 §. Besättningskort. Med besättningskort avses ett certifikat som utfärdas för flygbolagens flygbesättning och kabinbesättning och som underlättar vistelsen på flygplatserna i ICAOs medlemsstater. I andra skedet av lagen om transportservice överfördes bestämmelserna om flygande personal huvudsakligen från luftfartslagen till det nuvarande 14 kap. i lagen om transportservice (RP 145/2017 rd). I det sammanhanget förblev bestämmelsen om besättningskort i luftfartslagen, även om bestämmelserna om flygande personal i övrigt huvudsakligen finns i 14 kap. i lagen om transportservice. För att göra regleringen mer överskådlig blir bestämmelsen nu en ny 133 a § i lagen om transportservice, samtidigt som den upphävs i luftfartslagen.

166 §. Hindrande av luftfartyg från att starta av andra orsaker. Det föreslås att 1 mom. 2 punkten kompletteras på så sätt att Transport- och kommunikationsverket kan förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att starta, om föreskrifter som meddelats med stöd av EU-förordningen om skyddsregler och dess genomförandeförordning inte har iakttagits. En hänvisning till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 finns redan i 3 § 1 mom. 2 punkten i luftfartslagen, där förordningens titel har förkortats till "förordningen om skyddsregler". Ändringen bidrar till att säkerställa verkställigheten av direkt tillämpliga bestämmelser om luftfartsskydd. Transport- och kommunikationsverket ska bland annat ha befogenhet att hindra ett luftfartyg från att starta, om det är oklart huruvida en sådan säkerhetsundersökning som avses i artikel 3.30 i förordningen om skyddsregler har utförts på behörigt sätt. Enligt punkt 3.1 i bilagan till genomförandeförordningen är orsaken till säkerhetsundersökningar av luftfartyg att det finns skäl att tro att obehöriga personer kan ha haft tillträde till luft-

fartyget. I praktiken utförs dock säkerhetsundersökningar både på kritiska områden på flygplatsen och rutinmässigt ombord på luftfartyg, särskilt i samband med flygningar från länder utanför EU utan särskild misstanke. Säkerhetsundersökningarna är en skyldighet som måste fullgöras innan ett luftfartyg startar.

Det är lämpligt att klart och tydligt föreskriva om Transport- och kommunikationsverkets befogenhet i 166 § i luftfartslagen. En motiverad misstanke om att EU-kraven avseende luftfartsskydd saknas för en avgång ger Transport- och kommunikationsverket rätt att i sista hand att ingripa i starten. Åtgärder för att hindra en flygning kommer att ha en betydande inverkan på luftfartens smidighet och avsikten är att myndigheten inte ska vidta sådana i andra fall än när en grundad anledning att misstänka att det inte finns förutsättningar för flygstart är för handen. En befogad misstanke ska grunda sig på iakttagelser som Transport- och kommunikationsverket tjänstemän själva gjort.

169 a §. Observation av obemannade luftfartygs färd och flygning. Paragrafen gäller observation av obemannade luftfartygs färd och flygning. Trafikflygplatsoperatören och leverantören av flygtrafikledningstjänst ska få behandla radiokommunikation, förmedlingsuppgifter och lokaliseringssuppgifter som har samband med flygningen av ett obemannat luftfartyg för att identifiera det obemannade luftfartygssystemet och fastställa dess position. Befogenheten ska få utövas för att förbereda sig på ett hot som orsakas av ett obemannat luftfartyg och möjliggöra en effektiv avvärjning av hotet när luftfartyget obehörigen inträder i antingen en geografisk UAS-zon som inrättats med stöd av 11 a § 2 punkten eller lufttrum där flygtrafikledningstjänst tillhandahålls. Den föreslagna paragrafen ska som specialbestämmelse bara gälla obemannad luftfart.

I paragrafen används termen ”obemannat luftfartygssystem”, som definieras i 2 § 22 punkten i den gällande lagen. Enligt definitionen avser ett obemannat luftfartygssystem ett obemannat luftfartyg och den utrustning som behövs för fjärrstyrning av luftfartyget. Termen överensstämmer också med terminologin i genomförandeförordningen om obemannad luftfart. Bestämmelser om observation av och ingripande i obemannade luftfartygs färd finns i 7 v § i kärnenergilagen och i 38 a § i gränsbevakningslagen. I dem används termen ”helhetssystem för obemannade luftfartyg”. I den föreslagna paragrafen används således terminologi som avviker från de gällande bestämmelserna för att luftfartslagens begreppsapparat ska vara överensstämmande med genomförandeförordningen om obemannad luftfart. Avsikten med detta val av terminologi är dock inte att föreskriva om snävare betydelse för begreppet än för det begrepp som finns i kärnenergilagens och gränsbevakningslagens bestämmelser, och syftet är att observation även i detta fall vid sidan av luftfartyget också kan gälla lägesbestämning av styranordningen och fö-
rare.

Den befogenhet som föreslås för flygplatsoperatören, såsom Finavia Abp inom ramen för flygplatsnätet, grundar sig på de säkerhetsuppgifter som föreskrivs för trafikflygplatsoperatören. Befogenheten i fråga om säkerhetsuppgifter hänför sig i synnerhet till verkställigheten av de åtgärder för luftfartsskydd mot yttre hot som anges i 99 § i luftfartslagen. Leverantören av flygtrafikledningstjänst kan å sin sida utöva den föreslagna befogenheten i enlighet med sina föreskrivna uppgifter, i synnerhet när det gäller att trygga flygsäkerheten.

Befogenheten innebär att de nämnda aktörerna kan lägesbestämma styranordningen eller fö-
rare av ett obemannat luftfartyg när det styrs med en fjärrstyrningsanordning och be polisen ingripa vid obehörig flygning i syfte att förbereda sig för och avvärja det hot detta orsakar. Syftet med bestämmelsen är inte att förplikta nämnda aktörer att utöva observationsbefogenheten utan att göra det möjligt att använda sådan utrustning om aktörerna har tillgång till den.

Befogenheten avses vara geografiskt begränsad. För det första avses befogenheten gälla geografiska UAS-zoner som inrättats med stöd av 11 a § 2 punkten i luftfartslagen. Detta motsvarar de tidigare genom föreskrift bestämda skyddszonerna för flygplatser och kontrollzoner. Till denna del kan befogenheten utan hinder av kommunikationens konfidentialitet utövas för observation av ett luftfartyg som obehörigen inträder i en zon som inrättats för att skydda trafikflygplatsen och dess färd i syfte att förbereda sig på det hot detta orsakar och göra det möjligt att effektivt avvärja hotet.

Tills vidare ska befogenheten gälla luftrum där flygtrafikledningstjänst tillhandahålls. I kontrollerade luftrum tillhandahålls flygtrafikledningstjänst för att undvika att luftfartyg krockar med varandra eller med hinder och för att främja och upprätthålla ett smidigt trafikflöde. I detta avseende täcker befogenheten in situationer där obemannade luftfartyg obehörigen flygs så pass högt uppe att det utgör ett hot mot bemannade luftfartyg i det kontrollerade luftrummet. Med stöd av EU:s genomförandeförordning om obemannad luftfart får obemannade luftfartyg typiskt sett flygas på lägre höjd än 120 meter. Befogenheten är tillämplig på situationer där denna höjd obehörigen överskrids. En granskning av hur den föreslagna befogenheten till observation och skyddet för förtrolig kommunikation förhåller sig till de grundläggande fri- och rättigheterna återfinns i avsnitt **Error! Reference source not found.**

Den behandling av radiosignaler som avses i bestämmelsen hänvisar bland annat till avkodning av krypterade radiosignaler eller observation av signaler från flera ställen i syfte att bestämma var det obemannade luftfartygssystemet finns. Annan behandling av fjärrstyrningssignaler än sådan statistisk behandling som avses i 136 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation kräver en lagfäst befogenhet, eftersom kommunikationen är av privat natur. Uttrycket ”radiokommunikation som har samband med flygningen” i den föreslagna bestämmelsen är avsett att mer omfattande än enbart kommunikation i anknytning till fjärrstyrning. Syftet är att befogenheten också ska omfatta en allmänt mottaglig identifieringssignal som sänds av ett obemannat luftfartyg inom ramen för systemet för fjärridentifiering. Till dessa delar kan innehavaren av befogenheten utnyttja effektivare observationsverktyg än allmänt tillgängliga applikationer och eventuellt kombinera olika signalobservationer till en mångsidigare lägesbild än allmänt tillgängliga identifieringsuppgifter. Den kommunikation som omfattas av observationsbefogenheten ska avgränsas i relativt allmänna ordalag också av den orsaken att befogenheten också ska kunna gälla flygning som avsiktligt avses undvika observation, exempelvis flygning i terroristiskt syfte. I dessa fall kommer ett obemannat luftfartyg inte att sända ut en allmänt tillgänglig signal, eller så kan den sändas ut med förfälskade lokaliseringssuppgifter, varvid en tillförlitlig lägesbild kräver att uppgifter från olika källor kombineras. Befogenheten är på så sätt inte begränsad till endast ett särskilt på förhand bestämt obemannat luftfartyg utan befogenheten existerar oberoende av det obemannade luftfartygets tekniska utförande.

Den föreslagna befogenheten är snävare än de befogenheter som de senaste åren har föreskrivits för polisen, försvarsmakten och gränsbevakningsväsendet samt Brottsförhållandenmyndigheten och säkerhetspersonalen vid kärnkraftverk. Innehavaren av befogenheten har inte rätt att ingripa i ett obemannat luftfartygs färd genom att ta det i besittning eller på något annat sätt förhindra att det används.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om att de insamlade uppgifterna om radiokommunikation och eventuella förmedlings- och lokaliseringssuppgifter ska utplånas utan dröjsmål efter det att uppgiften enligt 1 mom. har utförts, om inte något annat föreskrivs i lag. På så sätt säkerställs särskilt att uppgifter om ett luftfartyg som varit föremål för observationen och flugits på behörigt sätt utplånas. I fråga om leverantören av flygtrafikledningstjänst föreslås det att skyldigheten enligt 116 § att uppta lägesbilder av flygtrafiken för säkerhetsutredning endast ska gälla lägesbilden inom luftfarten enligt ICAOs standarder. Den utrustningen som behövs för att generera

lägesbilden inom luftfarten är då i hög grad standardiserad och omfattas bland annat av dubbelringsskyldighet. Det pågår en kraftig utveckling av utrustningen för avvärjande av fara orsakad av obemannad luftfart, och det är inte möjligt att ta ställning till tekniken för upptagande av uppgifter och till upptagningen av uppgifter genom den föreslagna behörigheten som medger observationskapacitet. I detta avseende är det ändamålsenligt att låta det rådande rättsläget kvarstå, eftersom förundersökningsmyndigheterna redan nu med stöd av förundersökningslagen (805/2011) eller de särskilda bestämmelserna om förundersökning kan bestämma att de uppgifter som behövs för undersökningen ska bevaras.

I 3 mom. föreskrivs det om trafikflygplatsoperatörens och leverantören av flygtrafikledningstjänsts skyldighet att underrätta Trafik- och kommunikationsverket om att de börjar utöva sin observationsbefogenhet innan den första observationen görs. Trafik- och kommunikationsverket är tillsynsmyndighet för elektronisk kommunikation och dess uppgifter omfattar bland annat tillsyn över bestämmelser som hänför sig till den elektroniska kommunikationens konfidentialitet, störningsfria radiofrekvenser och radioutrustnings överensstämmelse med kraven. För att sköta dessa uppgifter är det behövligt att Trafik- och kommunikationsverket är medveten om att den observationsverksamhet som avses i bestämmelsen inleds. Även i 7 v § 6 mom. i kärnenergilagen föreskrivs det om skyldigheten att underrätta Transport- och kommunikationsverket om användningen av en teknisk anordning.

Enligt den andra meningen i det föreslagna *3 mom.* ska Trafik- och kommunikationsverket underrättas om observationer av otillåten flygning inom ett dygn. Även denna anmälningsskyldighet är behövlig för att sköta Trafik- och kommunikationsverkets lagstadgade uppgifter. Trafik- och kommunikationsverket svarar bland annat för tillsynen över bestämmelserna om flygsäkerhet och därför är det motiverat att i efterhand få information om att det har observerats otillåten flygning med ett obemannat luftfartyg.

För klarhetens skull påpekas det att Försvarmakten med stöd av 15 d § i lagen om försvarsmakten har rätt att behandla de uppgifter som avses i paragrafen och därför har Försvarmakten vid sidan av polisen rätt att behandla uppgifter och således rätt att av trafikflygplatsoperatören och av leverantören av flygtrafikledningstjänst få radiokommunikation, förmedlingsuppgifter och lokaliseringsuppgifter som rör obemannade luftfartyg för att identifiera ett obemannat luftfartygssystem och för att fastställa dess position.

170 §. Nedsatt funktionsförmåga. Paragrafen föreslås bli lagtekniskt preciserad i syfte att förtydliga bestämmelsen och precisera oklarheter som framkommit i tillämpningen. *Till 3 mom.* fogas en precisering om att utförandet av en uppgift som avses i 1 mom. börjar när arbetsskiftet börjar och slutar när arbetsskiftet tar slut, om den som utför uppgiften har arbetsskift och utför uppgiften vid utövande av yrket. Enligt förslaget fogas ett nytt 4 mom. till paragrafen. Momentet har bestämmelser om uppgifter vars utförande har så väsentlig inverkan på flygsäkerheten att de personer som utför uppgifterna åtminstone ska räknas som utförare av de uppgifter som avses i 1 mom. Det nuvarande 4 mom. blir ett nytt 5 mom. och det nuvarande 5 mom. blir ett nytt 6 mom. Dessutom uppdateras hänvisningen till 1–3 mom. i dessa moment så att den också gäller det nya 4 mom. Syftet med ändringarna är att precisera det gällande rättsläget och bestämmelsens nuvarande innehåll.

174 §. Tjänsteansvar. Det föreslås att hänvisningarna till 163 och 164 § i luftfartslagen stryks, eftersom paragraferna inte längre finns i luftfartslagen. Bestämmelserna överfördes från luftfartslagen till lagen om transportservice genom lag 320/2018, och i den lagen finns bestämmelserna om tjänsteansvar i 203 §. Det rör sig om en lagteknisk ändring.

Paragrafen föreslås få en hänvisning till 121 §, som gäller utförande av efterspanings- och räddningstjänst för luftfart. Ombesörjandet av efterspanings- och räddningstjänsten enligt 121 § har ansetts vara en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen. När det är fråga om utförande av en offentlig förvaltningsuppgift ska bestämmelser om tjänste- och skadeståndsansvar för den enskilda aktör som utsetts för uppdraget utfärdas genom lag i syfte att säkerställa att den lagstadgade uppgiften fullgörs på behörigt sätt. Ändringsförslaget hänger samman med den föreslagna ändringen i 153 §, där det föreskrivs om rätten till information för den leverantör av flygtrafikledningstjänst som sörjer för att efterspanings- och räddningstjänst ordnas.

178 §. Luftfartsförseelse. I 1, 4, 8–10, 15 och 21 punkterna föreslås lagtekniska korrigeringar för att punkterna bättre ska motsvara bland annat de krav på noggrann avgränsning och exakthet som den straffrättsliga legalitetsprincipen och sammanhängande rättspraxis ställer på en bestämmelse om förseelse. Till paragrafen föreslås dessutom fogas en ny 12 punkt, genom vilken överträdelser av de skyldigheter som anges i 55 § ska sanktioneras.

I 1 punkten hänvisas det till föreskrifter som har meddelats med stöd av 9 § 5 mom. och som gäller luftfartyg eller anordningar, sportfallskärmar, flygskärmar, modellflygplan eller förare av sådana. Luftfartslagens 9 § har ändrats genom lag 534/2020, som trädde i kraft den 1 januari 2021, så att det 5 mom. som avses i 1 punkten har blivit 4 mom. och termen ”modellflygplan” ändrats till ”obemannat luftfartygssystem”. Paragrafens 1 punkt ändras till följd av den ändringen, dvs. så att där hänvisas till 9 § 4 mom. och ”modellflygplan” ändras i enlighet med 9 §. Sakinnehållet i gärningsbeskrivningen ändras inte.

Det föreslås att det till 4 mom. fogas en hänvisning till artikel 14 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart. En definition av genomförandeförordningen om obemannad luftfart finns i 2 § 20 punkten i luftfartslagen. Enligt 16 § 2 mom. i luftfartslagen ska luftfartyg märkas med nationalitets- och registreringsbeteckningar. Närmare bestämmelser om nationalitets- och registreringsbeteckningar och märkning av dem har utfärdats genom Trafik- och kommunikationsverkets föreskrift AIR M1-2. Dessa bestämmelser är också tillämpliga för märkning av registreringsbeteckning för ett obemannat luftfartyg i driftskategorin certifierad. Förutom märkning av ett obemannat luftfartyg med registreringsbeteckningen föreskrivs det i genomförandeförordningen om obemannad luftfart om registreringen av operatörer av ett obemannat luftfartygssystem och om märkning av obemannade luftfartyg med operatörens registreringsnummer. Eftersom 16 § 2 mom. i luftfartslagen inte är tillämpligt för märkning av registreringsnummer för en operatör av ett obemannat luftfartygssystem är det behövligt att i 178 § 4 punkten hänvisa också till artikel 14 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart.

I 8 punkten föreslås en precisering på så sätt att där utöver de föreskrifter som meddelats med stöd av 44 § också hänvisas till de krav som i 44 § ställs i fråga om buller och utsläpp från luftfartyg. Enligt 44 § 1 mom. ska ett motordrivet luftfartyg vara konstruerat, tillverkat, utrustat och underhållet så att luftfartygets buller och annat utsläpp inte medför skada för miljön eller avsevärd miljöstörning. Enligt dess 2 mom. meddelar Transport- och kommunikationsverket vid behov utifrån de standarder som avses i Chicagokonventionen närmare föreskrifter av teknisk natur om buller och övriga utsläpp. Användning av ett luftfartyg som inte uppfyller de krav i fråga om buller och utsläpp som anges i 44 § 1 mom. eller meddelas med stöd av 44 § 2 mom. ska vara straffbart som luftfartsförseelse, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag. Kraven i 44 § i luftfartslagen konkretiseras i synnerhet i de föreskrifter som meddelats med stöd av den och där användning av ett luftfartyg i strid med dem har bestraffats som luftfartsförseelse med stöd av den gällande 8 punkten. Med andra ord är det huvudsakligen bara fråga om en precisering av gärningsbeskrivningen.

Det föreslås att 9 punkten preciseras så att det också är en luftfartsförseelse när den som ansöker om eller innehar ett tillstånd underlåter att anmäla omständigheter som inverkar på behörigheten i fall där sökanden eller tillståndshavaren är skyldig att göra det enligt EASA-förordningen eller en förordning som kommissionen antagit med stöd av den i stället för enligt 49 § i luftfartslagen.

I 10 punkten föreslås en precisering. I rättspraxis under den senaste tiden har betydelsen av den straffrättsliga legalitetsprincipen accentuerats i fråga om s.k. straffbestämmelser in blanco. Det rör sig om straffbestämmelser i lag som får sitt faktiska innehåll genom en annan bestämmelse eller myndighetsföreskrift. Den straffrättsliga legalitetsprincipen kräver att det i en straffbestämmelse på lagnivå ska finnas en tillräckligt klar och obruten kedja av bemyndiganden till den bestämmelse som beskriver den faktiskt förbjudna verksamheten. Högsta domstolen har bland annat i sina domar HD 2021:4 och HD 2015:22 betonat det kravet enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen. Straffbestämmelsen i 178 § i luftfartslagen och den kedja av hänvisningar som utgår från dess 10 punkt behöver därför förtydligas. Det görs lämpligen med en precisering av 10 punkten där det sägs att också den kan dömas för luftfartsförseelse som bryter mot en skyldighet enligt föreskrifter som utfärdats med stöd av 57 § eller mot en skyldighet enligt EASA-förordningen eller kommissionens förordning som antagits med stöd av den. Genom tillägget preciseras den kedja av hänvisningar som den straffrättsliga legalitetsprincipen förutsätter från luftfartslagen till bestämmelser på lägre nivå som utfärdats med stöd av den och till direkt tillämplig EU-reglering. Avsikten är inte att ändra det materiella innehållet i gärningsbeskrivningen i fråga om hur den har tolkats med stöd av gällande lag.

Med stöd av 57 § i luftfartslagen har utfärdats till exempel Trafik- och kommunikationsverkets föreskrifter OPS M1-34 (Tullens och polisens flygverksamhet, flygningar för skogsbrandsbevakning och brandbekämpning samt efterspanings- och räddningsflygningar), OPS M 2-10 (Flygverksamhet med varmluftsballong), OPS M1-33 (Nationella bestämmelser som kompletterar förordningen om flygdrift) och OPS M1-32 (Användning av fjärrstyrda luftfartyg och modellflygplan i luftfart). Bestämmelser om förberedelse och genomförande av flygningar har utfärdats särskilt genom 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*) som antagits med stöd av EASA-förordningen och genom förordningen om flygdrift. Det finns en uppdaterad förteckning över rättsakter som kommissionens antagit med stöd av EASA-förordningen och deras gällande innehåll finns dels i unionens officiella författningssamlingar, dels också på Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet EASAs webbplats: <https://www.easa.europa.eu/regulations>.

Paragrafen föreslås få en ny 12 punkt, genom vilken brott mot skyldigheterna som anges för ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg i 55 § i luftfartslagen eller i den föreskrift som utfärdats med stöd av den sanktioneras. Enligt 55 § i luftfartslagen svarar ägaren, innehavaren eller operatören för att luftfartyget eller dess fjärrstyrningsplats är bemannade på ett tryggt sätt. Överlåtelse av luftfartyget till exempel till en sådan besättning eller fjärrpilot, som inte har behövlig kompetens, behörighet eller godkännanden är i fortsättningen en straffbar luftfartsförseelse. Med stöd av 55 § i luftfartslagen har till exempel utfärdats föreskriften OPS M3-15 om Flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar. Begränsningarna gäller både besättningen och den representant för arbetsgivaren som utser en besättningsmedlem till uppgiften och som i allmänhet är ägaren, innehavaren eller operatören för luftfartyget. Arbetsgivaren får alltså inte bestämma att besättningen ska flyga i strid med flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningarna eller tillåta att flyget flygs med en besättning som inte uppfyller kraven i fråga. Både besättningsmedlemmen och den arbetsgivarrepresentant som utser honom eller henne till uppgiften ansvarar också för att besättningsmedlemmen har de certifikat, behörigheter och den kunskap som krävs för uppgiften och att arbetstidslagstiftningen följs för honom eller henne. Det är meningen

att även den föreskrift som är under beredning om statlig obemannad luftfart (OPS M1-35) ska utfärdas bland annat med stöd av 55 § i luftfartslagen och den innehåller skyldigheter för luftfartygsoperatören.

Det är fråga om en ny sanktionering, som är tillämplig både på bemannad och på obemannad luftfart. Ändringen förbättrar möjligheterna att på ett ändamålsenligt och effektivt ingripa vid brott mot bestämmelser och föreskrifter om flygbesättning och är på det viset behövlig för att upprätthålla flygsäkerheten.

Enligt förslaget ska 15 punkten preciseras genom tillägg av en hänvisning till ett intyg över godkännande av trafikflygplats som avses i EASA-förordningen eller en förordning som antagits med stöd av den. Bestämmelser om intyg över godkännande av trafikflygplatser finns dels i 82 § i luftfartslagen, dels också i artikel 34 i EASA-förordningen och i kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser, som antagits med stöd av EASA-förordningen. Tillämpningsområdet för EASA-förordningen omfattar i enlighet med dess artikel 2.1 e konstruktion, underhåll och drift av flygplatser som är öppna för allmänt bruk, bedriver kommersiell lufttransport och har en belagd instrumentbana på 800 meter eller mer eller enbart är avsedda för helikoptrar som använder procedurer för instrumentinflygning eller instrumentstart. Enligt den gällande 15 punkten utgör det en straffbar luftfartsförseelse att driva en flygplats utan ett sådant intyg över godkännande av trafikflygplats som avses i 82 § i luftfartslagen. I och med den föreslagna preciseringen ska som luftfartsförseelse på motsvarande sätt bestraffas att en flygplats drivs utan intyg över godkännande av trafikflygplats när ett sådant certifikat för flygplats i stället för enligt luftfartslagen krävs enligt EASA-förordningen eller en förordning som antagits med stöd av den.

Det föreslås att 21 punkten preciseras så att till den fogas en hänvisning förutom till brott mot de föreskrifter som avses i 157 § i luftfartslagen också till brott mot de beslut som avses i 157 §. I 157 § i luftfartslagen finns bestämmelser om föreskrifter och beslut som Transport- och kommunikationsverket meddelat och fattat om miljökonsekvenser av luftfart. Den nuvarande ordalydelsen i 21 punkten gäller bara föreskrifter enligt 157 §. Det rör sig om en lagteknisk ändring.

181 §. Ändringssökande. Hänvisningen i 3 mom. 1 punkten ska enligt förslaget ändras till följd av den föreslagna ändringen i 40 § i luftfartslagen beträffande beslut om granskningsbevis avseende luftvärdighet. Vidare föreslås en ny 6 punkt som gäller begäran om omprövning av ett beslut av en utbildningsorganisation för underhållspersonal eller en utbildningsorganisation för flygtrafiktjänstpersonal.

I 3 mom. 1 punkten stryks omnämmandet av organisationer som svarar för luftvärdighet som den instans som fattar beslut om granskningsbevis avseende luftvärdighet. Enligt den föreslagna 40 § fattas beslutet om ett granskningsbevis avseende luftvärdighet av en luftvärdighetsgranskare som auktoriserats av Transport- och kommunikationsverket. Granskaren kan vara en organisation som svarar för luftvärdighet, en underhållsorganisation eller någon annan sakkunnig. Precis som i nuläget ska omprövning av beslutet om granskningsbevis avseende luftvärdighet begäras hos Transport- och kommunikationsverket när beslutet fattas av någon annan än en myndighet.

Det föreslås en ny 6 punkt i 3 mom. Enligt den får den som ansöker om eller innehar ett person-tillstånd begära omprövning av beslut av en i 43 § avsedd utbildningsorganisation för underhållspersonal som godkänts av Transport- och kommunikationsverket eller av en i 114 § avsedd utbildningsorganisation för flygtrafiktjänstpersonal. Syftet med ändringen är att säkerställa likabehandling av olika personalgrupper inom luftfartsbranschen och dem som studerar för yrken inom luftfart.

Bestämmelser om utbildningsorganisationer för flygtrafiktjänstpersonal och underhållspersonal finns i luftfartslagen och bestämmelser om utbildningsorganisationer för flygande personal i lagen om transportservice. Bestämmelserna om studerandes rätt att söka ändring i luftfartslagen och lagen om transportservice motsvarar inte varandra, varför studerande i utbildningsorganisationer för flygande personal, som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om transportservice, och studerande i utbildningsorganisationer för flygtrafiktjänstpersonal eller underhållspersonal, som omfattas av tillämpningsområdet för luftfartslagen, utan saklig grund har en ojämlig ställning i fråga om rätten att söka ändring. Med stöd av lagen om transportservice begärs omprövning av beslut av utbildningsorganisationer för flygande personal hos Transport- och kommunikationsverket. I luftfartslagen föreslås motsvarande bestämmelser om att omprövning av beslut som fattats av utbildningsorganisationer för flygtrafiktjänstpersonal och underhållspersonal får begäras hos Transport- och kommunikationsverket. Ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Möjligheten att söka ändring i utbildningsorganisationernas beslut är ett krav som följer av EU-lagstiftningen om luftfart. I punkterna ATCO.D.015 och ATCO.D.055 i bilaga I till kommissionens förordning (EU) 2015/340 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygledarcertifikat samt andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 och upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 805/2011 (den s.k. ATCO-förordningen) krävs det att planer för inledande utbildning och lokala utbildningsplaner för utbildningsorganisationer för flygtrafiktjänstpersonal ska innehålla ett överklagandeförfarande, även för beslut om att avbryta utbildning i förtid. Bestämmelser om utbildningsorganisationer för flygtrafiktjänstpersonal och underhållspersonal finns i luftfartslagen.

I paragrafens 3 och 4 mom. görs dessutom lagtekniska korrigeringar.

181 a §. Rätt att söka ändring i vissa fall. I paragrafen föreskrivs det om en registrerad förening eller stiftelses samt en kommuns, en närings-, trafik- och miljöcentral och ett landskapsförbunds rätt att söka ändring i ett beslut om beviljande av byggnadstillstånd för en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfarten, när förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på projektet med stöd av lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Genom bestämmelsen uppfylls kravet i artikel 11.1 i MKB-direktivet på allmänhetens rätt att söka ändring. Den rätten är mer omfattande än besvärsrätten enligt 7 § i lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

En registrerad förening eller stiftelse, vars syfte är att främja miljöskydd, hälsoskydd eller naturvård eller trivseln i boendemiljön, ska ha 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.

Kommunen, närings-, trafik - och miljöcentralen och landskapsförbundet ska ha rätt att anföra besvär över ett sådant beslut om beviljande av byggnadstillstånd vars verkningar sträcker sig till kommunens område eller myndighetens verksamhetsområde.

7.2 Luftfartslagen från 2009

Det föreslås att 68 och 69 § i 2009 års luftfartslag upphävs. De gäller drifttillstånd och föreslås nu bli upphävd till den del de förblev i kraft genom en övergångsbestämmelse i den gällande luftfartslagen. Luftfartslagen från 2009 är huvudsakligen upphävd. Men dess 68 och 69 § om drifttillstånd gäller fortfarande med stöd av 183 § i luftfartslagen (864/2014) till den del de gäller

kommersiell lufttransport med luftballong. Bestämmelserna överlappar med EU-reglerna och upphävs därmed eftersom de inte längre behövs. Det rör sig om ett lagtekniskt förslag, och avsikten är inte att ändra det faktiska rådande rättsläget i fråga om kommersiell lufttransport med luftballong.

Av motiveringen till 183 § i luftfartslagen framgår det att bestämmelserna om drifttillstånd i 68 och 69 § i 2009 års luftfartslag förblir i kraft i fråga om kommersiella lufttransporter med luftballong eftersom EU-rättsakter om den verksamheten ännu inte hade antagits när luftfartslagen reviderades, trots att beredningen av EU-regler hade inletts. Enligt motiveringen till 2009 års luftfartslag har avsikten varit att bestämmelserna om drifttillstånd ska vara i kraft tills EU-rättsakter om verksamheten antas.

Kommersiell trafik med ballonger regleras för närvarande genom kommissionens förordning (EU) 2018/395 om detaljerade regler för ballongverksamhet samt för licensiering av flygbesättningar för ballonger enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139. Kommissionens förordning har antagits med stöd av EASA-förordningen. Förordningen antogs den 13 mars 2018 och började tillämpas den 8 april 2019. Den innebär att kommersiell trafik med ballonger är anmälningspliktig. Genom förordningen fastställs också i övrigt detaljerade villkor för flygdrift med ballonger. De delar av 68 och 69 § i 2009 års luftfartslag som fortfarande är i kraft överlappar med förordningen, som primärt ska tillämpas. Därför föreslås det att paragraferna upphävs som onödiga.

Lagen om upphävande avses innehålla en övergångsbestämmelse där det sägs att de tillstånd, godkännanden, förbud och beslut som gäller vid ikraftträdandet av upphävandelagen ska förbli i kraft i den lydelse de hade vid ikraftträdandet. Drifttillstånd som utfärdats med stöd av 69 § i 2009 års luftfartslag har enligt bestämmelsen beviljats för viss tid. I artikel 4 i kommissionens förordning (EU) 2018/395 finns särskilda övergångsbestämmelser i fråga om EU-regleringen. Med stöd av den nu föreslagna övergångsbestämmelsen ska dessutom ärenden som är anhängiga när lagen träder i kraft behandlas och avgöras i enlighet med de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet. Föreskrifter som meddelats med stöd av de bestämmelser som upphävs enligt 1 § ska iakttas tills dess att de upphävs separat genom nya föreskrifter. Vid tillämpningen av eventuella föreskrifter ska de gällande EU-bestämmelserna om verksamheten beaktas på ett förpliktande sätt. Transport- och kommunikationsverket ska granska och vid behov upphäva de föreskrifter som meddelats med stöd av de bestämmelser som nu upphävs.

7.3 Lagen om transportservice

126 a §. *Begränsning av användningen av lufttrafikrättigheter.* Till lagen föreslås en ny paragraf om begränsning av användningen av flygtrafikrättigheter. Paragrafen gäller Transport- och kommunikationsverkets och statsrådets behörighet att förbjuda, begränsa eller ställa villkor för bedrivande av lufttrafik på flygrutter vars avgångs- eller ankomstplats är i Finland. Genom bestämmelsen förtydligas och preciseras Transport- och kommunikationsverkets och statsrådets behörigheter att begränsa utövandet av lufttrafikrättigheter inom ramen för EU:s lufttrafikförordning eller internationella luftfartsavtal. Lufttrafikförordningen definieras i 13 kap. 120 § 1 mom. 5 punkten i den gällande lagen.

Den föreslagna 126 a § kompletterar Transport- och kommunikationsverkets och statsrådets metodarsenal när det gäller att ingripa i exceptionella förhållanden eller situationer. De begränsningsåtgärder avseende luftrummet som avses i 11 § i luftfartslagen ska i första hand användas när begränsningsbehovet gäller ett visst område i Finland. De begränsningsåtgärderna kan tillgripas exempelvis om det inträffar en storolycka och luftrummet ovanför olycksplatsen måste

tömmas på civil luftfart. Ingripande i ett luftfartygs färd enligt 167 § i luftfartslagen ska användas i synnerhet i situationer där undantaget hänför sig till en enskild flygning eller ett enskilt luftfartyg. Den nu föreslagna 126 a § blir tillämplig i situationer där behovet av ett exceptionellt förfarande särskilt har anknytning till flygrutter. Det här tillvägagångssättet svarar mot grundlagsutskottets riktlinjer att det i fråga om ändringsbehov som observerats i lagstiftningen är motiverat att under normala förhållanden föreskriva om permanenta ändringar efter en omsorgsfull beredning (GruU 14/2020).

I artikel 21 i lufttrafikförordningen finns bestämmelser om medlemsstaternas rätt att avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av lufttrafikrättigheter. Medlemsstaterna har befogenhet att besluta vem som ska vara behörig att besluta om åtgärder enligt artikel 21. Genom den föreslagna 126 a § preciseras det att det är Transport- och kommunikationsverket och statsrådet som utövar befogenheten enligt artikel 21 i lufttrafikförordningen i Finland. Under epidemin med den smittsamma sjukdomen covid-19 fogades också en tillfällig artikel 21 a till förordningen. Där föreskrivs det om lättnader i fråga om godtagbara begränsningar i kampen mot covid-19-pandemin. Den föreslagna 126 a § gäller begränsning av flygtrafiken också med stöd av sådana eventuella preciserande artiklar. Förbud, begränsningar eller villkor får införas endast på rutter med avgångs- eller ankomstplats i Finland. Förbud, begränsningar eller villkor får inte införas till exempel för rutter inom Finland.

Enligt artikel 21 i lufttrafikförordningen får medlemsstaterna avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av trafikrättigheter för att lösa plötsligt uppkomna kortvariga problem som uppstått till följd av oförutsebara och oundvikliga omständigheter. Förordningen ger medlemsstaterna möjlighet att själva avgöra i vilka situationer begränsningsåtgärder ska vidtas när de villkor som nämns i artikel 21 är uppfyllda. I det föreslagna 126 a § 1 mom. preciseras de situationer där ett förbud kan meddelas av en behörig myndighet i Finland. Ett förbud, en begränsning eller ett villkor ska få 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 i 3 § 7 punkten i lagen om smittsamma sjukdomar (1227/2016). Enligt 3 § 7 punkten i lagen om smittsamma sjukdomar avses med en exceptionell epidemi en pandemi som utlysts av Världshälsoorganisationen samt andra smittsamma sjukdomsepidemier som utgör ett betydande hot mot folkhälsan och hälso- och sjukvårdstjänsternas tillräcklighet. Förteckningen över de omständigheter där befogenheterna kan utövas avses vara uttömmande. Under motsvarande förhållanden har Transport- och kommunikationsverket med stöd av 11 § i den gällande luftfartslagen behörighet att begränsa användningen av luftrummet. Eftersom 11 § i luftfartslagen gäller begränsningar avseende Finlands luftrum är det nödvändigt att komplettera den med en befogenhet att begränsa flygrutter.

Det kan finnas olika tillämpningssituationer och de kan inte förutses uttömmande på förhand. Ett förbud, en begränsning eller ett villkor kan meddelas till exempel för att upprätthålla flygsäkerheten när man vet att säkerhetsövervakningen av flygtrafiken är bristfällig vid avgångs- eller ankomstplatsen för flygrutten. Om Transport- och kommunikationsverket till exempel har kännedom om att det inte utförs tillräckliga säkerhetskontroller eller andra åtgärder som påverkar flygsäkerheten vid avgångsplatsen för ett flyg vars destination är Finland, kan Trafik- och kommunikationsverket meddela villkor för användningen av flygrutten. Trafik- och kommunikationsverket kan till exempel kräva att det tillsammans med lokala aktörer har ordnats en extra säkerhetskontroll eller att en representant från Trafik- och kommunikationsverket har varit vid avgångsplatsen och säkerställt att behövliga åtgärder för flygsäkerhet har genomförts. Förbud, begränsningar eller villkor kan vara nödvändiga för att upprätthålla flygsäkerheten också till exempel då flygning i ett visst område inte är säkert enligt den information som Trafik- och kommunikationsverket har. Det kan till exempel vara fråga om flygning i luftrummet över ett

krisområde, exceptionella väderförhållanden som ett askmoln till följd av ett vulkanutbrott eller flygning i lufterummet över ett område där det inträffat en kärnkraftsolycka. I sådana situationer kan Trafik- och kommunikationsverket som villkor för användning av flygrutten meddela att rutten gör en omväg runt det farliga området. Om avgångs- eller ankomstplatsen för flyget ligger i ett sådant område och det inte går att göra en omväg runt det farliga området, får Trafik- och kommunikationsverket förbjuda att det bedrivs flygtrafik på rutten.

Ett förbud, en begränsning eller ett villkor som meddelas för att upprätthålla försvaret, territoriäl övervakningen eller gränssäkerheten kan komma i fråga närmast då den behöriga myndigheten anser det vara behovligt. Initiativet till att vidta åtgärder kan då till exempel komma från Försvarsmakten eller från inrikesministeriet. Ett förbud, en begränsning eller ett villkor som meddelas för att upprätthålla den allmänna ordningen och säkerheten kan vara nödvändigt till exempel i situationer då Skyddspolisens har kännedom om att en viss flygrutt avses bli utnyttjad för att genomföra ett terrordåd som riktas mot Finland. Det kan till exempel vara fråga om ett toppmöte eller ett annat betydande statligt evenemang som ska ordnas i Finland och mot vilket en terroristgrupp som är verksam inom ett visst område planerar en terrorattack. Även då kan det beroende på situationen bli fråga om att införa ett villkor för flygrutten såsom extra säkerhetsåtgärder eller förbjuda användning av flygrutten under en begränsad tid.

Paragrafen kan också tillämpas i syfte att begränsa spridningen av en exceptionell epidemi som avses i lagen om smittsamma sjukdomar i ett läge där det allvarliga smittläget eller en utveckling som i annan fas eller är oförutsedd vid avgångs- eller ankomstplatsen för en flygrutt medför ett oundvikligt och konkret hot om spridning av en smittsam sjukdom via flygrutten mellan avgångs- och ankomstplatsen utan de åtgärder som avses i 1 eller 2 mom. Restriktioner och villkor som införs i syfte att begränsa spridningen av en exceptionell epidemi kan till exempel vara åtgärder likt de temporära åtgärder som föreskrivits under Covid-19-epidemin enligt 58 e och 58 f § i lagen om smittsamma sjukdomar om sådana villkor inte kan införas med stöd av någon annan lag. I 58 e § i lagen om smittsamma sjukdomar anges bestämmelser om skyldigheten för en leverantör av transporttjänster att sörja för regelbunden rengöring av trafikmedlets utrymmen och ytor och för att passagerare ges instruktioner om upprätthållande av tillräckliga avstånd, om rengöring av händerna, om användning av ansiktsskydd och om andra motsvarande rutiner som förhindrar spridning av smitta i trafikmedlet. I 58 f § i lagen om smittsamma sjukdomar föreskrivs det om Trafik- och kommunikationsverkets möjlighet att temporärt begränsa det största tillåtna antal passagerare som får tas ombord på ett trafikmedel.

Enligt artikel 21 i lufttrafikförordningen får medlemsstaterna avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av lufttrafikerättigheter under högst 14 dagar på en gång. Befogenheten är begränsad på motsvarande sätt också i nationell lag. Vid fastställande av åtgärdens varaktighet ska det tas hänsyn till att den kan införas endast för den tid som är nödvändig för att uppnå ett godtagbart mål. Enligt luftfartsförordningen krävs kommissionens godkännande i situationer som varar i mer än 14 dagar. Nationella beslut om åtgärder som varar i mer än 14 dagar fattar statsrådet. Under exceptionella förhållanden är det viktigt att beslut om ett förbud, en begränsning eller ett villkor kan fattas snabbt. Därför har Trafik- och kommunikationsverket behörighet de första 14 dygna. Längre begränsningsåtgärder innebär dock ett så kraftigt ingrepp i de grundläggande rättigheterna att de kräver att beslut fattas av statsrådet. Det är då fråga om en ytterst exceptionell situation. Statsrådet kan vid behov förlänga det förbud, den begränsning eller det villkor som Trafik- och kommunikationsverket meddelat med högst 14 dygn åt gången. Innan beslut fattas ska statsrådet bedöma hur situationen har utvecklats och huruvida kriterierna i 126 a § ännu uppfylls.

Trafik- och kommunikationsverket eller statsrådet ska noga följa upp huruvida det är nödvändigt att förbudet, begränsningen eller villkoret är i kraft. Trafik- och kommunikationsverket

eller statsrådet ska omedelbart upphäva det beslut som avses i 1 eller 2 mom. om förbud, begränsning eller villkor för användning av flygrutten, om de kriterier som anges i 126 a § inte längre uppfylls. Beslutet ska upphävas om till exempel den exceptionella situation som avses i 1 mom. har upphört eller om den behöriga myndigheten i situationen inte längre anser att begränsningsåtgärderna för flygtrafiken är nödvändiga.

Flygtrafik är internationell verksamhet, och bedrivandet av flygtrafik från Finland till olika länder baserar sig på många olika arrangemang. Bestämmelser om trafikerättigheter samt utövning och begränsning av dem i lufttrafiken inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet finns förutom i den nationella lagstiftningen också i lufttrafikförordningen. I förhållande till tredje-stater kan det bli aktuellt att tillämpa bestämmelser om lufttrafik antingen i ett bilateralt avtal mellan Finland och en tredjestat eller i ett internationellt avtal mellan Europeiska unionen och en tredjestat. Vid beslut om åtgärder ska man beakta dels den nationella lagen, dels de särskilda villkoren för begränsning av utövandet av trafikerättigheter i lufttrafikförordningen eller det tillämpliga internationellt avtalet. Bestämmelser om begränsning av utövandet av trafikerättigheter finns i artikel 21 i lufttrafikförordningen. Däremot innehåller luftfartsavtalen i allmänhet inga uttryckliga artiklar om ingripande i lufttrafiken exempelvis i situationer enligt den föreslagna 126 a §. I luftfartsavtalen finns dock i typfallet separata artiklar om en skyldighet att förhandla om frågor som gäller tillämpningen av avtalet och om lösning av meningsskiljaktigheter. Det innebär att när utövandet av trafikerättigheter begränsas ska avtalsmekanismerna iakttas vid behandlingen av sådana frågor som det inte finns svar på i själva avtalstexten.

Det är fråga om kraftiga begränsningar, och därför ska Transport- och kommunikationsverket eller statsrådet se till att de åtgärder som avses i 1 och 2 mom. på det sätt som avses i artikel 21 i lufttrafikförordningen följer principerna om proportionalitet och öppenhet och grundas på objektiva och icke-diskriminerande kriterier. Verkningarna av åtgärder som beslutas med stöd av proportionalitetsprincipen får inte gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträfvade målen. Målet ska vara att så lite som möjligt begränsa flygtrafiken och primärt ska det vara fråga om villkor eller begränsningar för användning av flygrutten. Att helt förbjuda användning ska 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. Åtgärderna ska gå att motivera objektivt och stå i rätt proportion till det eftersträfvade målet. När beslut fattas om åtgärder som gäller lufttrafik som omfattas av tillämpningsområdet för lufttrafikförordningen ska proportionalitetsprincipen i första hand ges ett sådant begreppsmässigt innehåll som avses i EU-rätten.

Vid beslut om åtgärder ska det också annars tas hänsyn till bestämmelserna i flygtrafikförordningen och vad som bestäms om att begränsa användningen av lufttrafikerättigheter i tillämpliga internationella fördrag. Till exempel åtgärder som varar i mer än 14 dagar kräver enligt artikel 21.1 i flygtrafikförordningen kommissionens godkännande. Förbud, begränsningar och villkor kan alltså inte förlängas efter 14 dagar om inte kommissionen har godkänt det.

Förbud, begränsningar eller villkor får enligt det föreslagna 3 mom. införas i andra situationer än sådana som äventyrar flygsäkerheten endast om det enligt en riskbedömning som har sammanställts av en annan behörig myndighet i situationen är nödvändigt och proportionerligt. Trafik- och kommunikationsverket ska således samarbeta med andra behöriga myndigheter och utnyttja deras sakkunskap i beslutsfattandet. Behöriga myndigheter är sådana myndigheter till vars verksamhetsområde grunden för förbudet eller begränsningen hänför sig. Beroende på situationen kan det också vara flera myndigheter med vilka samråd ska hållas. Det är således inte möjligt att utarbeta en uttömmande förteckning över behöriga myndigheter i förväg. Till exempel när det införs ett förbud, en begränsning eller villkor enligt 126 a § i syfte att begränsa spridningen av en exceptionell epidemi ska Trafik- och kommunikationsverket hålla samråd

med Institutet för hälsa och välfärd, som enligt 7 § i lagen om smittsamma sjukdomar är sakkunniginrättning för bekämpningen av smittsamma sjukdomar. Trafik- och kommunikationsverket ska på det viset fatta sina beslut baserat på en sådan riskbedömning som utarbetats i samarbete med en sakkunnigpart till vars verksamhetsområde grunden för begränsningen hör. I fråga om flygsäkerheten har dock Trafik- och kommunikationsverket den bästa sakkunskapen och därför kan Trafik- och kommunikationsverket göra riskbedömningen på egen hand när det inför förbud, begränsningar eller villkor för att upprätthålla flygsäkerheten.

I fråga om de åtgärder som avses i 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket sörja för kontakterna med Europeiska kommissionen och med andra stater och deras behöriga myndigheter utifrån vad som föreskrivs i lufttrafikförordningen och tillämpliga internationella avtal. I fråga om de åtgärder som avses i 2 mom. sörjer statsrådet för kontakterna. Enligt artikel 21 i lufttrafikförordningen ska kommissionen och övriga medlemsstater genast underrättas om åtgärderna och erhålla en lämplig motivering för dem.

127 §. Bruksflygtillstånd. Det föreslås att 5 mom. ändras så att det motsvarar regleringen av registreringsskyldigheten för obemannade luftfartyg. Ändringen är lagteknisk och utvidgar inte registreringsskyldigheten för obemannade luftfartyg.

Enligt 10 § i luftfartslagen gäller nationalitetskravet och därmed registreringskravet för ett luftfartyg inte obemannade statsluftfartyg. Med stöd av det gällande 3 mom. krävs inte heller bruksflygtillstånd för flygningar när de genomförs i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter. På registreringen av andra obemannade luftfartyg tillämpas kommissionens genomförandeförordning om obemannad luftfart som antagits med stöd av EASA-förordningen. Den begränsning som gäller obemannade luftfartyg med en operativ massa på högst 150 kilogram i 5 mom. i den gällande paragrafen upphävs således till denna del som motstridig i förhållande till EU-regleringen och ersätts med en begränsning, enligt vilken registreringskravet inte gäller obemannade statliga luftfartyg.

128 §. Tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet. Det föreslås att paragrafen upphävs eftersom den överlappar gällande EU-lagstiftning och därmed är onödig. Det är fråga om en lagteknisk ändring, eftersom bestämmelsen inte har satts i kraft. I stället för den bestämmelse som upphävs införs en ny 128 § om anmälan om flygverksamhet.

När fjärrstyrd flygverksamhet blev allt vanligare slogs det fast att Finland har kompetens och know-how för utveckling av fjärrstyrd flygverksamhet och kommersiell fjärrstyrd flygverksamhet. Då uppstod en vilja att i luftfartslagen införa tillståndsbestämmelser och därmed beredskap att börja använda nationella myndighetstillstånd, eftersom bestämmelser kan behövas om tillstånd krävs i sådana länder som finländska aktörer vill utvidga sin verksamhet till. Tillståndsbestämmelsen flyttades från luftfartslagen till lagen om transportservice i det andra skedet av lagen om transportservice (RP 145/2017 rd, L 301/2018). Det föreskrevs att bestämmelsen ska träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet, men någon förordning av statsrådet om sättande i kraft av bestämmelsen har inte utfärdats. Finland vill ha en så liberal reglering som möjligt som flexibelt medger teknisk utveckling när det gäller fjärrstyrd flygverksamhet. Detta har bidragit till att det inte har ansetts föreligga något behov av att införa bestämmelsen.

Bestämmelser om fjärrstyrd flygverksamhet finns för närvarande i EASA-förordningen och kommissionens genomförandeförordning om obemannad luftfart, som utfärdats med stöd av den. Genomförandeförordningen började tillämpas den 1 januari 2021. EU-regleringens tillämpningsområde omfattar fjärrstyrd flygverksamhet i annan luftfart än sådan statlig luftfart som avses i 2 § 16 punkten i luftfartslagen. Av ovan beskrivna orsaker förutses det inte föreligga

något behov av att sätta i kraft bestämmelsen, och det föreslås därför att paragrafen upphävs som onödig.

128 §. *Anmälan om flygverksamhet som bedrivs med vissa luftfartyg.* I stället för den 128 § som upphävs införs bestämmelser om en ny anmälan om flygverksamhet i sista hand och om Trafik- och kommunikationsverkets befogenhet att utfärda föreskrifter i anslutning till den. Anmälan om flygverksamhet är ett krav i sista hand i förhållande till en nationell operativ licens och en operativ licens enligt lufttrafikförordningen samt ett sådant bruksflygtillstånd som avses i 127 §. Den föreslagna anmälningsskyldigheten ska tillämpas endast på sådan passagerartransport som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om transportservice till den del verksamheten bedrivs med ett luftfartyg som avses i punkt 1 a, d eller g i bilaga I till EASA-förordningen och verksamheten inte förutsätter operativ licens enligt lufttrafikförordningen eller bruksflygtillstånd enligt 127 § och inte något annat följer av förordningar av Europeiska unionens eller av en internationell förpliktelse som är bindande för Finland. Tillämpningsområdet för bestämmelsen är således mycket avgränsat.

Med luftfartyg enligt punkt 1 a, d och g i bilaga I till EASA-förordningen avses historiska luftfartyg och tidigare militära luftfartyg samt kopior av dessa. Med flygverksamhet avses till exempel transport av passagerare med luftfartyg inom kommersiell verksamhet eller klubbverksamhet. Det saknar betydelse vilken juridisk natur den organisation eller person som bedriver verksamheten har. Anmälningsskyldigheten omfattar också luftfart där ett luftfartyg lyfter och landar på samma flygplats.

Anmälningsskyldigheten enligt det föreslagna *1 mom.* påverkar inte kraven på luftvärdighet och kompetens för luftfartyg och flygande personal, vilka i princip ska vara desamma som i annan verksamhet med olika typer av luftfartyg. Syftet med anmälningsskyldigheten är att underlätta tillsynen över att säkerhetsföreskrifterna iakttas. Detta sker genom ett krav på att aktörer som transporterar passagerare i sista hand ger in en anmälan när passagerartransporterna med ett luftfartyg som omfattas av den nationella lagstiftningen annars inte omfattas av någon tillståndsplikt eller anmälningsplikt som gäller verksamhet. Kravet på drifttillstånd enligt den nationella lagstiftningen har i huvudsak upphävts när den gällande luftfartslagen stiftades, eftersom kravet överlappade EU-reglering.

Bestämmelserna om civil luftfartssäkerhet och kommersiell flygtrafik har till största delen harmoniserats genom direkt tillämpliga EU-förordningar, såsom EASA-förordningen och förordningar som antagits med stöd av den samt genom lufttrafikförordningen (EG) nr 1008/2008. När EASA-förordningen sågs över överfördes kommersiell verksamhet med vissa luftfartyg som avses i bilaga I till EASA-förordningen från EASA-förordningens tillämpningsområde till Finlands nationella lagstiftning på det sätt som beskrivs i avsnitt 2.1. Till de luftfartyg som ingår i bilaga I till EASA-förordningen och vars kommersiella verksamhet nu ligger utanför EASA-förordningens tillämpningsområde hör historiska luftfartyg och tidigare militära luftfartyg samt kopior av dessa luftfartyg (punkt 1 a, d och g i bilagan). Den nationella lagstiftningen gäller också de andra luftfartyg som avses i bilaga I till EASA-förordningen plus de som avses i artikel 2.8 i den förordningen, men anmälningsskyldigheten avses bara gälla de luftfartyg, vars kommersiella verksamhet övergick till att omfattas av den nationella lagstiftningen när EASA-förordningen sågs över. Syftet med ändringen är dock att föreskriva att anmälningsskyldigheten ska gälla all flygverksamhet där passagerare transporteras med dessa luftfartyg. Anmälnings-skyldigheten är alltså inte begränsad till att gälla endast kommersiell flygverksamhet

Bestämmelser om bedrivande av lufttrafik och de tillstånd som krävs för detta finns i lufttrafikförordningen. Utanför kravet på operativ licens enligt förordningen ligger flygtrafik som bedrivs

med icke-motordrivna luftfartyg eller ultralätta luftfartyg samt lokala flygningar, det vill säga flygningar som startar och landar på samma flygplats.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om att Trafik- och kommunikationsverket kan meddela närmare föreskrifter om bedrivande av den flygverksamhet som avses i 1 mom. Det är motiverat att bemyndiga Trafik- och kommunikationsverket att utfärda föreskrifter för att effektivisera ett säkert bedrivande av flygverksamhet. Behörigheten att utfärda föreskrifter motsvarar i fråga om verksamhet underställd nationellt drifttillstånd i huvudsak behörigheten att utfärda föreskrifter enligt 69 § i den gamla luftfartslagen (1194/2009) som nu upphävs. Behörigheten att utfärda föreskrifter gäller således endast vissa delområden av bedrivande av flygverksamhet. Föreskrifterna kan gälla organisationen eller personalen hos den som bedriver anmälningspliktig verksamhet, det material som används i den anmälningspliktiga verksamheten, system för säkerhetsledning, flyghandboken eller drifthandboken, verksamhetsmodeller, begränsningar av verksamheten och ekonomiska verksamhetsförutsättningar. Förteckningen i det föreslagna 2 mom. om innehållet i bemyndigandet att utfärda föreskrifter är uttömmande. Syftet med ändringen är inte att förplikta Trafik- och kommunikationsverket att utfärda föreskrifter om anmälningspliktig verksamhet, utan Trafik- och kommunikationsverket överväger själv huruvida föreskrifter ska utfärdas enligt begränsningarna i 128 §. Behörigheten att utfärda föreskrifter ska utövas endast om det är behövligt med tanke på säkert bedrivande av flygverksamhet.

129 a §. Tillämpningsområde. Bestämmelserna om behörigheter och utbildning för flygande personal har till största delen förts över från luftfartslagen till det nuvarande 14 kap. i lagen om transportservice (RP 145/2017 rd). I det sammanhanget preciserades inte kapitlets tillämpningsområde, även om det allmänna tillämpningsområdet för lagen om transportservice och luftfartslagen inte till alla delar är detsamma och avsikten inte är att bestämmelsernas tillämpningsområde ska ändras. För att bringa klarhet i kapitlets räckvidd föreslås en ny 129 a §, där det preciseras att kapitlet ska tillämpas vid luftfart inom finskt territorium på samma sätt som luftfartslagen, om inte något annat följer av Europeiska unionens lagstiftning eller av en internationell förpliktelse som är bindande för Finland. Preciseringsen av tillämpningsområdet behövs särskilt för nationella luftfartyg som huvudsakligen används för att bedriva annan luftfart än sådan som hör till begreppet transportservice. Med stöd av den nya 129 a § sägs det klarare att bestämmelserna ska tillämpas på samma sätt som innan de flyttades över från luftfartslagen till lagen om transportservice.

130 §. Piloter, kabinbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg. I 1 mom. föreslås en uttrycklig hänvisning till kontrollantbehörighet och precisering av att de som hör till flygbesättningen och andra som använder luftfartsradio ska ha begränsad behörighet som radiotelefonist. Samtidigt görs i paragrafens 1 mom. en språklig korrigering. Det föreslås att paragrafens nuvarande 2 mom., som inte har satts i kraft, upphävs eftersom det överlappar EU-reglering. Som ett nytt 2 mom. föreslås en informativ hänvisning till de kompetens- och registreringskrav som gäller fjärrpiloter för obemannade luftfartyg och luftfartygets operatör enligt EU-lagstiftningen.

Till 130 § 1 mom. fogas ett uttryckligt omnämnande av kontrollantbehörighet. Bestämmelser om kraven för kontrollantbehörighet och att verka som kontrollant anges i kapitel K (del FCL) i bilaga I till förordningen om flygande personal. Bestämmelser om den kontrollflygverksamhet som omfattas av den nationella lagstiftningen anges i Trafik- och kommunikationsverkets föreskrift PEL M2-16 om nationell kontrollantbehörighet. Kontrollantbehörigheten avviker från andra flygcertifikat till den del mottagning av kontrollflygningen och lämnande av ett utlåtande över kontrollflygningen hänför sig till en offentlig förvaltningsuppgift. De är en del av bedömningen av pilotens kompetens och utgör grunden för att bevilja piloten certifikat, förlänga giltighetstiden för ett befintligt certifikat eller förnya ett föråldrat certifikat.

Tidigare har kontrollantens uppgift nämnts uttryckligen i luftfartslagen, men sedermera har man i lagen övergått till en mera allmän hänvisning till flygcertifikat och behörigheter som hänför sig till certifikatet. Det här har lett till att kontrollantens uppgift inte nämns separat i lagens 203 § där det föreskrivs om ansvaret för den som utövar offentlig makt. Genom den ändring som nu föreslås synliggörs den karaktär som kontrollantens uppgift har i form av offentlig förvaltningsuppgift och statens ansvar i anslutning till den. Kontrollanten handlar i sin uppgift med tjänsteansvar och staten ansvarar för eventuella skador som kontrollanten orsakar i sin uppgift.

Till 130 § 1 mom. fogas det också en precisering av att de som hör till flygbesättningen och andra som använder luftfartsradio ska ha begränsad behörighet som radiotelefonist. Behörighet som radiotelefonist krävs i enlighet med artikel 37 i Internationella teleunionens (ITU) radio-reglemente av alla som använder en radiostation för luftfart ombord på ett luftfartyg eller på marken. Behörigheterna delas in i två kategorier, varav den som innehar allmän radiotelefonistbehörighet får sköta radiotelefoni inom på vilken flygradio- eller markstation som helst. En innehavare av begränsad radiotelefonistbehörighet får sköta radiotelefoni på sådana flygradio- och markstationer som uteslutande fungerar på de frekvenser som reserverats för rörlig trafik för luftfarten (*Aeronautical mobile service*) eller rörlig trafik för luftfarten via satellit (*Aeronautical mobile-satellite service*, AMSS), när användningen av en sändare endast kräver användning av enkla externa omkopplare. Personal som använder flygradio, såsom flygande personal, flygtrafiktjänstpersonal, underhållspersonal för luftfartyg, teckengivare på flygplatser och, i förekommande fall, annan underhållspersonal, ska ha begränsad radiotelefonistbehörighet. I fråga om flygtrafiktjänstpersonal och underhållspersonal samt andra som använder flygradio och omfattas av luftfartslagens tillämpningsområde finns de relevanta bestämmelserna i luftfartslagen.

Redan före denna textändring tolkades radiotelefonistbehörighet som en behörighet kopplad till flygcertifikat eller certifikat för pilot för fjärrstyrt luftfartyg. I fråga om de behörighetskraven har Transport- och kommunikationsverket meddelat närmare myndighetsföreskrifter med stöd av normgivningsbemyndigandet i 131 § 5 mom.

Men eftersom det föreskrivs särskilt om behörighetskrav för radiooperatörer inom sjöfarten i 104 och 107 § har det ansetts befogat att för tydlighetens skull foga en motsvarande bestämmelse till lagen också i fråga om luftfart. EU-lagstiftningen innehåller inga bestämmelser om behörigheten som radiotelefonist, utan den anses vara en nationellt reglerad behörighet.

Andra användare av flygradio än medlemmar av flygbesättningen som omfattas av lagen om transportservice kan också vara exempelvis fjärrpiloter för obemannade luftfartyg, om de behöver använda flygradio för att få kontakt med aktörer inom den bemannade luftfarten.

Det föreslås att 2 mom. upphävs eftersom det överlappar EU-regleringen. Den nuvarande bestämmelsen om certifikat för pilot för fjärrstyrt luftfartyg ingår i de tillståndsbestämmelser som infördes i luftfartslagen när fjärrstyrd flygverksamhet blev allt vanligare och som ska träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. Någon förordning av statsrådet om ikraftsättandet har inte utfärdats, och det nuvarande 2 mom. är således inte i kraft.

Tillämpningsområdet för momentet är sekundärt i förhållande till de behörighetskrav för fjärrpiloter för obemannade luftfartyg som föreskrivs med stöd av EASA-förordningen. Behörighetskraven för fjärrpiloter för obemannade luftfartyg har blivit tillämpliga efter det att det nuvarande 2 mom. stiftades. Tillämpningsområdet för de behörighetskrav för fjärrpiloter som föreskrivits med stöd av EASA-förordningen är omfattande, och det har inte bedömts finnas något behov av att sätta i kraft det gällande 2 mom. i fråga om statlig luftfart utanför dess räckvidd. Därför föreslås det att paragrafen upphävs; den är onödig och överlappar EU-reglering.

Bestämmelser om kompetenskraven för fjärrpiloter för obemannade luftfartyg finns för närvarande i genomförandeförordningen om obemannad luftfart, som antagits med stöd av EASA-förordningen, i synnerhet dess artikel 8.

133 a §. Besättningskort. Med besättningskort avses ett certifikat som utfärdas för flygbolagens flygbesättning och kabinbesättning och som underlättar vistelsen på flygplatserna i ICAOs medlemsstater. Bestämmelserna om flygande personal har till största delen förts över från luftfartslagen till det nuvarande 14 kap. i lagen om transportservice (RP 145/2017 rd). I det sammanhanget förblev bestämmelsen om besättningskort i luftfartslagen, även om bestämmelserna om flygande personal i övrigt huvudsakligen finns i 14 kap. i lagen om transportservice. För att göra regleringen mer överskådlig blir bestämmelsen nu en ny 133 a § i lagen om transportservice, samtidigt som den upphävs i luftfartslagen. Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll 156 § i luftfartslagen.

180 §. Polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet som myndigheter som övervakar trafiken. Paragrafen föreslås få ett nytt 2 mom. genom vilket det föreskrivs om polisens övervakningsuppgifter i fråga om obemannad luftfart. Samtidigt görs behövliga ändringar i paragrafens rubrik och i 1 mom.

Övervakning av obemannad luftfart är redan nu en del av polisens uppgifter till den del det är fråga om upprätthållande av den allmänna ordningen och säkerheten enligt polislagen eller förebyggande av brottslighet förknippad med det. Dessutom föreskrivs det i 2 kap. 11 a § i polislagen om polisens befogenhet att i polisuppdrag ingripa i obemannade luftfartygs färd. I och med den nu föreslagna 266 a § i lagen om transportservice bestraffas brott mot de centrala kraven för fjärrpiloter för obemannade luftfartyg som luftfartsförseelse som gäller obemannad luftfartygsverksamhet. Enligt 180 § i lagen om transportservice är polisens övervakningsuppgifter i fråga om iakttagandet av lagen om transportservice dock begränsade till enbart vägtrafik. Det är dock ändamålsenligt att hänvisa också övervakningen av att kraven för fjärrpiloter för obemannade luftfartyg iakttas till polisen och inte till Trafik- och kommunikationsverket som verkar som allmän tillsynsmyndighet i enlighet med 178 §. Övervakningen av iakttagandet av kraven för fjärrpiloter ingår i form av upprätthållande av den allmänna ordningen och säkerheten samt förebyggande av brottslighet förknippad med det således i polisens uppgifter, om inte polisens uppgifter är avgränsade i 180 § till enbart vägtrafik. Följaktligen föreslås en ändring av 180 § så att polisen inom sitt eget uppgiftsområde också övervakar obemannad luftfart. Syftet med förslaget är alltså inte att ändra den allmänna fördelningen av befogenheter mellan myndigheterna i fråga om övervakning av trafiken.

Kompetens- och ålderskravet för fjärrpiloter och registreringskravet för en operatör av ett obemannat luftfartygssystem grundar sig på EU-lagstiftning och närmare bestämmelser om dem finns i genomförandeförordningen om obemannad luftfart som antagits med stöd av EASA-förordningen. EASA-förordningen definieras i 120 § 1 mom. 2 punkten i lagen om transportservice. Dessutom föreskrivs det i 135 a § i lagen om transportservice om ett nationellt undantag från kraven på minimiåldern för en fjärrpilot för ett obemannat luftfartygssystem och i den nu föreslagna 266 a § föreskrivs det om luftfartsförseelse som gäller obemannad luftfartygsverksamhet.

Eftersom det i paragrafen i fortsättningen också kommer att föreskrivas om annan övervakning än övervakning av vägtrafiken ska hänvisningen till vägtrafik strykas i rubriken. Avsikten är dock inte att ändra innehållet i paragrafens 1 mom. och därför infogas däremot där ett omnämnande av vägtrafik. I rubriken till den gällande paragrafen och i 1 mom. har Gränsbevaknings-

väsentet i strid med etablerad praxis skrivits med liten begynnelsebokstav. I 1 mom. och paragrafens rubrik görs det dessutom en språklig korrigering, genom vilken stavningen av Gränsbevakningsväsendet ändras så att det börjar med stor bokstav.

194 a §. *Behörig myndighet enligt EASA-förordningen och lufttrafikförordningen.* I paragrafen anges det att Trafik- och kommunikationsverket verkar som behörig myndighet enligt EASA-förordningen och kommissionens förordningar som antagits med stöd av den och enligt lufttrafikförordningen. EASA-förordningen och lufttrafikförordningen definieras i 120 § 1 mom. i lagen om transportservice. Med stöd av EASA-förordningen har antagits till exempel genomförandeförordningen om obemannad luftfart där kompetensen för fjärrpiloter av obemannade luftfartyg regleras.

Det är fråga om en lagteknisk precisering, genom vilken Trafik- och kommunikationsverkets befogenheter klarläggs i fråga om EU-lagstiftningen. Trafik- och kommunikationsverket har i fråga om EASA-förordningen och förordningar som antagits med stöd av den utsetts till behörig myndighet i 3 § 1 mom. 5 punkten i luftfartslagen. Det hänvisas dock också i lagen om trafikservice till EASA-förordningen och till kommissionens förordningar som antagits med stöd av den och därför är det bra att ange Trafik- och kommunikationsverkets befogenheter också i denna lag.

203 §. *Ansvar för den som utövar offentlig makt.* Den ändring som föreslås i 1 mom. Hänförs till ändringen av 130 § och till fastställande av att den kontrollant som bedömer pilotens kompetens sköter en offentlig förvaltningsuppgift och bär tjänsteansvar för sin uppgift. Det föreslås att det till den förteckning över den grupp av personer som sköter offentliga förvaltningsuppgifter i paragrafens 1 mom. fogas den kontrollant som avses i 130 § i lagen om transportservice. En kontrollant är jämförbar med den examinator för prov för förare inom järnvägstrafiken som redan nämnts i momenten och som avses i 89 §. Dessutom görs en språklig korrigering i syfte att förtydliga paragrafen.

242 §. *Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd eller beslut om godkännande.* Paragrafens 2 mom. föreslås få en ny 3 punkt, där det föreskrivs att Trafik- och kommunikationsverket får ändra eller begränsa ett tillstånd eller begränsa verksamhet underställd beslutet om godkännande eller återkalla tillståndet eller beslutet om godkännande om tillståndshavaren inte iakttar det luftfartsavtal som utgör grund för trafikstillståndet eller annan internationell förpliktelse. Den nuvarande 2 mom. 3 punkten blir ny 4 punkt. För att göra regleringen mer överskådlig överförs bestämmelsen till 242 § i lagen om transportservice, samtidigt som den upphävs i luftfartslagen. Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll 148 § 1 mom. 5 punkten i luftfartslagen.

Till följd av tillägget fogas också till paragrafens 4 mom. ett omnämnande av den nya 2 mom. 3 punkten.

249 §. *Verksamhetsförbud i vissa fall.* Till paragrafen fogas ett nytt 5 mom. som gör det möjligt att tills vidare eller för viss tid förbjuda eller begränsa sådan luftfartsrelaterad verksamhet som avses i 13 eller 14 kap. i lagen om transportservice och för vars bedrivande det räcker med en anmälan. Momentet motsvarar till största delen rätten att förbjuda anmälningspliktig verksamhet enligt 148 § i luftfartslagen. Förutsättningarna för att förbjuda verksamhet motsvarar de förutsättningar för återkallelse av tillstånd som anges i 242 §.

Avsikten är att genom en bestämmelse om ingripande i anmälningspliktig verksamhet tydligt lyfta fram myndigheternas rätt att förbjuda verksamhet även om det inte krävs myndighetstillstånd för att inleda verksamheten. Myndigheterna ska kunna säkerställa att verksamheten är

säker, vilket förutsätter tillräckliga medel för att ingripa i tillståndspliktig verksamhet för genomförande av tillsynen.

Enligt 127 § kan Transport- och kommunikationsverket tillåta att bruksflyg bedrivs efter anmälan eller utan tillstånd, om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten. Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket med stöd av 135 § tillåta att sådan utbildning som avses i dess 1 mom. utövas efter anmälan eller utan tillstånd, om motsvarande utbildningsverksamhet enligt Europeiska unionens lagstiftning får utövas efter anmälan eller utan tillstånd och om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten. Vissa av Europeiska unionens förordningar möjliggör anmälningspliktig certifiering och utbildning för behörigheter av flygbesättning utan flygutbildningstillstånd, och motsvarande möjlighet har också införts nationellt.

251 §. *När ett drifttillstånd eller trafiktillstånd förfaller.* I paragrafen ska det i fortsättningen föreskrivas också om när det drifttillstånd som avses i 123 § förfaller. Bestämmelser om när drifttillstånd förfaller har tidigare funnits i 150 § i luftfartslagen, men eftersom det numera föreskrivs om drifttillstånd i lagen om transportservice är det motiverat att överföra bestämmelserna om när de förfaller till 251 § i lagen om transportservice.

I 1 mom. Föreslås det ingå en ny 2 punkt, enligt vilken ett drifttillstånd eller ett trafiktillstånd också förfaller om tillståndshavaren avslutar eller avbryter sin flygverksamhet. Dessutom fogas till paragrafen ett nytt 2 mom., enligt vilket det tillstånd som avses i 1 mom. förfaller endast om tillståndshavaren inte inom den tid som Trafik- och kommunikationsverket bestämmer påvisar att de operativa och ekonomiska kraven för att få tillstånd uppfylls eller att avbrottet i trafiken beror på sådana exceptionella faktorer, som inte den som innehar drifttillstånd eller trafiktillstånd har kunnat påverka.

Ändringarna motsvarar till största delen luftfartslagens 150 § 2 punkt som upphävs genom denna proposition. Med avvikelse från den gällande lagstiftningen är bestämmelsen i 2 mom. som hänför sig till den tidsfrist på 6 månader som Transport- och kommunikationsverket har bestämt ändå tillämplig också i de situationer som avses i 1 mom. 1 punkten, det vill säga när tillståndshavaren inte alls har börjat bedriva flygverksamhet eller utöva trafikrättigheterna i enlighet med villkoren i drifttillståndet eller trafiktillståndet.

256 §. *Begäran om omprövning.* Enligt förslaget ska 2 mom. preciseras till den del det gäller rätten för den söker eller innehar ett persontillstånd att begära omprövning av ett utlåtande eller beslut som meddelats av en aktör som utbildar flygande personal enligt 135 §. Enligt det gällande 2 mom. gäller rätten för den söker eller innehar ett persontillstånd att begära omprövning utlåtanden eller beslut av utövare av utbildningsverksamhet när den som utövar utbildning har beviljats ett sådant utbildningstillstånd som avses i 135 §. Transport- och kommunikationsverket kan med stöd av 135 § 2 mom. också tillåta att utbildning utövas efter anmälan.

Momentet preciseras nu genom ett uttryckligt omnämnande av rätten för den söker eller innehar ett persontillstånd att begära omprövning av ett utlåtande eller beslut av den som bedriver utbildningsverksamhet också när Transport- och kommunikationsverket med stöd av 135 § 2 mom. har tillåtit utbildningsverksamheten efter anmälan. Förfarandet för att söka ändring i fråga om utbildningsverksamhet blir på så sätt enhetligt ur sökandens eller innehavarens synvinkel oberoende av om utbildningsorganisationen bedriver verksamhet med stöd av tillstånd eller anmälan enligt 135 §.

Till följd av tillägget får omprövning hos Transport- och kommunikationsverket också begäras av ett utlåtande eller något annat beslut av den som utövar anmälningspliktig utbildningsverksamhet enligt 135 §. Ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning får

överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

I momentet görs dessutom en språklig korrigering.

266 §. Olovlig flygverksamhet. Paragrafen föreslås få bestämmelser om möjlighet att döma ut bötesstraff för olovlig flygverksamhet, inte bara för bedrivande av specialiserad flygverksamhet utan behörigt tillstånd, utan också för underlåtenhet att göra behörig deklaration för bedrivande av anmälningsskyldig verksamhet och för bedrivande av obemannad luftfartsverksamhet utan behörigt tillstånd eller behörig deklaration. I förseelsen inkluderas också försummelse att iakttä den nationella anmälningsskyldighet i sista hand som gäller transport av passagerare och som föreskrivs i den föreslagna 128 § eller de med dem förknippade närmare föreskrifter som Trafik- och kommunikationsverket meddelat.

Bestämmelser om krav på auktorisation och deklaration för specialiserad flygverksamhet finns i artikel 1.3 och 1.4 i flygdriftförordningen. Enligt den förordningen krävs det deklaration för kommersiell specialiserad flygverksamhet med flygplan och helikoptrar och icke-kommersiell trafik, inklusive icke-kommersiell specialiserad flygverksamhet, med komplexa motordrivna luftfartyg. Vidare krävs det auktorisation för kommersiell specialiserad flygverksamhet av högriskkaraktär. Med detta avses verksamhet med luftfartyg som utförs över ett område där säkerheten för tredje man på marken sannolikt hotas i händelse av en nödsituation eller som, enligt beslut av den behöriga myndigheten på den plats där verksamheten utförs, på grund av sin särskilda karaktär och den lokala miljö där den genomförs utgör en hög risk, särskilt för tredje man på marken.

I enlighet med genomförandeförordningen om obemannad luftfart krävs en anmälan till den behöriga myndigheten i registreringsstaten för drift av ett obemannat luftfartygssystem (UAS) enligt standardscenariot i den ”specifika” driftkategorin med medelstor risk. För annan verksamhet än sådan som avses i standardscenariot och som hör till den ”specifika” driftkategorin krävs tillstånd till drift. Tillstånd eller deklaration krävs dock inte, om en operatör av ett obemannat luftfartygssystem (UAS-operatör) har ett separat drifttillstånd för lätta UAS (LUC) eller om verksamheten bedrivs i en modellflygklubb eller modellflygförening som har beviljats tillstånd enligt artikel 16 i förordningen.

Ett regleringssätt där flexibel anmälningsskyldighet ersätter tillståndsplikt för verksamheten blir allt vanligare inom EU-lagstiftningen om säkerheten inom den civila luftfarten. När verksamheten inte längre kräver tillstånd bygger tillsynen över säkerhetsbestämmelserna på uppföljning av aktörernas anmälningar i stället för på föregripande tillståndsovervakning. Det väsentliga för tillsynen över att säkerhetsbestämmelserna följs blir således att aktörerna fullgör sin anmälningsskyldighet när verksamheten i sig inte kräver förhandsgodkännande av myndigheterna i form av tillståndsprövning.

Enligt artikel 131 i EASA-förordningen ska medlemsstaterna fastställa effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner för överträdelse av förordningen och de rättsakter som antagits på grundval av den. Både flygdriftförordningen och genomförandeförordningen om obemannad luftfart har antagits med stöd av EASA-förordningen. Eftersom övervakningen av säkerheten vid bedrivande av anmälningsskyldig verksamhet i väsentlig grad baserar sig på aktörernas egna anmälningar är det en effektiv, ändamålsenlig, proportionerlig och avskräckande påföljd att försummelse av de viktigaste anmälningsskyldigheterna som gäller aktörerna bestraffas som en förseelse som gäller olovlig flygverksamhet.

Genom den föreslagna 128 § införs bestämmelser om en ny anmälan om flygverksamhet i sista hand. Anmälan är ett krav i sista hand i förhållande till en nationell operativ licens och en operativ licens enligt lufttrafikförordningen samt ett sådant bruksflygtillstånd som avses i 127 §, och kravet ska tillämpas endast på sådan passagerartransport som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om transportservice till den del verksamheten bedrivs med ett luftfartyg som avses i punkt 1 a, d eller g i bilaga I till EASA-förordningen och verksamheten inte förutsätter operativ licens enligt lufttrafikförordningen eller bruksflygtillstånd enligt 127 § och inte något annat följer av förordningar av Europeiska unionens eller av en internationell förpliktelse som är bindande för Finland. Sådana luftfartyg är historiska luftfartyg och luftfartyg som har använts av väpnade styrkor (tidigare militära luftfartyg) samt kopior av dem.

266 a §. Förseelser som gäller obemannad luftfartygsverksamhet. I paragrafen föreslås bestämmelser om en ny förseelse som gäller styrning eller användning av obemannade luftfartyg i strid med de viktigaste krav som ställs på fjärrpiloter eller operatörer.

Bestämmelser om registreringskraven för UAS-operatörer och om krav som gäller fjärrpilots kompetens och minimiålder finns i genomförandeförordningen om obemannad luftfart, till vilken det hänvisas i det nya föreslagna 130 § 2 mom. i lagen om transportservice. I 135 a § i lagen om transportservice föreskrivs det dessutom om ett nationellt undantag från ålderskravet för fjärrpiloter. I enlighet med det nationella undantaget är minimiåldern i Finland 12 år för fjärrpiloter för obemannade luftfartygssystem i den ”öppna” kategorin och minimiåldern 15 år för fjärrpiloter för obemannade luftfartygssystem i den ”specifika” kategorin. Syftet med EU-regleringen om UAS-verksamhet är att främja en hög säkerhetsnivå inom luftfarten och möjliggöra säker användning av obemannade luftfartyg. För att främja dessa mål bör fjärrstyrning som strider mot de viktigaste kraven på fjärrpiloter och användning som strid mot de viktigaste kraven på operatörer bestraffas som en förseelse bestraffas när någon bryter mot kraven uppsåtligt eller av grov oaktsamhet. Bestämmelserna ska enligt förslaget finnas i lagen om transportservice, eftersom bestämmelserna om behörigheter som gäller styrande av luftfartyg har koncentrerats till den lagen.

Enligt artikel 131 i EASA-förordningen, som gäller säkerhet inom civil luftfart, ska medlemsstaterna fastställa effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner för överträdelse av förordningen och de rättsakter som antagits på grundval av den. Med tanke på säkerhetsmålen i EU-lagstiftningen om obemannad luftfart samt säkerheten för andra som använder luftrummet och för allmänheten är det viktigaste att fjärrpiloter och operatörer av obemannade luftfartyg iakttar gällande krav på kompetens, minimiålder och registrering. En fjärrpilot för ett obemannat luftfartyg som inte uppfyller kompetenskraven i artikel 8 i genomförandeförordningen eller det föreskrivna minimiålderskravet eller en UAS-operatör som inte är registrerad trots kravet på det i artikel 14 i genomförandeförordningen kan genom sitt förfarande medföra fara för andra luftfartens användare. Inom luftfarten är sådana faror utan undantag förknippade med ett allvarligt hot mot liv eller hälsa. En förseelse som kan leda till böter bedöms vara en tillräcklig, proportionell, effektiv och avskräckande påföljd för att säkerställa att fjärrpiloterna och UAS-operatörer iakttar de föreskrivna kraven på kompetens, minimiålder och registrering, vilka är de viktigaste med tanke på en säker verksamhet.

Bestämmelser om kompetenskraven för fjärrpiloter som använder UAS finns i den genomförandeförordning för obemannad luftfart som antagits med stöd av EASA-förordningen. I artikel 8 i genomförandeförordningen finns bestämmelser om kompetenskraven för fjärrpiloter som använder UAS. Kraven bestäms utifrån riskkategori för verksamheten. Bestämmelser om minimiåldern för en fjärrpilot för ett obemannat luftfartygssystem i Finland finns i 135 a § i lagen om transportservice. I artikel 14 i genomförandeförordningen föreskrivs det om skyldigheten

för UAS-operatör att registrera sig och om förfarandet vid registrering. Definitionerna av obemannade luftfartyg och fjärrpilot finns i artikel 3.30 och 3.31 i EASA-förordningen. Med ett obemannat luftfartygssystem (UAS) avses enligt genomförandeförordningen för obemannad luftfart ett obemannat luftfartyg och utrustning för att kontrollera det på avstånd. Statlig luftfart omfattas inte av EASA-förordningen eller genomförandeförordningen för obemannad luftfart.

Det går att göra sig skyldig till förseelsen bara när fjärrpiloten eller UAS-operatören omfattas av kraven på kompetens, minimiålder eller registrering enligt genomförandeförordningen för obemannad luftfart. Vid förseelsen tillämpas de allmänna förutsättningarna för straffansvar och därmed kan en person som är yngre än femton år inte påföras straffansvar. På så sätt kan man till exempel i praktiken inte bli straffrättsligt ansvarig för verksamhet som strider mot minimiåldersgränsen enligt 135 a § i lagen om transportservice, eftersom åldersgränserna på grund av ett nationellt undantag i Finland gäller endast personer under 15 år. Åklagaren eller domstolen kan, när den anser det nödvändigt, ge Transport- och kommunikationsverket tillfälle att bli hört på samma sätt som enligt 180 § i luftfartslagen vid behandlingen av luftfartsförseelser.

7.4 Lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation

265 §. Påvisande av behörighet. Det föreslås att 5 mom. ändras. Det är fråga om en teknisk ändringskorrigerings. Bestämmelser om den behörighet som krävs för radiokommunikation för luftfart, dvs. begränsad radiotelefonistbehörighet, finns i luftfartslagen i fråga om flygtrafik-tjänst- och underhållspersonal samt teckengivare på flygplatser. I fråga om flygande personal finns de relevanta bestämmelserna i lagen om transportservice.

7.5 Strafflagen

1 §. Äventyrande av trafiksäkerheten. Enligt förslaget ska 2 mom. 2 punkten uppdateras med hänvisningar till 13 och 14 kap. i lagen om transportservice, EU:s EASA-förordning om civil luftfartssäkerhet och de förordningar som antagits med stöd av den samt till EU:s förordning om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och förordningar som antagits med stöd av den. I övrigt ändras varken innehållet i bestämmelsen eller gärningssätten. Ett villkor för straffbarhet är fortsatt att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet. För att paragrafen ska vara enhetlig avses momentet fortfarande innehålla en lika allmän laghänvisning som i andra moment i samma paragraf avseende andra trafikformer. Det föreslås inga ändringar i de momenten i det här sammanhanget. Efter den föreslagna ändringen kan luftfartygets pilot, besättningsmedlemmar eller andra med flygsäkerhetsuppgift tillräknas äventyrande av trafiksäkerheten dels för brott mot luftfartslagen, dels också för brott på det sätt som avses i 1 mom. mot 13 eller 14 kap. i lagen om transportservice, EASA-förordningen eller de genomförandakter som antagits med stöd av den, eller mot förordningen om skyddsregler eller förordningar som antagits med stöd av den.

Säkerhetsbestämmelserna för den civila luftfarten har utvecklats efter det att den gällande 2 punkten stiftades på så sätt att merparten av bestämmelserna om säkerheten inom den civila luftfarten har harmoniserats genom de direkt tillämpliga EASA-förordningen och förordningen om skyddsregler eller de förordningar som kommissionen antagit med stöd av dem. Dessutom har bestämmelser om tillståndspliktig flygverksamhet och om den flygande personalens behörigheter och utbildning flyttats över från luftfartslagen till avdelning II 13 och 14 kap. i lagen om transportservice. Luftfartslagen och lagen om transportservice tillämpas inom luftfarten endast till den del något annat inte följer av en direkt tillämplig EU-förordning. Straffbestämmelsen tillämpas på brott mot eller försummelse av de skyldigheter som föreskrivs i det regelverk för civil luftfart som specificeras i 2 punkten, och därför uppdateras så att det motsvarar det nuvarande rättsläget i fråga om rättsakter som innehåller bestämmelser om verksamhet som

påverkar säkerheten inom den civila luftfarten och om skyldigheterna för dem som utför flygsäkerhetsuppgifter.

Inom den militära luftfarten, statliga luftfarten eller vid flygning med historiska luftfartyg, amatörbyggda eller lätta luftfartyg som närmare beskrivs i bilaga I till EASA-förordningen kan man göra sig skyldig till brott mot bestämmelserna i luftfartslagen eller lagen om transportservice eller mot föreskrifter som utfärdats med stöd av dem. EASA-förordningen och kommissionens förordningar som antagits med stöd av den tillämpas till exempel på fjärrpiloter för obemannade luftfartyg, flygledare och på största delen av piloterna. Kraven som gäller säkerhetskontroll anges i sin tur i förordningen om skyddsregler och i kommissionens förordningar som antagits med stöd av den.

Till exempel i punkt CAT.GEN.MPA.100 i bilaga IV till flygdriftsförordningen som antagits med stöd av EASA-förordningen anges besättningens ansvar under flygningen. Det omfattar bland annat skyldighet att rapportera felfunktion och bristfälligheter som besättningen anser kan påverka luftfartygets luftvärdighet och skyldighet att följa arbets- och vilotider. Om besättningsmedlemmen inte handlar i enlighet med dessa skyldigheter som grundar sig på EU-lagstiftningen kan han eller hon göra sig skyldig till äventyrande av trafiksäkerheten. Även flygreglerna grundar sig på EU-lagstiftningen, alltså till exempel de väjningsregler som tillämpas inom den allmänna flygtrafiken. Underlåtelse att iaktta väjningsregler inom luftfarten eller bestämmelser om minimiflyghöjd ska bestraffas som brott mot SERA-förordningen som antagits med stöd av EASA-förordningen.

Följaktligen kan till exempel piloter som inte iakttar kraven på minimiflyghöjd eller väjningsregler, marktjänstpersonal som inte säkrar lasten i enlighet med kraven, flygledare som hänvisar ett luftfartyg till en start- och landningsbana där det finns plogfordon, fjärrpiloter för obemannade luftfartyg som inte iakttar bestämmelser om flygning över en folkmassa eller säkerhetskontrollanter som inte kontrollerar personer eller resgods i enlighet med kraven göra sig skyldiga till äventyrande av trafiksäkerheten.

Med den i 2 § 4 punkten i luftfartslagen nämnda EASA-förordningen avses 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. Förordningen utgör grundvalen för EU:s regelverk av säkerheten inom den civila luftfarten. I tabellen nedan räknas de kommissionsförordningar om civil luftfartssäkerhet upp som antagits med stöd av EASA-förordningen.

<i>Kommissionens förordningar som antagits med stöd av EASA-förordningen (läget 11.8.2021):</i>
--

Kommissionens förordning (EU) 1178/2011 av den 3 november 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.
--

Kommissionens förordning (EU) nr 1332/2011 av den 16 december 2011 om gemensamma krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden för avvärjande av kollisioner i luften.
--

RP 197/2021 rd

Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer.
Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EG) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010.
Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.
Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.
Kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.
Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter.
Kommissionens förordning (EU) 2015/340 av den 20 februari 2015 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygledarcertifikat samt andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 och upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 805/2011.
Kommissionens förordning (EU) 2015/640 av den 23 april 2015 om ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för en viss typ av drift och om ändring av förordning (EU) nr 965/2012.
Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/373 av den 1 mars 2017 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.
Kommissionens förordning (EU) 2018/395 av den 13 mars 2018 om detaljerade regler för ballongverksamhet samt för licensiering av flygbesättningar för ballonger enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139.
Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1048 av den 18 juli 2018 om krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden avseende prestandabaserad navigation.

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1976 av den 14 december 2018 om detaljerade regler för segelflygverksamhet samt för licensiering av flygbesättningar för segelflygplan enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139.

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 av den 24 maj 2019 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg.

En uppdaterad förteckning över rättsakter som kommissionens antagit med stöd av EASA-förordningen och deras gällande innehåll finns dels i på unionens officiella författningssamlingar, dels också på Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet EASAs webbplats: <https://www.easa.europa.eu/regulations>. Transport- och kommunikationsverket är med stöd av 3 § i luftfartslagen behörig nationell myndighet enligt EASA-förordningen och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den.

Förordningen om skyddsregler enligt 3 § i luftfartslagen avser Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002. Förordningen utgör grundvalen för EU:s regelverk av skyddsregler för den civila luftfarten. Med stöd av den har antagits de kommissionsförordningar som räknas upp i tabellen nedan och som påverkar säkerheten inom den civila luftfarten.

Kommissionens förordningar som antagits med stöd av förordningen om skyddsregler (läget 24.8.2021):

Kommissionens förordning (EG) nr 272/2009 av den 2 april 2009 om komplettering av de gemensamma grundläggande standarder för skydd av civil luftfart som fastställs i bilagan till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008.

Kommissionens förordning (EU) nr 1254/2009 av den 18 december 2009 om kriterier för hur medlemsstaterna kan bevilja undantag från de gemensamma grundläggande standarderna för skydd av civil luftfart och anta alternativa säkerhetsåtgärder.

Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 av den 5 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd.

En uppdaterad förteckning över rättsakter som kommissionens antagit med stöd av förordningen om skyddsregler och deras gällande innehåll finns dels i unionens officiella författningssamlingar, dels också på Europeiska kommissionens webbplats: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security/legislation_en. Transport- och kommunikationsverket är med stöd av 3 § i luftfartslagen behörig nationell myndighet enligt förordningen om skyddsregler och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den.

2 §. Grovt äventyrande av trafiksäkerheten. Det föreslås att 2 mom. 2 punkten ändras på samma sätt som 1 §.

En pilot som avsevärt underskrider den tillåtna minimiflyghöjden eller en person som lastar luftfartyget med ansenlig övervikt kan göra sig skyldig till grovt äventyrande av trafiksäker-

heten. Dessutom kan till exempel en fjärrpilot för ett obemannat luftfartyg, som flyger ett obemannat luftfartyg nära en flygplats så att det utgör fara för passagerartrafiken eller en säkerhetskontrollant som i förvärvssyfte låter bli att avlägsna ett vapen från resgods göra sig skyldig till grovt äventyrande av trafiksäkerheten.

Inom luftfart kan brott mot reglerna begås på synnerligen många sätt som måste betraktas såsom särskilt farliga. Det är inte möjligt att ge en uttömmande förteckning över dessa situationer och de nämnda kvalifikationsgrunderna ska därför endast betraktas som exempel. I förslaget har det alltså ansetts nödvändigt att göra ett undantag från den i andra sammanhang tillämpade principen om att rekvisit för den kvalificerade gärningsformen utformas med hjälp av en uttömmande förteckning över de omständigheter som gör brottet kvalificerat (RP 32/1997 rd).

7.6 Lagen om försvarsmakten

15 a §. *Ingripande i obemannade luftfartygs färd.* I 15 a § 1 mom. görs en precisering som fyller paragrafens ursprungliga syfte om att Försvarsmaktens befogenhet att tillfälligt omhänderta ett obemannat luftfartyg i enlighet med 15 a § också ska gälla UAS-zoner i enlighet med 11 a § i luftfartslagen.

Syftet med 15 a § är att förhindra olovlig underrättelseverksamhet som riktar sig mot mål som är viktiga för Försvarsmakten och landets försvar och andra hot, och i detta syfte har det i bestämmelsen föreskrivits om omfattande befogenheter för Försvarsmakten att ingripa i obemannade luftfartygs färd. I 15 a § har det endast hänvisats till 11 § i luftfartslagen, eftersom regleringen av UAS-zoner först senare har införts i luftfartslagen. Lagstiftarens syfte har inte varit att utesluta UAS-zoner ur bestämmelsens tillämpningsområde och därför är det motiverat att i paragrafen också hänvisa till 11 a § i luftfartslagen. Andringen är i grunden alltså fråga om en lagteknisk precisering som tjänar lagens syfte.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

8.1 Nya normgivningsbemyndiganden

I det lagförslag som gäller luftfartslagen ges Transport- och kommunikationsverket nya normgivningsbemyndiganden enligt följande:

- med stöd av den föreslagna 40 §, om auktorisering av granskare av luftvärdighet och om behövliga yrkeskunskaper, arbetsredskap, arbetslokaler, arbetsmetoder och anvisningar,
- med stöd av den föreslagna 44 a §, om tillförlitlig utredning av bullernivån från luftfartyg, om sådana modifieringsarbeten som inverkar på bullret och om miljövärdighetsbevisets utformning och innehåll,
- med stöd av den föreslagna 110 §, om de grunder för utformningen av flygprocedurer som gäller leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer.

I det lagförslag som gäller lagen om transportservice ges Transport- och kommunikationsverket nya normgivningsbemyndiganden enligt följande:

- med stöd av den föreslagna 128 §, om förutsättningarna för att anmälningspliktig flygverksamhet ska bedrivas på ett betryggande sätt.

Inom luftfarten finns det särskilda skäl för användningen av normgivningsbemyndiganden. Normgivningsbemyndigandena gäller en noggrant avgränsad grupp av luftfartsaktörer med professionella särdrag. Det är fråga om att meddela tekniska föreskrifter med stöd av ett noggrant avgränsat normgivningsbemyndigande. Regleringens betydelse i sak kräver inte att den sker genom lag eller förordning. I avsnitt 12 görs det en närmare bedömning av normgivningsbemyndigandena i förhållande till grundlagen.

8.2 Normgivningsbemyndiganden som upphävs

I 69 § i luftfartslagen från år 2009 har det funnits ett normgivningsbemyndigande för Transport- och kommunikationsverket som har gällt förutsättningarna för säker flygverksamhet. Detta har varit i kraft till den del det har handlat om kommersiell transport med luftballong. Det föreslås att paragrafen upphävs eftersom den överlappar EU-bestämmelserna, vilket betyder att normgivningsbemyndigandet samtidigt upphävs. Transport- och kommunikationsverket bör i samband med verkställandet av propositionen kontrollera om det finns föreskrifter som meddelats med stöd av den bestämmelse som upphävs och som fortfarande gäller, och vid behov upphäva dem.

9 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft senast den 31 december 2021. Det föreslås emellertid att ändringarna i 110 § i luftfartslagen ska träda i kraft den 27 januari 2022.

I fråga om de lagstiftningsändringar som gäller bristerna i genomförandet av MKB-direktivet har det meddelats till kommissionen att ändringarna bereds på ett sådant sätt att de i sin helhet kan träda i kraft senast under loppet av 2021.

De delar av genomförandeförordningen om flygledningstjänst som gäller tillhandahållande av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer börjar tillämpas från och med den 27 januari 2022. Ändringarna i 110 § i luftfartslagen hänger samman med ikraftträdandet av genomförandeförordningen om flygledningstjänst och därför föreslås det att de ska träda i kraft samtidigt som EU-bestämmelserna träder i kraft

10 Verkställighet och uppföljning

Kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket följer säkerhetsutvecklingen inom luftfarten och särskilt den obemannade luftfarten samt hur den nationella luftfartslagstiftningen fungerar.

När det gäller den 88 a § om statsunderstöd för inrättande och drift av flygplatser som finns i förslaget till lag om ändring av luftfartslagen är det skäl att följa beloppet av de understöd som söks och beviljats. Transport- och kommunikationsverket ska rapportera om tillämpningen av bestämmelsen till kommunikationsministeriet senast den 31 december 2024.

Inom EU bereds det just nu lagstiftning om ett gemensamt europeiskt luftrum. Europeiska kommissionen lade den 22 september 2020 fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (nedan *SES2+-förslaget*) och ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet rörande förmågan hos Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet att verka som organ för prestationsgranskning inom det gemensamma europeiska luftfartsområdet. I SES2+-förslaget föreslås det att leverantörer av

flygvädertjänst inte ska utses med ensamrätt. Om ensamrätten för leverantörer av flygvädertjänst i och med SES2+-förslaget slopas, eller om förslaget leder till andra ändringar i fråga om hur de utses, behöver man även överväga en uppdatering av 108 § i luftfartslagen. SES2+-förslaget har under 2020–2021 behandlats i arbetsgrupper som tillsatts av rådet, men tills vidare finns det ingen information om tidsplanen för EU-parlamentets behandling. Riksdagen har informerats om SES2+-förslaget genom en skrivelse av statsrådet som överlämnades den 5 november 2020 (U 59/2020 rd).

När det gäller den 110 § om flygprocedurer som finns i förslaget till lag om ändring av luftfartslagen är det skäl att följa om samordningen av procedurerna är tillräckligt effektiv med stöd av den föreslagna paragrafen. I fortsättningen följer Transport- och kommunikationsverket i anknytning till tjänsteuppdraget hur saken utvecklas, eftersom verket beviljar certifikat till leverantörer av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer och meddelar närmare föreskrifter om kriterierna för utformningen.

När det gäller den 112 § om anordningar och system som används för flygtrafiktjänster som finns i förslaget till lag om ändring av luftfartslagen är det skäl att följa den statliga och militära luftfartens behov i fråga om anordningar och system som används för flygtrafiktjänster samt frågor som gäller prissättningen av dem. Den delegation för lufrumsplanering som tillsatts med stöd av 107 § i luftfartslagen följer hur situationen utvecklas.

11 Förhållande till andra propositioner

Till följd av EU-kommissionens formella underrättelse i fråga om hur MKB-direktivet har genomförts i Finland har miljöministeriet berett en proposition med förslag till ändringar i MKB-lagen, som är den allmänna lagen för MKB-förfarandet, samt i vissa författningar som gäller tillstånd och som hör till miljöministeriet (statsrådets tjänst för projektinformation Hankeikkuna, projektnummer YM038:00/2020; [länk](#)). Förslaget överlämnades till riksdagen den 8 april 2021 (RP 50/2021).

Kommunikationsministeriet har berett en proposition om lagstiftningsändringar som ska komplettera det nya vägsäkerhetsdirektivet (EU) 2019/1936 (statsrådets tjänst för projektinformation Hankeikkuna, projektnummer LVM053:00/2019; [länk](#)). I detta sammanhang har det föreslagits sådana ändringar i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2003) och banlagen (110/2017) som genomförandet av MKB-direktivet förutsätter. Förslaget överlämnades till riksdagen den 23 september 2021 (RP 138/2021).

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice samt till lagar som har samband med den överlämnas till riksdagen under hösten 2021. I propositionen föreslås det ändringar i lagen om transportservice, lagen om ändring av lagen om utstationering av arbetstagare, lagen om utstationering av arbetstagare och lagen om överlastavgift. I bägge propositionerna ändras 242 § i lagen om transportservice sådan paragrafen lyder i lag 1256/2020.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

12.1 Inledning

Den gällande luftfartslagen har stiftats med grundlagsutskottets medverkan (GrUU 27/2014 rd). Denna proposition innehåller förslag som är av betydelse med hänsyn till det som föreskrivs i

grundlagen om skydd för privatlivet, jämlikhet, rörelsefrihet, näringsfrihet, delegering av lagstiftningsbehörighet, överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på privata aktörer och ansvar för miljön.

12.2 Näringsfrihet

Bestämmelser om näringsfrihet finns i 18 § 1 mom. i grundlagen, enligt vilket var och en i enlighet med lag har rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Av betydelse för näringsfriheten är förslagen om Transport- och kommunikationsverkets befogenhet att förbjuda, begränsa eller ställa villkor för utövandet av lufttrafikrättigheter, vilket det föreskrivs om i 126 a § i lagen om transportservice, anmälningsskyldighet i sista hand vad gäller transport av passagerare, vilket det föreskrivs om i 128 § i den lagen, och myndighetens befogenhet att ingripa i anmälningsskyldig luftfartsverksamhet, vilket det föreskrivs om i 249 § i den lagen.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandep Praxis gjort bedömningen att uttrycket ”i enlighet med lag” i 18 § 1 mom. i grundlagen pekar på en möjlighet att genom lag inskränka denna lagstadgade rättighet (GrUU 9/2005 rd, GrUU 23–24/2000 rd och GrUU 4/2000 rd). Grundlagsutskottet har ansett att exempelvis näringsverksamhet kan villkoras, om det finns godtagbara skäl med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUU 9/2005 rd och GrUU 14/2004 rd). När det gäller innehållet har grundlagsutskottet ansett att det är viktigt att bestämmelserna om villkoren för tillstånd och tillståndets beständighet är utformade så att myndigheternas verksamhet är tillräckligt förutsägbar (GrUU 10/2012 rd, GrUU 19/2009 rd och GrUU 16/2003 rd). Begränsningar av näringsfriheten måste uppfylla de allmänna kraven på lagar som begränsar någon grundläggande fri- eller rättighet (GrUU 65/2014 rd och GrUU 14/2004 rd).

I 126 a § i lagen om transportservice föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets befogenhet att förbjuda, begränsa eller ställa villkor för utövandet av lufttrafikrättigheter, om det är nödvändigt för att upprätthålla flygsäkerheten, försvaret, territorialövervakningen, gräns säkerheten eller allmän ordning och säkerhet eller för att begränsa spridningen av en sådan exceptionell epidemi som avses i lagen om smittsamma sjukdomar (1227/2016). Den föreslagna ändringen kommer att ha liten inverkan i praktiken, eftersom det redan med stöd av den gällande lagstiftningen har ansetts vara möjligt att begränsa luftfarten på många sätt, även vad gäller enskilda flygrutter. Under motsvarande förhållanden har Transport- och kommunikationsverket med stöd av 11 § i den gällande luftfartslagen befogenhet att begränsa användningen av lufttrum och Transport- och kommunikationsverket meddelade dessutom under covid-19-epidemin med stöd av 167 § i luftfartslagen ett flertal beslut om begränsning av lufttrafiken. Det är alltså inte fråga om någon oförutsedd förändring i verksamhetsvillkoren, utan den föreslagna ändringen har i praktiken en verkan som är liten men som klargör rättsläget (t.ex. GrUU 5/2012 rd). Förslaget överensstämmer också med grundlagsutskottets riktlinje om att det i fråga om ändringsbehov som upptäckts i lagstiftningen under normala förhållanden är motiverat att föreskriva om permanenta ändringar efter en omsorgsfull beredning (GrUU 14/2020). Utvidgningen av Transport- och kommunikationsverkets befogenhet är inte betydande på ett sådant sätt att den kunde anses ha sådana konsekvenser för de grundläggande fri- och rättigheterna som skulle påverka lagstiftningsordningen för lagen. Om den föreslagna befogenheten utövas kan det emellertid begränsa möjligheten att bedriva näringsverksamhet för sådana flygbolag som bedriver lufttrafik på flygrutten i fråga. Därför är det nödvändigt att kontrollera om de allmänna förutsättningarna för att begränsa grundläggande fri- och rättigheter uppfylls.

En inskränkning av näringsfriheten med stöd av den föreslagna 126 a § är möjlig endast i situationer där det är nödvändigt för att trygga befolkningens liv och hälsa eller för att avvärja ett exceptionellt hot som riktas mot staten Finland. Av de grunder för begränsning som nämns i

126 a § 3 mom. i lagen om transportservice ansluter sig de begränsande åtgärder som vidtas i syfte att upprätthålla flygsäkerheten och den allmänna ordningen och säkerheten till skyddet av medborgarnas liv och trygghet. Begränsningarna har alltså en klar koppling till den personliga trygghet som garanteras i grundlagens 7 § 1 mom. Genom rätten till personlig trygghet understryks den offentliga maktens förpliktelser att vidta åtgärder för att skydda människor mot brott och andra rättsstridiga gärningar (RP 309/1993 rd, s. 51). Flygbolagens näringsfrihet måste kunna begränsas i fall där det är nödvändigt för att garantera säkerheten för passagerarna ombord eller tredje parter. När det gäller förbud, begränsningar eller villkor som används för att förhindra spridningen av en sådan exceptionell epidemi som avses i lagen om smittsamma sjukdomar är målet att skydda befolkningens hälsa och att upprätthålla hälso- och sjukvårdssystemets funktionsförmåga. Syftet med begränsningarna är alltså att från det allmännas sida, på det sätt som förutsatts i 22 § i grundlagen, trygga allas rätt till liv enligt 7 § 1 mom. i grundlagen, trygga allas rätt till oundgänglig omsorg enligt 19 § 1 mom. i grundlagen och att fullgöra det allmännas skyldighet enligt 19 § 3 mom. i grundlagen att tillförsäkra var och en tillräckliga hälsovårds- och sjukvårdstjänster samt främja befolkningens hälsa. Det har varit grundlagsutskottets vedertagna praxis att med utgångspunkt i de grundläggande fri- och rättigheterna betrakta förhindrandet av att smittsamma sjukdomar sprids som tungt vägande godtagbara grunder för att begränsa de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUU 14/2020 rd, GrUU 6/2003 rd). Av de grunder för begränsning som nämns i 126 a § 3 mom. skyddar däremot de begränsande åtgärder som vidtas för att upprätthålla landets försvar, territorialövervakningen och gränssäkerheten den nationella säkerheten och de ansluter sig till den verksamhet som bedrivs av statens viktigaste säkerhetsmyndigheter. Grundlagsutskottet har också ansett att skäl som har att göra med statens säkerhet och skyddet av befolkningens hälsa och människors liv utgör tungt vägande grunder med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUU 10/2021 rd, GrUU 51/2006 rd). Med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna som helhet bör det på så sätt anses att det finns en godtagbar grund för bestämmelsen.

Grundlagsutskottet har när det har bedömt bestämmelserna om myndigheternas befogenheter utgått från att regleringen av myndigheters befogenheter är betydelsefull med tanke på rättsstatsprincipen i grundlagens 2 § 3 mom. (GrUU 32/2020 rd, GrUU 51/2006 rd). All utövning av offentlig makt ska enligt momentet i fråga bygga på lag och i all offentlig verksamhet ska lag noggrant iakttas. Utgångspunkten är att utövandet av offentlig makt alltid ska ha en behörighetsgrund som återgår på en av riksdagen stiftad lag (RP 1/1998 rd). Målet med förslaget är att precisera den befogenhet som Transport- och kommunikationsverket redan har i fråga om att begränsa utövandet av lufttrafikkärligheter i exceptionella situationer, vilket gör befogenheten mera godtagbar med hänsyn till näringsfriheten i och med att förslaget är exakt och noggrant avgränsat. Grundlagsutskottet anser att det är extra viktigt med tydlig reglering av myndigheternas befogenheter när det är fråga om bestämmelser som har kopplingar till de grundläggande fri- och rättigheterna och som gäller fysiska personers normala dagliga aktiviteter (GrUU 32/2020 rd, GrUU 45/2016 rd, GrUU 41/2006 rd). I 126 a § 1 mom. i lagen om transportservice föreslås det uttömmande bestämmelser om de situationer där näringsfriheten undantagsvis får begränsas. De uttryck som använts i det föreslagna 1 mom. motsvarar till stor del de uttryck som använts i 11 § i luftfartslagen. De begränsningar som finns i 11 § i luftfartslagen har bedömts i grundlagsutskottets utlåtande GrUU 48/2005 och det har ansetts att de är tillräckligt exakta och noggrant avgränsade. Dessutom har det i grundlagsutskottets avgörandepraxis ägnats uppmärksamhet åt begränsningarnas tidsmässiga och regionala tillämpningsområde (GrUU 14/2020 rd, GrUU 7/2020 rd, GrUU 48/2005 rd). De begränsningar av näringsfriheten som finns i den föreslagna 126 a § är begränsade både tidsmässigt (endast den tid som är nödvändig och högst 14 dygn i sänder) och regionalt (endast enskilda, internationella flygrutter som det på grund av ett godtagbart skäl är nödvändigt att begränsa). Substansen i inskränkningarna, såsom omfattning och förutsättningar, framgår exakt av lagen, vilket förbättrar förutsägbarheten

i myndigheternas verksamhet (GrUU 15/1996 rd). Utövandet av befogenheten inskränker på så sätt näringsfriheten endast under en begränsad tid och på begränsade grunder.

Begränsningen av näringsfriheten anses uppfylla kravet på att begränsningar av de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara proportionerliga i och med att detta är en av förutsättningarna för att man ska få utöva befogenheten enligt 126 a §. Transport- och kommunikationsverket får enligt 126 a § 3 mom., om det är fråga om någon annan situation än en som är nödvändig för att upprätthålla flygsäkerheten, meddela ett förbud, en begränsning eller ett villkor endast om det är nödvändigt på basis av en riskbedömning som gjorts av en myndighet som är behörig i situationen i fråga samt proportionellt i relation till det mål som eftersträvas. Villkoret för att befogenheten ska få utövas är alltså att den myndighet som har den bästa sakkunskapen i frågan har bedömt att åtgärderna är nödvändiga och proportionerliga. Bestämmelsen ger också möjlighet att använda ett proportionerligt medel som på lindrigaste sätt ingriper i näringsfriheten för att säkerställa att det finns ett godtagbart skäl med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUU 6/2003 rd). I den föreslagna 126 a § föreskrivs det i överensstämmelse med artikel 21 i lufttrafikförordningen om begränsande åtgärder av olika grad. Myndigheten får beroende av situationen ställa villkor för utövandet av lufttrafikk rättigheter, begränsa utövandet eller neka utövandet av dem för en viss tid. Ett förbud mot att utöva lufttrafikk rättigheter ska tillgripas i sista hand om de andra medlen inte är tillräckliga. Dessutom får ett förbud, en begränsning eller ett villkor meddelas endast för den tid som det är nödvändigt för att ett godtagbart mål ska uppnås. Beslutet ska också omedelbart upphävas, om de föreskrivna förutsättningarna inte längre uppfylls (GrUU 14/2020 rd). Den åtgärd som ska väljas kunde definieras så att den ska begränsa utövandet av flygtrafik så lite som möjligt och endast den tid som det är nödvändigt.

Även om det kan anses att lagförslaget inverkar på utövandet av näringsfriheten, anses det inte att förslaget sträcker sig till kärninnehållet i näringsfriheten. Bedömningen är också att förslaget inte påverkar utövandet av näringsfriheten på ett sådant sätt att det skulle omintetgöra den grundläggande fri- och rättigheten. Ett förbud, en begränsning eller ett villkor som meddelats med stöd av 126 a § påverkar utövandet av flygtrafik endast på en viss flygrutt, men utgör inte ett hinder för att näringsidkaren ska kunna använda andra flygrutter. Det som föreslås utgör alltså inte ett hinder för flygbolagens hela affärsverksamhet och stoppar inte den civila luftfarten helt och hållet (GrUU 28/2012 rd).

Bestämmelsen om begränsande åtgärder innehåller ingen separat bestämmelse om ändringssökande, utan omprövning av beslut av Transport- och kommunikationsverket som gäller begränsande åtgärder kan sökas i enlighet med 256 § i lagen om transportservice. Bestämmelser om besluts verkställbarhet finns i 49 f § i förvaltningslagen (434/2003). Grundlagsutskottet konstaterade till exempel i sitt utlåtande GrUU 6/2003 rd att i och med att det fanns sedvanlig rätt att söka ändring i beslut av ett kommunalt organ hade individen getts ett fullgott rättsskydd i situationer där ett kommunalt organ kan bestämma att vissa lokaler ska stängas och förbjuda evenemang som samlar publik. Trots att det nu inte är fråga om ett beslut av ett kommunalt organ, är rättsskyddet även enligt detta förslag fullgott.

Att luftfarten begränsas och förbjuds efter begäran av myndighet, av motiverad anledning och för en kort tid, uppfyller enligt grundlagsutskottet de krav på exakthet och noga avgränsning samt acceptabilitet och proportionalitet som gäller för begränsning av grundläggande rättigheter (GrUU 32/2009 rd).

Med stöd av de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna ska begränsningarna också vara godtagbara med hänsyn till människorättsförpliktel-

serna. Näringsfriheten tryggas inte i sig i Europakonventionen eller i de människorättskonventioner som lyder under Förenta nationerna (FN). I artikel 23 i FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna ingår friheten att välja arbete. Näringsfriheten ingår i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Enligt artikel 16 ska näringsfriheten erkännas i enlighet med unionsrätten samt nationell lagstiftning och praxis. Artikel 1 i det första tilläggsprotokollet till Europakonventionen skyddar egendomsskyddet och det har ansetts att den indirekt skyddar även näringsverksamheten. Denna rätt kan i stor utsträckning begränsas genom lag för att trygga offentliga intressen. Ett sådant ingrepp i utövandet av lufttrafikrättigheter som avses i den föreslagna bestämmelsen har i Europeiska unionens lagstiftning ansetts vara godtagbart i artikel 21 i lufttrafikförordningen.

I 128 § i lagen om transportservice föreslås det bestämmelser om anmälningsplikt, som ska gälla i sista hand för transport av passagerare med vissa nationella luftfartyg i situationer där verksamheten inte är tillståndspliktig med stöd av lagen. Förslaget gäller bland annat kommersiell flygverksamhet. I sitt utlåtande GrUU 52/2002 rd ansåg grundlagsutskottet att bestämmelser om enbart anmälningsplikt inte i sig är problematiska med hänsyn till näringsfriheten, och i synnerhet inte om myndigheten inte förutsätts fatta något beslut till följd av anmälan. Vad gäller den anmälningsplikt som föreslås är det fråga om en sådan situation. Det är tillåtet att utöva verksamheten genast, om den uppfyller de krav som föreskrivs för den i eller med stöd av lag. Anmälan leder inte till något separat beslut om huruvida verksamheten ska tillåtas eller förbjudas. Det är möjligt att ingripa mot förseelser som upptäcks i samband med anmälningspliktig verksamhet under motsvarande förutsättningar som för tillståndspliktig verksamhet. I 249 § i lagen om transportservice föreslås det bestämmelser om myndighetens befogenhet att ingripa i anmälningspliktig verksamhet. Den föreslagna befogenheten och villkoren för att förbjuda anmälningspliktig verksamhet motsvarar de villkor som anges i lagen för återkallande av ett tillstånd, bland annat vad gäller överträdelsens allvarlighetsgrad och lindrigare sätt att ingripa. Grundlagsutskottet har i sin utlåtandep Praxis (GrUU 10/2012 rd och GrUU 58/2010 rd) betraktat de ovan beskrivna omständigheterna som nödvändiga, i synnerhet när den anmälningspliktiga verksamheten jämföras med ett tillståndspliktigt förfarande. När det gäller anmälningspliktig verksamhet är det i princip fråga om en åtgärd som ingriper mindre i näringsfriheten än när det gäller tillståndsplikt. Ett ingripande i anmälningspliktig verksamhet är nödvändigt endast om det inte finns tillräckliga förutsättningar för att utöva den anmälningspliktiga verksamheten på ett säkert sätt, eller om man upprepade gånger eller allvarligt har brutit mot de bestämmelser som gäller för verksamheten. När det gäller begränsning av tillståndspliktig verksamhet har grundlagsutskottet förutsatt att det med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna ska finnas godtagbara skäl till begränsningen (bl.a. GrUU 69/2014 rd, GrUU 35/2014 rd och GrUU 32/2009 rd). Sådana skäl är tryggandet av den civila flygsäkerheten och skyddet av liv och hälsa för dem som deltar i en verksamhet.

12.3 Rörelsefrihet

Grundlagens 9 § innehåller en allmän bestämmelse om rörelsefrihet inom landet (1 mom.), en bestämmelse om rätt att lämna landet (2 mom.) och bestämmelser om när finska medborgare (3 mom.) och utlänningar (4 mom.) rör sig över rikets gränser. Enligt grundlagsutskottet täcker 1 mom. in rätten att inom landet röra sig mellan olika orter och inom en enskild ort (GrUB 8/2020 rd). Grundlagsutskottet anser att rätten att röra sig fritt mellan olika platser är en viktig delfaktor i individens självbestämmanderätt. Enligt 1 § 2 mom. i grundlagen ska konstitutionen trygga människovärdets okränkbarhet och den enskilda människans frihet och rättigheter samt främja rättvisa i samhället. I anslutning till tryggandet av individens rättigheter och friheter bör man även nämna individens självbestämmanderätt, dvs. friheten att bestämma om sig själv och sin egen verksamhet, som ligger till grund för utövandet av många andra rättigheter (GrUB 11/2020 rd).

Ett förslag som är av betydelse för rörelsefriheten är det som ingår i 126 a § i lagen om transportservice och som innebär att Transport- och kommunikationsverket har befogenhet att förbjuda, begränsa eller ställa villkor för utövandet av flygtrafikerättigheterna. Med tanke på 9 § 1 mom. i grundlagen bör det observeras att en åtgärd enligt 126 a § endast får gälla flygrutter vars avgångs- eller ankomstplats är i Finland. Paragrafen ska alltså tillämpas enbart på rörelse över Finlands gränser. Den föreslagna 126 a § begränsar alltså inte den rörelsefrihet som avses i 9 § 1 mom. i grundlagen.

Vid bedömningen av vilka konsekvenser 126 a § har för den rörelsefrihet som tryggas genom grundlagens 9 § 2–4 mom. bör det emellertid observeras att ett förbud, en begränsning eller ett villkor enligt förslaget endast kommer att gälla en enskild flygrutt. Alternativa flygrutter eller andra färdssätt, såsom användningen av tåg- eller fartygsrutter, påverkas alltså inte. Den föreslagna 126 a § utgör alltså inte i sig ett hinder för sådan rörlighet som omfattas av den rörelsefrihet som avses i 9 § 2–4 mom. i grundlagen (GrUU 37/2016 rd). I vissa situationer kan en åtgärd som begränsar användningen av en flygrutt emellertid de facto ha konsekvenser som innebär att en individs rörelsefrihet begränsas. Det kan bli fråga om en sådan situation exempelvis om en finsk medborgare befinner sig utomlands i ett land från vilket det är svårt eller till och med omöjligt att återvända till Finland utan att använda sig av en flygrutt som begränsats med stöd av 126 a §.

När det gäller 126 a § har de allmänna förutsättningarna för att begränsa grundläggande fri- och rättigheter behandlats ovan, i samband med näringsfriheten. Med tanke på godtagbarheten i att rörelsefriheten begränsas har grundlagsutskottet ägnat uppmärksamhet åt särskilt begränsningens proportionalitet, och till denna del har det ansetts vara viktigt att det anges en exakt maximitid (GrUU 48/2016 rd). De åtgärder som avses i den 126 a § som föreslås i lagen om transportservice får gälla endast den tid som det är nödvändigt för att man ska uppnå ett godtagbart mål, dock högst 14 dygn i sänder. Ett förbud, en begränsning eller ett villkor som gäller en flygrutt ska också omedelbart upphävas, om villkoren enligt 126 a § inte längre uppfylls.

Med stöd av de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna ska begränsningarna emellertid också vara godtagbara med hänsyn till människorättsförpliktelserna. Enligt artikel 2 i det fjärde tilläggsprotokollet till den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna (nedan *Europakonventionen*) har var och en som lagligen befinner sig inom en stats territorium rätt att fritt röra sig där och att fritt välja sin bostadsort. En liknande bestämmelse finns också i artikel 45 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna och i artikel 12 i den internationella konventionen om medborgerska och politiska rättigheter (*MP-konventionen*). Den 126 a § som nu föreslås begränsar inte denna rätt, eftersom den enbart gäller gränsöverskridande rörlighet. Enligt artikel 2 i det fjärde tilläggsprotokollet till Europakonventionen och artikel 12 i MP-konventionen är var och en också fri att lämna varje land, inbegripet sitt eget. Såsom ovan har konstaterats utgör den föreslagna 126 a § emellertid inte som sådan något hinder för att lämna landet, eftersom det är möjligt att lämna landet med hjälp av andra transportformer eller flygrutter. De artiklar i MP-konventionen och Europakonventionen som tryggar rörelsefriheten innehåller separata begränsningsklausuler som uttryckligen tillåter att rörelsefriheten begränsas, om det är nödvändigt för att trygga en stats säkerhet, upprätthålla allmän ordning, skydda hälsa eller moral eller skydda andra individers rättigheter och friheter. De grunder för begränsning som anges i 126 a § överensstämmer alltså med de internationella människorättskonventionerna.

När det gäller godtagbarheten i att rörelsefriheten begränsas har Europadomstolen ägnat uppmärksamhet åt särskilt de godtagbara målen med åtgärderna och åtgärdernas nödvändighet (fallet *Miazdzyk* 24.1.2012). De bestämmelser som finns i 126 a § ger möjlighet att använda ett proportionellt medel som på lindrigaste sätt ingriper i rörelsefriheten. Därför kan det anses att

nödvändighetskriteriet uppfylls. Ett viktigt mål med bestämmelserna är att skydda statens säkerhet och människors liv, så även målet kan betraktas som godtagbart med hänsyn till de mänskliga rättigheterna. En begränsning av flygrutter i enlighet med 126 a § har dessutom betraktats som godtagbar i Europeiska unionens lagstiftning, i artikel 21 i lufttrafikförordningen.

12.4 Egendomsskydd

Enligt 15 § i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Utövande av den befogenhet som avses i den 126 a § som föreslås i lagen om transportservice kan begränsa användningen av egendom för de flygbolag som bedriver lufttrafik på den aktuella flyglinjen. Utövandet av den befogenhet som avses i förslaget kommer i huvudsak att gälla börsbolag och andra juridiska personer med stor förmögenhetsmassa, i fråga om vilka lagstiftaren i princip har mer svängrum med hänsyn till egendomsskyddet än när bestämmelserna får direkta konsekvenser för de fysiska personerna bakom den juridiska personen (t.ex. GrUU 10/2014 rd, GrUU 21/2010 rd, GrUU 9/2008 rd och GrUU 10/2007 rd). Dessutom är de som äger flygbolag många gånger i betydande grad själva juridiska personer eller till och med offentliga samfund. Konsekvenserna av de åtgärder som föreslås för individers konkreta ekonomiska intressen är alltså i huvudsak indirekta, så åtgärder som riktas mot en juridisk person står inte i strid med det egendomsskydd som tryggas i grundlagen (t.ex. GrUU 17/1997 rd). Utövandet av den befogenhet som ingår i den föreslagna 126 a § begränsar inte heller användningen av egendom på ett så betydande sätt att det till sina faktiska verkningar kunde jämföras med expropriation (t.ex. GrUU 8/2017 rd, GrUU 32/2010 rd och GrUU 38/1998 rd). Flygbolagen kommer trots att det har införts en begränsning av eller ett villkor för en viss rutt att ha möjlighet att använda sin egendom till att trafikera flygrutten. Om användning av en flygrutt förbjuds helt och hållet, har flygbolagen möjlighet att använda sin egendom till att trafikera andra flygrutter.

Om man därtill beaktar det som ovan har framförts i anslutning till begränsning av näringsfriheten, är den föreslagna ändringen dessutom exakt, noggrant avgränsad och proportionerlig med hänsyn till de skyddsintressen som ska skyddas.

Den ändring som föreslås i 15 a § 1 mom. i lagen om försvarsmakten och som gäller ingripande i ett obemannat luftfartygs färd är av betydelse med tanke på det egendomsskydd som det föreskrivs om i 15 § 1 mom. i grundlagen. Den föreslagna ändringen är emellertid så pass liten och lagteknisk att den inte innebär någon begränsning av egendomsskyddet som går längre än det som föreskrivs i den gällande lagen. Dessutom är det skäl att observera att grundlagsutskottet i utlåtande GrUU 22/2020 rd ansåg att motsvarande rätt som har föreskrivits för säkerhetspersonalen vid kärnkraftverk överensstämde med grundlagen.

12.5 Rätt till en sund miljö och möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön

Enligt 20 § 2 mom. i grundlagen ska det allmänna verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. De ändringar som gäller beviljandet av byggnadslov för flygplatser som föreslås i 7 kap. och 181 a § i luftfartslagen har en koppling till 2 § 2 mom. i grundlagen. I det momentet står det att till demokratin hör att den enskilde har rätt att ta del i och påverka samhällets och livsmiljöns utveckling (RP 1/1998 rd, s. 75/I, GrUU 15/2004 rd). I grundlagsutskottets utlåtandep Praxis har det ansetts att grundlagens 20 § 2 mom. innebär ett i grundlag givet uppdrag att utveckla miljölagstiftningen så att människor får en större möjlighet att påverka beslut som gäller den egna livsmiljön (bl.a. GrUU 21/1996 rd, GrUU 38/1998 rd, GrUU 15/2004 rd och GrUU 53/2002 rd). Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning är ett förfarande som säkerställer medborgarnas

möjligheter till delaktighet och med hjälp av vilket man från olika aktörer får in sådan information och sådana ståndpunkter som bör beaktas i planeringen och beslutsfattandet.

Genom de ändringar som föreslås i 7 kap. och 181 a § i luftfartslagen stärks människors möjligheter att vara delaktiga i och påverka sådant beslutsfattande som gäller den egna livsmiljön. Ändringarna främjar MKB-direktivets mål i fråga om att förbättra miljön och levnadsförhållandena samt bidrar till att säkerställa att alla har möjlighet att påverka på det sätt som avses i 20 § 2 mom. i grundlagen.

12.6 Jämlikhet

I 6 § i grundlagen uttrycks vid sidan av det traditionella kravet på juridisk likabehandling även idén om faktisk jämlikhet (GrUU 21/2021 rd). Paragrafen innehåller både en allmän jämlikhetsklausul (1 mom.) och ett förbud mot diskriminering (2 mom.). Enligt diskrimineringsförbudet får ingen utan godtagbart skäl särbehandlas på de grunder som räknas upp i bestämmelsen eller av någon annan orsak som gäller hans eller hennes person. En sådan annan orsak kan exempelvis vara bosättningsorten (se RP 309/1993 rd, s. 46–48, GrUU 26/2017 rd, GrUU 67/2014 rd).

Den bestämmelse om jämlikhet som finns i 6 § i grundlagen gäller människor. Jämlikhetsprincipen kan emellertid ha betydelse även i bedömningen av bestämmelserna om juridiska personer, framför allt när bestämmelserna indirekt kan påverka fysiska personers rättsliga ställning (GrUU 13/2020 rd). Det kan anses att 126 a § i lagen om transportservice är av betydelse med tanke på jämlikheten i och med att en begränsning av utövandet av flygtrafikkärligheterna de facto kan leda till att individer särbehandlas på basis av bosättningsorten. I sin vedertagna praxis har grundlagsutskottets emellertid framhållit att inga skarpa gränser för lagstiftarens prövningsrätt kan läsas ut ur den allmänna jämlikhetsprincipen när en reglering i överensstämmelse med den rådande samhällsutvecklingen eftersträvas (GrUU 20/2017 rd). Det viktigaste är om särbehandlingen kan motiveras på ett sätt som är godtagbart med hänsyn till de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUU 40/2016 rd, GrUU 31/2014 rd).

Eventuell särbehandling på grund av bosättningsorten skulle vara mycket begränsad om den skedde med stöd av 126 a §, med beaktande av individernas möjligheter att använda alternativa färdmedel och de motiveringar som ovan, i anslutning till begränsning av näringsfriheten, lades fram om att det har ansetts vara möjligt att med stöd av den redan gällande lagstiftningen begränsa luftfarten i exceptionella situationer. Det skulle dessutom vara fråga om åtgärder som vidtas på grund av mycket tungt vägande samhälleliga skäl och som syftar till att skydda statens säkerhet, den allmänna säkerheten, befolkningens hälsa och människors liv. Grundlagsutskottet har med beaktande av de grundläggande fri- och rättigheterna betraktat sådana här skäl som godtagbara grunder för att begränsa jämlikheten (GrUU 61/2018 rd). För att ett skäl ska vara godtagbart måste det enligt utskottets praxis ha ett reellt och fast samband med lagens syfte (GrUU 8/2020 rd). I de situationer där den 126 a § som nu föreslås ska tillämpas är det fråga om situationer där det finns ett exceptionellt hot eller en exceptionell riskfaktor i ett särskilt område utanför Finlands gränser. Det är alltså motiverat att de åtgärder som vidtas med stöd av 126 a § endast kommer att gälla personer som befinner sig i eller som är på väg till ett särskilt område. De begränsande åtgärderna ska generellt inte heller gälla personer vars bosättningsort finns utanför Finland, utan endast personer som har för avsikt att resa till eller från Finland på en sådan flygrutt som skulle äventyra statens säkerhet eller liv eller hälsa för passagerarna eller tredje parter (GrUU 61/2018 rd).

Utskottet har i olika sammanhang utifrån grundlagens bestämmelser om jämlikhet ställt som krav att särbehandlingen inte får vara godtycklig eller skillnaderna oskäligen (GrUU 31/2014 rd, GrUU 11/2012 rd). Befogenheten enligt den föreslagna 126 a § är bunden till vissa grunder för

begränsning, nödvändighets- och proportionalitetskrav och iakttagandet av EU:s lufttrafikförordning och internationella lufttrafikavtal. Dessutom förutsätts det att de behöriga myndigheterna har bedömt att de begränsande åtgärderna är nödvändiga för att man ska uppnå ett godtagbart mål. På så sätt är befogenheten noggrant avgränsad och förslaget möjliggör inte godtycklig särbehandling av människor på basis av bosättningsorten. Med beaktande av begränsningarna i fråga om hur länge ett förbud, en begränsning eller ett villkor får gälla samt möjligheten att använda andra flygrutter eller färd sätt, kan det inte heller anses att förslaget är oskäligt.

Jämlikhet och förbud mot diskriminering tryggas inte bara i grundlagen utan även som mänsklig rättighet, så 126 a § ska också överensstämma med människorättsförpliktelserna. Bestämmelser om jämlikhet finns i artikel 26 i MP-konventionen, artikel 14 i Europakonventionen och i det tolfte protokollet till Europakonventionen. Jämlikhet och förbud mot diskriminering ingår också i artiklarna 20 och 21 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. I Europadomstolens rättspraxis har det ägnats uppmärksamhet särskilt åt kravet på proportionalitet (fallet Eweida and others 15.1.2013). Även till denna del kan det anses att bestämmelserna i 126 a § överensstämmer med de människorättsförpliktelser som gäller för Finland, eftersom bestämmelserna förutsätter att man använder ett proportionerligt medel som på lindrigaste sätt ingriper i jämlikheten. Dessutom är det fråga om ett mål som är godtagbart ur ett människorättsperspektiv, dvs. begränsningar som är nödvändiga för att skydda statens säkerhet eller befolkningens hälsa och människors liv. En begränsning av flygrutter i enlighet med 126 a § har dessutom betraktats som godtagbar i Europeiska unionens lagstiftning, i artikel 21 i lufttrafikförordningen.

12.7 Skydd för privatlivet

Bestämmelser som är av betydelse med tanke på skyddet för privatlivet är 169 a § i luftfartslagen och 126 a § i lagen om transportservice. Enligt 10 § 2 mom. i grundlagen är brev- och telefonhemligheten samt hemligheten i fråga om andra förtroliga meddelanden okränkbar. När det gäller den 169 a § om befogenhet att observera obemannade luftfartygs färd och flygning, om obehörig, som föreslås i luftfartslagen är det skäl att bedöma de begränsningar av skyddet för privatlivet som föreslås som undantag från kommunikationens konfidentialitet när det gäller kommunikationen mellan ett obemannat luftfartyg och den som flyger det, eftersom de identifieringsuppgifter som gäller ett obemannat luftfartygs kommunikation i princip omfattas av skyddet i 10 § 2 mom. i grundlagen (GrUU 22/2010 rd).

Den föreslagna befogenheten gäller inte ingripanden i ett luftfartygs färd, utan endast observation av flygningen i syfte att skapa en lägesbild och att lokalisera var den som fjärrstyr det obemannade luftfartyget finns, så att man vid behov kan ingripa i ett obehörigt obemannat luftfartygs färd med stöd av befogenheter som det föreskrivs om någon annanstans i lag och med så lindriga medel som möjligt. Den befogenhet som föreslås handlar om sådan behandling av radiokommunikation, förmedlingsuppgifter och lokaliseringsuppgifter som ansluter sig till obehörig användning av obemannade luftfartyg och som inte är förenad med sådan behandling av innehållet i ett meddelande som sträcker sig till kärnområdet för grundläggande fri- och rättigheter.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis ansett att utredning av förmedlings- och lokaliseringsuppgifter är betydelsefull med avseende på skyddet för privatlivet och skyddet för förtroliga meddelanden (GrUU 53/2005 rd och GrUU 11/2005 rd). Grundlagsutskottet har bedömt att syftet med bestämmelsen om hemligheten i fråga om förtroliga meddelanden i första hand är att skydda innehållet i ett meddelande som är avsett att vara förtroligt mot utomstående, och har i sin praxis ansett att identifieringsuppgifterna för meddelanden inte ingår i kärnområdet för den

grundläggande fri- och rättigheten (GrUU 62/2010 rd och GrUU 23/2006 rd). Grundlagsutskottet har emellertid senare ansett att en dom av EU-domstolen har gett skäl att i viss mån omvärdera frågan om skydd för identifieringsuppgifter från elektroniska meddelanden med avseende på bestämmelserna om förtroliga meddelanden. I praktiken kan identifieringsuppgifter som ansluter till elektronisk kommunikation samt möjligheten att sammanställa och kombinera dem vara problematiska med hänsyn till skyddet för privatlivet på så sätt att en kategorisk uppdelning av skyddet i ett kärnområde och ett randområde inte alltid är motiverad, utan man måste på ett allmännare plan fästa vikt också vid hur betydelsefulla begränsningarna är (GrUU 18/2014 rd).

Propositionen kan ge en uppfattning att sådan observation av obemannade luftfartygs färd och flygning som föreslås skulle innebära ett ingrepp i hemligheten i fråga om förtroliga meddelanden, som skyddas i 10 § i grundlagen. Därför bör det göras en bedömning av de förutsättningar för begränsningar som avses i 10 § 4 mom. i grundlagen. Enligt 10 § 4 mom. i grundlagen kan det genom lag föreskrivas om sådana begränsningar i meddelandehemligheten som är nödvändiga vid utredning av brott som äventyrar individens eller samhällets säkerhet eller hemfriden, vid rättegång, vid säkerhetskontroll och under frihetsberövande samt för att inhämta information om militär verksamhet eller sådan annan verksamhet som allvarligt hotar den nationella säkerheten. Den observationsbefogenhet som föreslås verkar emellertid inte passa in på grunden för att få använda befogenheten, vilket betyder att förslaget blir problematiskt med hänsyn till 10 § i grundlagen. Här bör man emellertid fästa uppmärksamhet vid grundlagsutskottets relativt färsk utlåtande GrUU 22/2020 rd, i vilket utskottet har granskat de befogenheter som ska ges en säkerhetsperson för ett kärnkraftverk i fråga om att ingripa i obemannade luftfartygs färd, om de obehörigen flygs på ett kärnkraftverks område. I sitt utlåtande ansåg grundlagsutskottet att det i fråga om fjärrstyrningen av obemannade luftfartyg till ett kärnkraftverksområde exempelvis med hjälp av mobiltelefon eller dator inte handlar om sådana förtroliga meddelanden som avses i 10 § 2 mom. i grundlagen och som man genom bestämmelsen i grundlagen över huvud taget har för avsikt att ge grundlagens skydd. Grundlagsutskottets tolkning stöder den uppfattning som framförts om att den radiokommunikation som förekommer i samband med uttryckligen obehörig flygning av obemannade luftfartyg inte har samma konfidentialitetsskydd som kommunikation som förekommer i samband med behörig flygning. I ljuset av det ovannämnda utlåtandet av grundlagsutskottet anses inte den bestämmelse som föreslås i 169 a § innebära något ingripande i den hemlighet i fråga om förtroliga meddelanden som avses i 10 § i grundlagen, och när man förstår bestämmelsen på detta sätt är den inte heller problematisk med hänsyn till 10 § 4 mom. i grundlagen.

Förutom att bedöma om förslaget överensstämmer med grundlagen är det också skäl att bedöma om det överensstämmer med EU-rätten. Ett luftfartyg kan styras med hjälp av en mobiltelefon, dator eller någon annan teleterminalutrustning som kan kopplas till en fysisk person. Undantag som begränsar konfidentialiteten vid kommunikation och därmed förbundna trafikuppgifter via allmänna kommunikationsnät omfattas i princip av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (2002/58/EG, nedan *direktivet om integritet och elektronisk kommunikation*). Enligt artikel 15 i direktivet om integritet och elektronisk kommunikation får medlemsstaterna genom lagstiftning vidta åtgärder för att begränsa omfattningen av de rättigheter och skyldigheter som det föreskrivs om i direktivet i fråga, när en sådan begränsning i ett demokratiskt samhälle är nödvändig, lämplig och proportionell. Sådana åtgärder får vidtas för att skydda nationell säkerhet (dvs. statens säkerhet), försvaret och allmän säkerhet samt för förebyggande, undersökning, avslöjande av och åtal för brott eller vid obehörig användning av ett elektroniskt kommunikationssystem enligt artikel 13.1 i direktiv 95/46/EG. Medlemsstaterna får för detta ändamål bland annat vidta lagstiftningsåtgärder som innebär att uppgifter får bevaras under en begränsad period som motiveras av de skäl som fastställs i denna punkt. Alla åtgärder

gärder som avses i denna punkt ska vara i enlighet med de allmänna principerna i gemenskapslagstiftningen, inklusive principerna i artikel 6.1 och 6.2 i Fördraget om Europeiska unionen. Den föreslagna begränsningen anses utgöra en sådan nödvändig, lämplig och proportionell åtgärd i ett demokratiskt samhälle som vidtas för att skydda allmän säkerhet som avses i artikeln.

När det gäller 10 § i grundlagen är också den nya 126 a § som föreslås i lagen om transportservice av betydelse. Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens privatliv tryggt. Begreppet privatliv kan förstås som ett allmänt begrepp som gäller en persons privata sfär. Utgångspunkten för skyddet för privatlivet är att var och en har rätt att leva sitt eget liv utan myndigheternas eller andra utomstående godtyckliga eller omotiverade inblandning i hans eller hennes privatliv (GrUU 4/2021 rd). Familjelivet omfattas av det skydd för privatlivet som tryggas i grundlagen (RP 309/1993 rd, s. 56–57, GrUU 16/2010 rd). Till det centrala innehållet i det skydd för privatlivet som tryggas i grundlagen hör individens rätt att fritt knyta och upprätthålla kontakter till andra människor (RP 309/1993 rd, s. 56, GrUU 12/2021 rd). I tillämpningspraxisen för Europakonventionen har det ansetts att skyddet för familjelivet enligt artikel 8 i konventionen utöver ett etablerat partnerskap omfattar många andra nära relationer, såsom exempelvis familjekontakten mellan vuxna barn och deras föräldrar och syskon samt mor- och farföräldrarnas förhållande till sina barnbarn (Pellonpää m.fl., Euroopan ihmisoikeussopimus, 2018, s. 808). Den 126 a § som föreslås i lagen om transportservice kan i vissa tillämpningssituationer vara av betydelse med tanke på det i grundlagen tryggade skyddet för familjelivet, eftersom ett förbud mot en flygrutt de facto kan begränsa en privatpersons möjligheter att upprätthålla sina nära relationer. Det kan vara fråga om en sådan situation exempelvis när ett förbud mot en flygrutt förhindrar eller försvårar ett möte med en familjemedlem i ett annat land. Däremot beräknas inte villkor eller begränsningar som gäller en flygrutt ha några betydande konsekvenser för skyddet för familjelivet. Grundlagsutskottet har i fråga om begränsningar som gäller familjelivet ansett att det är viktigt att beakta olika familjesituationer och i synnerhet ensamboendes behov av nära kontakter (GrUU 12/2021 rd).

En flygrutt skulle enbart i mycket exceptionella situationer och av tungt vägande samhälleliga skäl förbjudas helt och hållet med stöd av 126 a §, och begränsningarna skulle vara tidsmässigt begränsade. När det gäller besöksförbud avseende gemensam bostad har grundlagsutskottet ägnat särskild uppmärksamhet åt att en begränsning ska vara noggrant avgränsad, exakt och proportionell. Det ansågs att dessa krav uppfylldes när besöksförbudets längd var tre månader, och förbudet kunde vid behov förnyas för högst en lika lång tid (GrUU 8/2004 rd). I den 126 a § som nu föreslås är det fråga om en betydligt kortare tid (14 dygn) och mycket exceptionella förhållanden. Med beaktande av möjligheten att använda alternativa färdssätt eller flygrutter samt andra metoder för att hålla kontakt, såsom per telefon eller med hjälp av informationstekniska metoder, kan bestämmelserna inte anses sträcka sig till kärnområdet för skyddet för privatlivet på ett sätt som skulle vara problematiskt med hänsyn till 10 § i grundlagen. De begränsningar för familjelivet som följer av 126 a § kan ha kan anses vara proportionerliga i relation till den eftersträlvade samhälleliga nyttan.

Enligt Europadomstolens rättspraxis (fallet Ploski 12.11.2002) är det tillåtet att ingripa i skyddet för en individs privat- och familjeliv om det finns bestämmelser om det i lag, om det finns ett sådant godtagbart mål som avses i artikel 8.2 i Europakonventionen och om det är nödvändigt i ett demokratiskt samhälle i det avseendet att det är proportionerligt i förhållande till målet. Bestämmelserna kan även till denna del anses överensstämma med de människorättsförpliktelser som gäller för Finland, eftersom en begränsning av utövandet av flygtrafikkärligheterna i fråga om en enskild flygrutt, i överensstämmelse med artikel 8.2 i Europakonventionen, skulle vara nödvändig för att skydda den nationella säkerheten eller hälsan. Dessutom gör de bestämmelser som föreslås i 126 a § det möjligt att använda ett proportionerligt medel som på lindrigaste sätt

ingriper i familjelivet. En begränsning av flygrutter i enlighet med 126 a § har dessutom betraktats som godtagbar i Europeiska unionens lagstiftning, i artikel 21 i lufttrafikförordningen.

När det gäller de människorättsförpliktelser som är bindande för Finland bör man även beakta FN:s konvention om barnets rättigheter (FördrS 60/1991). Enligt artikel 10.2 i den konventionen ska ett barn vars föräldrar är bosatta i olika stater ha rätt, utom i undantagsfall, att regelbundet upprätthålla ett personligt förhållande till och direkta kontakter med båda föräldrarna. Konventionsstaterna ska respektera barnet och dess föräldrars rätt att lämna vilket land som helst, innefattande sitt eget, och att resa in i sitt eget land. Rätten att lämna ett land ska vara underkastad endast sådana inskränkningar som är föreskrivna i lag och som är nödvändiga för att skydda den nationella säkerheten, den allmänna ordningen (ordre public), den allmänna hälsan eller sedligheten eller andra personers fri- och rättigheter samt är förenliga med övriga i denna konvention erkända rättigheter. Den 126 a § som nu föreslås i lagen om transportservice respekterar barnets och dess föräldrars rätt att lämna landet och att resa in i sitt eget land på så sätt att den inte påverkar användningen av andra färdssätt eller alternativa flygrutter. En begränsning kommer alltså endast att gälla flygrutter som det är nödvändigt att förbjuda med hänsyn till sådana skäl som är godtagbara enligt artikel 10.2, dvs. för att skydda den nationella säkerheten eller den allmänna hälsan.

12.8 Delegering av lagstiftningsbehörighet till en myndighet

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Enligt grundlagen ska tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande också vara exakt avgränsat. Särskilda skäl att föreskriva om en myndighets normgivningsrätt är bland annat en teknisk reglering av smärre detaljer (GrUU 52/2001 rd och GrUU 46/2001 rd), som inte inbegriper provningsrätt i någon större utsträckning (GrUU 43/2000 rd). De ärenden som normgivningsrätten omfattar ska noggrant definieras i lagen och bemyndigandet ska vara exakt avgränsat till sitt tillämpningsområde (RP 1/1998 rd).

I 40, 44 a och 110 § i det lagförslag som gäller luftfartslagen och i 128 § i det lagförslag som gäller lagen om transportservice finns det normgivningsbemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket. De normgivningsbemyndiganden som föreslås handlar om teknisk reglering som inte inbegriper provningsrätt i någon större utsträckning.

I 40 § i det lagförslag som gäller luftfartslagen föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att, för att säkerställa en tillräcklig nivå på flygsäkerheten, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den, meddela närmare föreskrifter om auktorisering av granskare av luftvärdighet och om behövliga yrkeskunskaper, arbetsredskap, arbetslokaler, arbetsmetoder och anvisningar. Föreskrifterna ska gälla enbart experter som utför luftvärdighetsgranskningar av nationella luftfartyg på motsvarande sätt som för underhållsorganisationer för luftfartyg.

I 44 a § i det lagförslag som gäller luftfartslagen föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverket möjlighet att 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 modifieringsarbeten på luftfartyg som inverkar på bullret och om miljövärdighetsbevisets utformning och innehåll. Enligt 44 a § i det lagförslag som gäller luftfartslagen är den reglering som det föreslås ska omfattas av Transport- och kommunikations-

ionsverkets normgivningsbemyndigande teknisk och den gäller smärre detaljer. I 44 a § definieras på ett uttömmande sätt de saker som det får meddelas föreskrifter om och föreskrifterna ska grunda sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen.

I 110 § i det lagförslag som gäller luftfartslagen finns det ett normgivningsbemyndigande för Transport- och kommunikationsverket vilket gäller grunderna för utformningen av flygprocedurer. Normgivningsbemyndigandet grundar sig på kapitel B avsnitt 1 punkt FPD.TR.100 i bilaga XI till genomförandeförordningen om flygledningstjänst, enligt vilken flygprocedurerna, för att säkerställa säker drift av luftfartyg, ska utformas i enlighet med de krav som fastställs i förordningen samt de utformningskriterier som fastställs av den behöriga myndigheten. Enligt samma punkt ska utformningskriterierna tillåta inrättandet av en lämplig hinderfrihet för flygprocedurer där det behövs. När Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om utformningsgrunderna ska anvisningarna från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet och Internationella civila luftfartsorganisationen beaktas. Normgivningsbemyndigandet grundar sig alltså på EU-lagstiftningen och det är noggrant, detaljerat och exakt avgränsat.

I 128 § i det lagförslag som gäller lagen om transportservice föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets behörighet att meddela föreskrifter om transport av passagerare med ett sådant luftfartyg som avses i punkt 1 led a, d eller g i bilaga I till EASA-förordningen. Syftet med bemyndigandet att meddela föreskrifter är att främja Transport- och kommunikationsverkets möjligheter att övervaka att flygverksamhet enligt 128 § bedrivs på ett betryggande sätt. Med stöd av 128 § i lagen om transportservice är den reglering som det föreslås ska omfattas av Transport- och kommunikationsverkets normgivningsbemyndigande teknisk och den gäller smärre detaljer. I 128 § anges på ett uttömmande sätt de saker som det får meddelas föreskrifter om och på så sätt är normgivningsbemyndigandet noggrant avgränsat.

De ovan beskrivna bemyndigandena uppfyller de krav som anges i 80 § 2 mom. i grundlagen. Normgivningsbemyndigandena gäller en begränsad grupp luftfartsaktörer och tekniska verksamhetssätt som i huvudsak anknyter till yrkesverksamhet. Regleringens betydelse i sak kräver inte att den sker genom lag eller förordning. De bemyndiganden som föreslås är noggrant, detaljerat och exakt avgränsade.

12.9 Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter. När det gäller de ändringar som föreslås handlar det inte om betydande utövning av offentlig makt. Som betydande utövning av offentlig makt har grundlagsutskottet betraktat till exempel på självständig prövning baserad rätt att använda maktmedel eller att på något annat sätt ingripa i en persons grundläggande fri- och rättigheter (GrUU 1/2008 rd och GrUU 20/2002 rd). Huruvida kravet på ändamålsenlighet uppfylls måste bedömas från fall till fall varje gång en offentlig förvaltningsuppgift föreslås bli anförtrodd någon utanför en myndighetsorganisation (GrUU 5/2014 rd och GrUU 23/2013 rd).

I den 40 § som föreslås i luftfartslagen föreslås det att behörigheten att bevilja granskningsbevis avseende luftvärdighet överförs till sådana granskare av luftvärdighet som auktoriserats av Transport- och kommunikationsverket. I grundlagsutskottets tolkningspraxis har det ansetts att det kan betraktas som ändamålsenligt att överföra förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter till exempel när uppgifterna förutsätter djup insikt i ett särskilt ämnesområde (GrUU 37/2010 rd) eller om det annars behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna (GrUU

12/2014 rd). Den överföring av behörighet som föreslås behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgiften med beaktande av den specialkompetens som krävs för uppgiften och att tjänsten ska kunna tillhandahållas i hela landet. Det har varit grundlagsutskottets vedertagna tolkning att kravet på rättssäkerhet och god förvaltning ska skrivas in i lag när förvaltningsuppgifter förs över på någon annan än en myndighet (GrUU 26/2001 rd och GrUU 2/2001 rd). Enligt förslaget ska en granskare av luftvärdighet arbeta under tjänsteansvar vid utförandet av en offentlig förvaltningsuppgift. Dessutom tryggas de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och andra krav på god förvaltning i och med att man vid utförandet av de aktuella förvaltningsuppgifterna ska följa de allmänna förvaltningslagarna och det är möjligt att begära att Transport- och kommunikationsverket omprövar ett granskningsbevis avseende luftvärdighet som beviljats av en granskare av luftvärdighet. Transport- och kommunikationsverket auktoriserar och utövar även tillsyn över den verksamhet som granskarna av luftvärdighet bedriver (GrUU 53/2014 rd, GrUU 37/2010 rd och GrUU 16/2002 rd).

I den 169 a § som föreslås i luftfartslagen föreslås det att flygplatsoperatörer och leverantörer av flygtrafikledningstjänst ska ha observationsbefogenheter. Av dessa aktörer är Finavia Abp och Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab bolag med specialuppgifter som är helt statsägda. Grundlagsutskottet har ansett att exempelvis kärnkraftverk med hänsyn till att de är förknippade med säkerhetsrisker behöver säkerhetsarrangemang utöver det normala. Därför är det motiverat att kärnanläggningen först själv försöker gardera sig (GrUU 1/2008 rd). Även en flygplatsoperatör och leverantör av flygtrafikledningstjänst ansvarar för viktiga säkerhetskritiska uppgifter. Den föreslagna befogenheten är mindre omfattande än den som föreskrivits för säkerhetspersonal som arbetar för tillståndshavaren för ett kärnkraftverk, vilken även ger rätt att ingripa i ett luftfartygs färd. Befogenheten medför ingen väsentlig förändring i de nuvarande uppgifterna för flygplatsoperatörer och leverantörer av flygtrafikledningstjänst, vilka inbegriper tryggnad av flygsäkerheten inom traditionell bemannad luftfart samt flygfältsområdet. Det kommer inte att vara fråga om egentliga förvaltningsbeslut, utan om så kallad faktisk förvaltningsverksamhet, som till sin karaktär är teknisk och som inte inbegriper betydande utövning av offentlig makt. Därför kan man i enlighet med grundlagsutskottets praxis se till att de krav på rättssäkerhet som ställs i 124 § i grundlagen tryggas genom exakta och korrekta bestämmelser, genom att personerna i fråga är lämpliga och kompetenta för uppgiften och genom en betryggande övervakning av verksamheten (GrUU 47/2005 rd, GrUU 28/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Den föreslagna befogenheten är noggrant avgränsad och exakt och verksamheten ska ske inom ramen för de privata aktörernas övriga verksamhet, samt i den mån det behövs under tillsyn av Transport- och kommunikationsverket.

Genom de ändringar som föreslås i 130 och 203 § i lagen om transportservice synliggörs det att kontrollflygarnas uppgift är en offentlig förvaltningsuppgift och att den är förenad med ett statligt skadeståndsansvar. Kompetenskontrollerna förrättas av kontrollflygare som har godkänts eller auktoriserats i enlighet med förordningen om flygande personal eller en nationell luftfartsföreskrift. Kontrollflygarna bedömer under kontrollflygningen sökandens kompetens och ger ett utlåtande på basis av vilket Transport- och kommunikationsverket kan bevilja eller förnya ett certifikat eller en behörighet för sökanden, eller förlänga giltighetstiden för ett certifikat eller en behörighet. Det är fråga om en uppgift som kan jämföras med exempelvis sådan bedömning av kontrollflygares behörighet som avses i 211 § 4 mom. 2 punkten i lagen om transportservice. Bedömningen av kontrollflygares behörighet är enligt 211 § en offentlig förvaltningsuppgift och grundlagsutskottet har i sitt utlåtande 27/2014 rd ansett att det är möjligt att överföra sådana här uppgifter. Det är ändamålsenligt att föra över förrättandet av kompetenskontroller och bedömningen av behörigheten för dem som ansöker om certifikat eller behörighet till privata kontrollflygare, eftersom uppgiften förutsätter djupa insikter i ämnet (GrUU 37/2010 rd). Till följd av den föreslagna ändringen kommer lagen att innehålla en uttrycklig bestämmelse om överföring av dessa uppgifter och kontrollflygarnas tjänsteansvar. Dessutom tryggas de grundläggande

fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och andra krav på god förvaltning i och med att man vid utförandet av de aktuella förvaltningsuppgifterna ska följa de allmänna förvaltningslagarna. Transport och kommunikationsverket auktoriserar också kontrollflygarna samt utövar tillsyn över deras verksamhet (GrUU 53/2014 rd, GrUU 37/2010 rd, GrUU 16/2002 rd).

12.10 Den straffrättsliga legalitetsprincipen

I 8 § i grundlagen anges de viktigaste delarna av den straffrättsliga legalitetsprincipen. En av dem är kravet på att handlingar som ska straffas som brott ska vara definierade i lag. Propositionen främjar realiseringen av den straffrättsliga legalitetsprincipen i och med att den innehåller preciseringar av hänvisningskedjorna mellan de blankettstraffbestämmelser som gäller luftfart och de bestämmelser som beskriver den förbjudna verksamheten. Det föreslås ändringar i luftfartslagens 178 § om luftfartsförseelse och i strafflagens 23 kap. 1 och 2 § om äventyrande av trafiksäkerheten. Det som föreslås förbättrar rättsläget särskilt till den del straffbestämmelserna utökas med behövliga hänvisningar till de EU-rättsakter som är direkt tillämpliga. I avsnitt 7.1 och 7.5 finns det närmare beskrivningar av hur luftfartslagstiftningen och rättspraxisen har utvecklats och de behov av att uppdatera hänvisningskedjorna för straffbestämmelserna som denna utveckling har lett till.

De förslag i propositionen som ansluter sig till de grundläggande fri- och rättigheterna är exakta, noggrant avgränsade och proportionerliga i förhållande till de skyddsintressen som ska skyddas. Omfattningen av de föreslagna bestämmelserna har begränsats till enbart vad som med hänsyn till de mål som ligger bakom dem bör anses vara nödvändigt och proportionerligt. Förslagen innebär inget ingrepp i kärnområdet för de fri- och rättigheter som tryggats genom grundlagen.

Med stöd av vad som anförts ovan anses det att propositionen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

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 språkdirkten 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,

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 kaj-

platser 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 visuellflygreglerna.

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
- 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 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 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 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.

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.

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. Ansvar 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.

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 miljöcentralen 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.

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 flygtrafikledningstjänst 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.

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 gransk-

ning. Transport- och kommunikationsverket ska fastställa avgifterna med beaktande av utlåtan-
dena 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 luftrummblock 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 överenskommits 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.

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 anmälningspliktig 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 tredje-lands 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 §.

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,

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 hänför 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.

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,
 - 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 trafikflygplatser,
 - 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 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.

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 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.

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 flygbesätt-

ning 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 genomförandeförordningen 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).

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 §

Ansvaret 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,

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

Ett drifttillstånd enligt 123 § eller ett trafiktillstånd 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 avbrutits 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 flygdriftförfordningen, sådan flygverksamhet som avses i 128 § eller sådan obemannad luftfart som avses i genomförandeförfordningen 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 minimålderskravet 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 luft-
fartslagen (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:

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 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 trafiksäkerheten 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 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.

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 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 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 . _____

Helsingfors den 21 oktober 2021

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

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:

Gällande lydelse

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 70/2000),

4) *EASA-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser

Föreslagen lydelse

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 70/2000),

4) *EASA-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser

Gällande lydelse

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,

13) *samverkande flygplats* en flygplats med fasta flygtrafikledningstjänster där det, utöver civil luftfart, permanent finns försvarsmaktens trupper, ledningsorgan och anläggningar,

Föreslagen lydelse

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, 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,

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,

13) *samverkande flygplats* en flygplats med fasta flygtrafikledningstjänster där det, utöver civil luftfart, permanent finns försvarsmaktens trupper, ledningsorgan och anläggningar,

Gällande lydelse

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 luftrumszon,

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 ansvar,

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

Föreslagen lydelse

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 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,

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 luftrumszon,

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 ansvar,

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

Gällande lydelse

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.

Föreslagen lydelse

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 visuelflygreglerna.

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

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:

- 1) rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (*markttjänstdirektivet*),
- 2) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma

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:

- 1) rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (*markttjänstdirektivet*),
- 2) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma

Gällande lydelse

skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (*förordningen om skyddsregler*) och de förordningar som utfärdats med stöd av den,

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

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

5) EASA-förordningen och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den,

6) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 (*händelseförordningen*),

7) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en välavvägd strategi och om upphävande av direktiv 2002/30/EG (*förordningen om flygplatsbuller*).

Dessutom svarar Transport- och kommunikationsverket för de myndighetsuppgifter som avses i slottförordningen.

Transport- och kommunikationsverket är också den luftfartsmyndighet som avses i Finlands internationella luftfartsavtal och om vilken det föreskrivs i 173 §.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. 2 punkten, beviljas polismän tillstånd och godkännanden av chefen för den enhet som ansvarar för polisverksamheten. Gränsbevakningsmän beviljas motsvarande tillstånd och godkännanden av chefen för en förvaltningsenhet vid Gränsbevakningsväsendet och tullmän av chefen för Tullens bevakningsavdelning eller av en av chefen utsedd person.

Föreslagen lydelse

skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (*förordningen om skyddsregler*) och de förordningar som utfärdats med stöd av den,

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

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

5) EASA-förordningen och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den,

6) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 (*händelseförordningen*),

7) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en välavvägd strategi och om upphävande av direktiv 2002/30/EG (*förordningen om flygplatsbuller*).

Dessutom svarar Transport- och kommunikationsverket för de myndighetsuppgifter som avses i slottförordningen.

Transport- och kommunikationsverket är också den luftfartsmyndighet som avses i Finlands internationella luftfartsavtal och om vilken det föreskrivs i 173 §.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. 2 punkten, beviljas polismän tillstånd och godkännanden av chefen för den enhet som ansvarar för polisverksamheten. Gränsbevakningsmän beviljas motsvarande tillstånd och godkännanden av chefen för en förvaltningsenhet vid Gränsbevakningsväsendet och tullmän av chefen för Tullens bevakningsavdelning eller av en av chefen utsedd person.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

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 §

7 §

Preciseringar och undantag som gäller militär luftfart

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:

1) den militära luftfartsmyndigheten för de register som avses i 2 kap. när det gäller militär luftfart och beslutar om registrens utformning och innehåll; på de militära luftfartsregistren tillämpas inte det som i 26 och 28 § föreskrivs om utlämnande av uppgifter,

2) militära luftfartyg förses med nationalitetsbeteckning och dessutom med specialbeteckning,

3) den militära luftfartsmyndigheten meddelar föreskrifter om krav på luftvärdighet och beviljande av luftvärdighetsbevis i fråga om militär luftfart; *den militära luftfartsmyndigheten* utfärdar typcertifikat för finska militära luftfartyg,

4) den militära luftfartsmyndigheten beslutar om kraven för den organisation som ansvarar för de militära luftfartygens luftvärdighet och flygtrafiktjänstsystemens konstruktions-, tillverknings- och underhållsorganisation samt beviljar inom militär luftfart tillstånd och godkännanden i anslutning till luftvärdighet och flygtrafiktjänstsystem,

5) den militära luftfartsmyndigheten ställer krav som gäller utbildningsorganisationen för underhållspersonal för militära luftfartyg och flygtrafiktjänstsystem,

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

1) den militära luftfartsmyndigheten för de register som avses i 2 kap. när det gäller militär luftfart och beslutar om registrens utformning och innehåll; på de militära luftfartsregistren tillämpas inte det som i 26 och 28 § föreskrivs om utlämnande av uppgifter,

2) militära luftfartyg förses med nationalitetsbeteckning och dessutom med specialbeteckning,

3) den militära luftfartsmyndigheten

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 (bullen) för finska militära luftfartyg,

4) den militära luftfartsmyndigheten beslutar om kraven för den organisation som ansvarar för de militära luftfartygens luftvärdighet och flygtrafiktjänstsystemens konstruktions-, tillverknings- och underhållsorganisation samt beviljar inom militär luftfart tillstånd och godkännanden i anslutning till luftvärdighet och flygtrafiktjänstsystem,

5) den militära luftfartsmyndigheten ställer krav som gäller utbildningsorganisationen för underhållspersonal för militära luftfartyg och flygtrafiktjänstsystem,

Gällande lydelse

6) den militära luftfartsmyndigheten ställer krav som gäller förfarandena för behörighet och tillstånd för personal som arbetar i uppgifter inom den militära luftfarten,

7) för att medicinsk lämplighet ska konstateras för personal i militär luftfart förutsätts det att sökanden uppfyller de medicinska, psykologiska och fysiologiska krav som följer av den militära luftfartens särskilda kravnivå; försvarsmakten meddelar närmare föreskrifter om medicinsk lämplighet,

8) försvarsmakten meddelar föreskrifter om förberedelse och genomförande av flygningar i anslutning till militär luftfart; den militära luftfartsmyndigheten meddelar föreskrifter om handlingar som ska medföras i militära luftfartyg,

9) för lufttransport krävs inget separat tillstånd inom den militära luftfarten,

10) bruksflygtillstånd krävs inte för bruksflyg med militära luftfartyg; den militära luftfartsmyndigheten beviljar tillstånd för bruksflyg med ett finskt eller utländskt civilt luftfartyg som sker på beställning av försvarsmakten samt ställer krav som gäller tillstånden,

11) för militär flygutbildning som försvarsmakten själv ger krävs inte flygutbildningstillstånd; föreskrifter om utbildningen meddelas av försvarsmakten; för militär flygutbildning som ges av någon annan än försvarsmakten krävs flygutbildningstillstånd som beviljas av den militära luftfartsmyndigheten; de krav som gäller tillstånden ställs av den militära luftfartsmyndigheten,

12) flyguppvisnings- och flygtävlingstillstånd för den militära luftfarten beviljas av försvarsmakten; flyguppvisningstillstånd eller flygtävlingstillstånd krävs inte för den militära luftfartens uppvisningar eller enskilda konstflygningsuppvisningar som försvarsmakten genomför med finska militära luftfartyg enligt militärorder; föreskrifter om tillstånden meddelas av försvarsmakten,

13) föreskrifter om användningen av militära flygplatser och konstruktioner som reserverats uteslutande för militär luftfart meddelas av försvarsmakten; den militära luftfartsmyndigheten uppställer säkerhetskrav som gäller

Föreslagen lydelse

6) den militära luftfartsmyndigheten ställer krav som gäller förfarandena för behörighet och tillstånd för personal som arbetar i uppgifter inom den militära luftfarten,

7) för att medicinsk lämplighet ska konstateras för personal i militär luftfart förutsätts det att sökanden uppfyller de medicinska, psykologiska och fysiologiska krav som följer av den militära luftfartens särskilda kravnivå; försvarsmakten meddelar närmare föreskrifter om medicinsk lämplighet,

8) försvarsmakten meddelar föreskrifter om förberedelse och genomförande av flygningar i anslutning till militär luftfart; den militära luftfartsmyndigheten meddelar föreskrifter om handlingar som ska medföras i militära luftfartyg,

9) för lufttransport krävs inget separat tillstånd inom den militära luftfarten,

10) bruksflygtillstånd krävs inte för bruksflyg med militära luftfartyg; den militära luftfartsmyndigheten beviljar tillstånd för bruksflyg med ett finskt eller utländskt civilt luftfartyg som sker på beställning av försvarsmakten samt ställer krav som gäller tillstånden,

11) för militär flygutbildning som försvarsmakten själv ger krävs inte flygutbildningstillstånd; föreskrifter om utbildningen meddelas av försvarsmakten; för militär flygutbildning som ges av någon annan än försvarsmakten krävs flygutbildningstillstånd som beviljas av den militära luftfartsmyndigheten; de krav som gäller tillstånden ställs av den militära luftfartsmyndigheten,

12) flyguppvisnings- och flygtävlingstillstånd för den militära luftfarten beviljas av försvarsmakten; flyguppvisningstillstånd eller flygtävlingstillstånd krävs inte för den militära luftfartens uppvisningar eller enskilda konstflygningsuppvisningar som försvarsmakten genomför med finska militära luftfartyg enligt militärorder; föreskrifter om tillstånden meddelas av försvarsmakten,

13) föreskrifter om användningen av militära flygplatser och konstruktioner som reserverats uteslutande för militär luftfart meddelas av försvarsmakten; den militära luftfartsmyndigheten uppställer säkerhetskrav som gäller

Gällande lydelse

byggande av militära flygplatser och flygverksamhet samt beviljar tillstånd och godkännanden för ibruktagande och användning av militära trafikflygplatser och militära flygplatser,

14) Transport- och kommunikationsverket ska avtala med försvarsmakten om samordning av kraven på luftfartsskydd för den civila luftfarten med kraven på verksamhetsförutsättningarna för militär luftfart på trafikflygplatser efter att ha hört flygplatsoperatören,

15) personal som deltar i militär flygtjänstgöring har en i 102 § 1 mom. avsedd tillträdesrätt på basis av sina arbetsuppgifter; försvarsmakten utfärdar behörighets- eller besättningskort som behövs för vistelse på trafikflygplatser och för passagekontroll; flygplatsoperatören ska bevilja personal som deltar i militär flygtjänstgöring körtillstånd och vid behov ge därtill hörande utbildning,

16) försvarsmakten meddelar föreskrifter om flygmetoder och flygtrafiktjänst vid militär luftfart; den militära luftfartsmyndigheten uppställer säkerhetskrav som gäller planering av flygprocedurer vid militär luftfart och flygtrafiktjänst samt beviljar tillstånd och godkännanden i anslutning till flygprocedurerna; i fråga om samordningen av civil och militär luftfart ska försvarsmakten höra Transport- och kommunikationsverket,

17) de bullerutsläpp och andra utsläpp som den militära luftfarten orsakar ska vara så små som möjligt med hänsyn till de militära luftfartygens användningsändamål och verksamhet,

18) på militär luftfart tillämpas inte det som i denna lag föreskrivs om försäkring,

19) situationer som avses i 118 och 125 § och som uteslutande gäller militär luftfart ska anmälas till försvarsmakten.

Närmare bestämmelser om sådan märkning av militära luftfartyg som avses i 1 mom. 2 punkten utfärdas genom förordning av statsrådet.

Föreslagen lydelse

byggande av militära flygplatser och flygverksamhet samt beviljar tillstånd och godkännanden för ibruktagande och användning av militära trafikflygplatser och militära flygplatser,

14) Transport- och kommunikationsverket ska avtala med försvarsmakten om samordning av kraven på luftfartsskydd för den civila luftfarten med kraven på verksamhetsförutsättningarna för militär luftfart på trafikflygplatser efter att ha hört flygplatsoperatören,

15) personal som deltar i militär flygtjänstgöring har en i 102 § 1 mom. avsedd tillträdesrätt på basis av sina arbetsuppgifter; försvarsmakten utfärdar behörighets- eller besättningskort som behövs för vistelse på trafikflygplatser och för passagekontroll; flygplatsoperatören ska bevilja personal som deltar i militär flygtjänstgöring körtillstånd och vid behov ge därtill hörande utbildning,

16) försvarsmakten meddelar föreskrifter om flygmetoder och flygtrafiktjänst vid militär luftfart; den militära luftfartsmyndigheten uppställer säkerhetskrav som gäller planering av flygprocedurer vid militär luftfart och flygtrafiktjänst samt beviljar tillstånd och godkännanden i anslutning till flygprocedurerna; i fråga om samordningen av civil och militär luftfart ska försvarsmakten höra Transport- och kommunikationsverket,

17) de bullerutsläpp och andra utsläpp som den militära luftfarten orsakar ska vara så små som möjligt med hänsyn till de militära luftfartygens användningsändamål och verksamhet,

18) på militär luftfart tillämpas inte det som i denna lag föreskrivs om försäkring,

19) situationer som avses i 118 och 125 § och som uteslutande gäller militär luftfart ska anmälas till försvarsmakten.

Närmare bestämmelser om sådan märkning av militära luftfartyg som avses i 1 mom. 2 punkten utfärdas genom förordning av statsrådet.

Gällande lydelse

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. i denna lag samt 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 tom massa på högst 80 kilo för ensitsiga eller 100 kilo för tvåsitsiga, inklusive sådana med fotstart,
- 3) övriga luftfartyg som har en maximal tom massa 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, får Transport- och kommunikationsverket i fråga om de luftfartyg och

Föreslagen lydelse

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 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 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

Gällande lydelse

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. 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.

Transport- och kommunikationsverket får bevilja ett tillstånd enligt 1 mom., om det är fråga om

- 1) tillfällig trafik med ett luftfartyg från en stat som inte har tillträtt Chicagokonventionen,
- 2) överförings-, test-, demonstrations-, uppvisnings- eller tävlingsflygningar med ett oregistrerat luftfartyg,
- 3) en eller flera flygningar med en oregistrerad och obemannad fri luftballong,
- 4) sådan användning av luftfartyg som är jämförbar med användning enligt 1–3 punkten.

Föreslagen lydelse

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 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.

Transport- och kommunikationsverket får bevilja ett tillstånd enligt 1 mom., om det är fråga om

- 1) tillfällig trafik med ett luftfartyg från en stat som inte har tillträtt Chicagokonventionen,
- 2) överförings-, test-, demonstrations-, uppvisnings- eller tävlingsflygningar med ett oregistrerat luftfartyg,
- 3) en eller flera flygningar med en oregistrerad och obemannad fri luftballong,
- 4) sådan användning av luftfartyg som är jämförbar med användning enligt 1–3 punkten.

Gällande lydelse

18 §

Ansökan om registrering

Luftfartygets ägare ska ansöka om registrering hos Transport- och kommunikationsverket. I ansökan ska uppges de uppgifter som nämns i 13 § 1 och 2 mom. samt i 14 § 1 och 2 mom., och ansökan ska åtföljas av utredning om förvärvet eller om grunden för besittnings- eller nyttjanderätten till luftfartyget och om att rätt enligt 17 § att registerföra luftfartyget i Finland föreligger.

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 och besiktiga 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 eller andra inhemska eller utländska sakkunniga.

För fastställande av och tillsyn över luftvärdighet meddelar Transport- och kommunikationsverket *vid behov* närmare föreskrifter av teknisk natur och föreskrifter om förfaranden i fråga om

- 1) de besiktningar som utförs av verket,

Föreslagen lydelse

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.

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,

Gällande lydelse

2) innehållet i och arrangemangen för de luftvärdighetsgranskningar som organisationer som svarar för luftvärdighet 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 om den som utför inspektionerna.

40 §

Beviljande och förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet

På grundval av en luftvärdighetsgranskning som utförts av en organisation som svarar för luftvärdighet och på grundval av organisationens rekommendation beviljar eller förnyar Transport- och kommunikationsverket ett granskningsbevis avseende luftvärdighet, om luftfartyget vid granskningstidpunkten uppfyller kraven för beviljande av ett luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd. *Transport- och kommunikationsverket kan också bestämma att en organisation som svarar för luftvärdighet och som biträder Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 39 § 2 mom. beviljar eller förnyar ett granskningsbevis avseende luftvärdighet på de villkor som Transport- och kommunikationsverket anger särskilt.*

Kan inte ett granskningsbevis avseende luftvärdighet eller en rekommendation skäligen fås av den organisation som svarar för luftvärdighet, kan Transport- och kommunikationsverket på grundval av sin besiktning bevilja ett luftvärdighetsbevis eller ett i 38 § 2 mom. avsett flygtillstånd, om luftfartyget vid besiktningstidpunkten uppfyller kraven för beviljande av ett luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd.

Föreslagen lydelse

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.

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 *gransknings*tidpunkten 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

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

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 ba-

Gällande lydelse

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 för underhållspersonal,
- 2) certifikat jämte behörigheter för flygtrafiktjänstpersonal,
- 3) medicinskt intyg,
- 4) certifikat för flygläkare,
- 5) kabinbesättningsintyg och medicinsk rapport för kabinbesättning,
- 6) godkännande för teckengivare.

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

Ett tillstånd ska dock inte beviljas om sökanden inte är lämplig att inneha tillståndet. En sökande ska anses olämplig att inneha ett tillstånd, om sökanden

- 1) trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart,
- 2) genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa,

Föreslagen lydelse

serar 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 miljövärdighetsbevisets utformning och innehåll.

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,
- 2) certifikat jämte behörigheter för flygtrafiktjänstpersonal,
- 3) medicinskt intyg,
- 4) certifikat för flygläkare,

- 6) godkännande för teckengivare,
- 7) *begränsad radiotelefonistbehörighet.*

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

Ett tillstånd ska dock inte beviljas om sökanden inte är lämplig att inneha tillståndet. En sökande ska anses olämplig att inneha ett tillstånd, om sökanden

- 1) trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart,
- 2) genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa,

Gällande lydelse

3) genom sin tidigare verksamhet har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrifterna att det finns anledning att misstänka att sökanden inte förmår eller vill följa de bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten inom luftfarten.

I tillståndet anges vilka uppgifter innehavaren har rätt att utföra. Tillståndet kan förenas med villkor som behövs för upprätthållande av flygsäkerheten.

Med avvikelse från vad som i språklagen (423/2003) föreskrivs om språk som används hos myndigheter kan Transport- och kommunikationsverket ordna prov på engelska i de kunskaper och färdigheter som krävs för att tillstånd ska beviljas.

Föreslagen lydelse

3) genom sin tidigare verksamhet har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrifterna att det finns anledning att misstänka att sökanden inte förmår eller vill följa de bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten inom luftfarten.

I tillståndet anges vilka uppgifter innehavaren har rätt att utföra. Tillståndet kan förenas med villkor som behövs för upprätthållande av flygsäkerheten.

Med avvikelse från vad som i språklagen (423/2003) föreskrivs om språk som används hos myndigheter kan Transport- och kommunikationsverket ordna prov på engelska i de kunskaper och färdigheter som krävs för att tillstånd ska beviljas.

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 flyguppdraget,

2) certifikat, behörigheter, behörighetsbevis, rättigheter, godkännanden och medicinska intyg som krävs av flygbesättningen och av dem som styr fjärrstyrda luftfartyg,

55 §

Luftfartygs och fjärrstyrningsplatsers besättning

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

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 flyguppdraget,

2) certifikat, behörigheter, behörighetsbevis, rättigheter, godkännanden och medicinska intyg som krävs av flygbesättningen och av dem som styr fjärrstyrda luftfartyg,

Gällande lydelse

- 3) utbildning, erfarenhet och behörighet som krävs av besättningen och av dem som styr fjärrstyrda luftfartyg,
4) maximala arbets- och flygtider samt minimivilotider.

57 §

Förberedelser och genomförande av flygningar

Innan en flygning börjar ska luftfartygets eller anordningens befälhavare försäkra sig om att luftfartyget är luftvärdigt eller att anordningen är luftvärdig och att flygningen även i övrigt har förberetts enligt gällande bestämmelser och föreskrifter.

Befälhavaren ska se till att flygningen genomförs på ett betryggande sätt och att bestämmelserna, föreskrifterna, villkoren enligt drifttillståndet, bruksflygtillståndet eller flygutbildningstillståndet och den av luftfartsmyndigheten godkända flyghandboken *iakttas under flygningen*.

Medlemmarna av besättningen, inklusive besättning vid fjärrstyrningsplatsen för fjärrstyrda luftfartyg och spanare, ska utföra de uppgifter som ålagts besättningen i flyghandboken och i drifttillståndet, bruksflygtillståndet eller flygutbildningstillståndet, om inte luftfartygets befälhavare bestämmer något annat om uppgiftsfördelningen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela sådana närmare föreskrifter som säkerheten kräver och som baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen, på ECAC:s och Eurocontrols normer samt på bestämmelserna i EASA-förordningen och i de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den, kompletterade med undantag och tillägg av geografiska, klimatologiska och trafikmässiga skäl eller för att samordna internationell praxis med förhållandena i Finland, i fråga om följande:

- 1) planering av och förberedelser inför en flygning,
- 2) genomförande av en flygning och verksamhet under flygningen,

Föreslagen lydelse

- 3) utbildning, erfarenhet och behörighet som krävs av besättningen och av dem som styr fjärrstyrda luftfartyg,
4) maximala arbets- och flygtider samt minimivilotider.

57 §

Förberedelser och genomförande av flygningar

Innan en flygning börjar ska luftfartygets eller anordningens befälhavare försäkra sig om att luftfartyget är luftvärdigt eller att anordningen är luftvärdig och att flygningen även i övrigt har förberetts enligt gällande bestämmelser och föreskrifter.

Befälhavaren ska se till att flygningen *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.

Transport- och kommunikationsverket får meddela sådana närmare föreskrifter som säkerheten kräver och som baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen, på ECAC:s och Eurocontrols normer samt på bestämmelserna i EASA-förordningen och i de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den, kompletterade med undantag och tillägg av geografiska, klimatologiska och trafikmässiga skäl eller för att samordna internationell praxis med förhållandena i Finland, i fråga om följande:

- 1) planering av och förberedelser inför en flygning,
- 2) genomförande av en flygning och verksamhet under flygningen,

Gällande lydelse

- 3) specialutrustning som krävs för den aktuella flygningen,
- 4) omedelbara åtgärder efter flygningen,
- 5) fallskärms hoppning,
- 6) avancerad flygning,
- 7) flygbogsering,
- 8) spridning av ämnen eller fällning av föremål, och
- 9) säker användning av luftfartyg som kan framföras på vatten.

Föreslagen lydelse

- 3) specialutrustning som krävs för den aktuella flygningen,
- 4) omedelbara åtgärder efter flygningen,
- 5) fallskärms hoppning,
- 6) avancerad flygning,
- 7) flygbogsering,
- 8) spridning av ämnen eller fällning av föremål, och
- 9) säker användning av luftfartyg som kan framföras på vatten.

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.

80 §

Hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd

Innan tillstånd till byggande av en flygplats beviljas ska kommunen samt, enligt ärendets art, försvarsministeriet, miljöministeriet, närings-, trafik- och miljöcentralen och landshöfdingen ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

Om ansökan om byggnadstillstånd avser byggande eller i 79 § avsedda ändringar av ett annat område som tjänar luftfarten än en flygplats eller konstruktioner och anordningar på en sådan, ska kommunen samt, enligt ärendets art, andra behöriga myndigheter och grannarna ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet innan byggnadstillstånd beviljas.

80 §

Hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd

Innan tillstånd till byggande av en flygplats beviljas ska kommunen samt, enligt ärendets art, försvarsministeriet, miljöministeriet, närings-, trafik- och miljöcentralen och landshöfdingen ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

Om ansökan om byggnadstillstånd avser byggande eller i 79 § avsedda ändringar av ett annat område som tjänar luftfarten än en flygplats eller konstruktioner och anordningar på en sådan, ska kommunen samt, enligt ärendets art, andra behöriga myndigheter och grannarna ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet innan byggnadstillstånd beviljas.

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

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

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 miljöcentralen 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

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

projekt som har gränsöverskridande miljökonsekvenser finns i 29 a § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

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 §

Flygförande

Leverantören av flygtrafikledningstjänst ansvarar för flygplatsens start- och ankomstvä-

110 §

Flygprocedurer

En sådan leverantör av tjänster som avser utformningen av flygprocedurer som har fått

Gällande lydelse

gar samt för flygförfarandena inom kontrollzonen och terminalområdet samt inom det luftrum där flyginformationstjänst för flygplatsen tillhandahålls.

Föreslagen lydelse

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 flygtrafikledningstjänst 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.

111 §

Avgifter för flygtrafiktjänst

Transport- och kommunikationsverket ska övervaka att avgifterna för flygtrafiktjänst bestäms i enlighet med artikel 15 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.

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. Efter utlåtandena och Europeiska kommissionens godkän-

111 §

Avgifter för flygtrafiktjänst

Transport- och kommunikationsverket ska övervaka att avgifterna för flygtrafiktjänst bestäms i enlighet med artikel 15 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.

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

Gällande lydelse

nande ska Transport- och kommunikationsverket fastställa avgifterna och informera Europeiska kommissionen om dem.

Leverantören av flygtrafikledningstjänst ska fastställa avgifterna för flygtrafiktjänst till den del de inte fastställs i enlighet med 2 mom.

Transport- och kommunikationsverket ska också övervaka att de avgifter som tas ut av den statliga och den militära luftfarten är skäliga och att 112 § iakttas vid prissättningen.

112 §

Flygtrafiktjänster som drivs, tillhandahålls och utvecklas för den statliga och den militära luftfartens uppgifter och prissättningen av tjänsterna

En leverantör av flygtrafikledningstjänst enligt 108 § driver, tillhandahåller och utvecklar flygtrafiktjänster i luftrumsblock för den civila, statliga och militära luftfartens behov. De avgifter som tas ut av statsluftfartyg och militära luftfartyg ska motsvara de avgifter som tas ut för tjänster som tillhandahålls luftfartyg inom den civila luftfarten, om det inte är fråga om en särskild tjänst eller om något annat inte har överenskommits om avgifterna. Leverantören av flygtrafikledningstjänst och representanter för den statliga och den militära luftfarten ska närmare komma överens om de tjänster som tillhandahålls den statliga och den militära luftfarten och om prissättningen av tjänsterna.

Med en särskild tjänst inom flygtrafiktjänsten avses i denna lag de flygtrafiktjänster som behövs på grund av de krav som statsluftfartygs och militära luftfartygs verksamhet ställer och

Föreslagen lydelse

Europeiska kommissionens synpunkter och informera Europeiska kommissionen om dem.

Leverantören av flygtrafikledningstjänst ska fastställa avgifterna för flygtrafiktjänst till den del de inte fastställs i enlighet med 2 mom.

Transport- och kommunikationsverket ska också övervaka att de avgifter som tas ut av den statliga och den militära luftfarten är skäliga och att 112 § iakttas vid prissättningen.

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 innehågs 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 överenskommits 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

Gällande lydelse

- 1) som tillhandahålls av endast en leverantör,
- 2) för vilka det inte har bestämts avgifter i enlighet med de allmänna tjänstevillkoren, och
- 3) som används endast av statsluftfartyg eller militära luftfartyg.

Närmare bestämmelser om de tjänster som hör till de särskilda tjänsterna inom flygtrafiktjänsten får utfärdas genom förordning av statsrådet.

De ersättningar som ska betalas för särskilda tjänster inom flygtrafiktjänsten ska vara skäliga med beaktande av de särskilda kostnader som tjänsten orsakar och en skälig avkastning.

138 §

Försäkringar

Bestämmelser om försäkringar i händelse av skador vid luftfart finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (förordningen om luftfartsförsäkring) samt i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010. *Bestämmelserna i 139 § ska tillämpas till den del dessa förordningar inte är tillämpliga eller till den del det i förordningarna inte finns några bestämmelser om omständigheter som hänför sig till försäkring.*

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

- 1) flygcertifikat jämte behörigheter,

Föreslagen lydelse

- 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.*

Närmare bestämmelser om de tjänster som hör till de särskilda tjänsterna inom flygtrafiktjänsten får utfärdas genom förordning av statsrådet.

De ersättningar som ska betalas för särskilda tjänster inom flygtrafiktjänsten ska vara skäliga med beaktande av de särskilda kostnader som tjänsten orsakar och en skälig avkastning.

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.*

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

- 1) flygcertifikat jämte behörigheter,

Gällande lydelse

- 2) certifikat för underhållspersonal,
- 3) certifikat jämte behörigheter för flygtrafiktjänstpersonal,
- 4) medicinskt intyg,
- 5) certifikat för flygläkare,
- 8) godkännande för person som ger rangeringssignaler åt luftfartyg,
- 9) godkännande för säkerhetskontrollant,
- 10) godkännande för säkerhetsutbildare inom civil luftfart,
- 11) godkännande för validerare för luftfartsskydd i EU, *eller*
- 12) godkännande för en utbildnings- eller flygorganisations ansvariga person.

Med avvikelse från 1 mom. är chefen för den enhet som ansvarar för polisverksamheten behörig myndighet i fråga om godkännanden för säkerhetskontrollanter som beviljats polismän, kommandören för en gränsbevaknings- eller sjöbevakningssektion behörig myndighet i fråga om godkännanden för säkerhetskontrollanter som beviljats gränsbevakningsmän och chefen för Tullens bevakningsavdelning eller av en av chefen utsedd person behörig myndighet i fråga om godkännande för säkerhetskontrollanter som beviljats tullmän.

146 §

Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer eller i anmälningspliktig 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,

Föreslagen lydelse

- 2) certifikat *jämte behörigheter* för underhållspersonal,
- 3) certifikat jämte behörigheter för flygtrafiktjänstpersonal,
- 4) medicinskt intyg,
- 5) certifikat för flygläkare,
- 8) godkännande för person som ger rangeringssignaler åt luftfartyg,
- 9) godkännande för säkerhetskontrollant,
- 10) godkännande för säkerhetsutbildare inom civil luftfart,
- 11) godkännande för validerare för luftfartsskydd i EU,
- 12) godkännande för en utbildnings- eller flygorganisations ansvariga person, *eller*
- 13) *begränsad radiotelefonistbehörighet.*

Med avvikelse från 1 mom. är chefen för den enhet som ansvarar för polisverksamheten behörig myndighet i fråga om godkännanden för säkerhetskontrollanter som beviljats polismän, kommandören för en gränsbevaknings- eller sjöbevakningssektion behörig myndighet i fråga om godkännanden för säkerhetskontrollanter som beviljats gränsbevakningsmän och chefen för Tullens bevakningsavdelning eller av en av chefen utsedd person behörig myndighet i fråga om godkännande för säkerhetskontrollanter som beviljats tullmän.

146 §

Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer eller i anmälningspliktig 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,*

Gällande lydelse

- 8) en anordnare av flyguppvisning eller flygtävling,
- 9) en flygplatsoperatör,
- 10) en säkerhetsgodkänd speditör, en känd avsändare eller en säkerhetsgodkänd leverantör,
- 11) en godkänd transportör av flygfrakt eller flygpost till Europeiska unionen från ett tredjelands flygplats,
- 12) en leverantör av flygtrafiktjänst,
- 13) en utbildningsorganisation för flygtrafiktjänstpersonal,
- 15) en innehavare av ett flyghindertillstånd enligt 158 §.

148 §

Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer samt förbud mot och begränsning av den verksamhet som tillståndet eller anmälan avser

Transport- och kommunikationsverket kan ändra eller begränsa ett tillstånd enligt denna lag som beviljats en organisation, återkalla tillståndet eller temporärt förbjuda den verksamhet som tillståndet avser, om

- 1) det finns grundad anledning att misstänka att den som bedriver verksamhet enligt tillståndet inte förmår bedriva sin verksamhet på ett betryggande sätt,
- 2) förutsättningar för beviljande av tillståndet inte längre finns och fel eller brister i förutsättningarna inte rättas inom utsatt tid,
- 3) tillståndshavaren i väsentlig grad låter bli att iaktta tillståndsvillkoren eller andra bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet avser,
- 4) tillståndshavaren trots anmärkning eller varning fortsätter verksamheten i strid med tillståndsvillkoren eller fortsätter att bryta mot andra föreskrifter som gäller verksamheten, *eller*

5) *tillståndshavaren inte iakttar det luftfartsavtal som trafiktillståndet grundar sig på eller andra internationella förpliktelser.*

Föreslagen lydelse

- 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 tredjelands 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 §.

148 §

Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer samt förbud mot och begränsning av den verksamhet som tillståndet eller anmälan avser

Transport- och kommunikationsverket kan ändra eller begränsa ett tillstånd enligt denna lag som beviljats en organisation, återkalla tillståndet eller temporärt förbjuda den verksamhet som tillståndet avser, om

- 1) det finns grundad anledning att misstänka att den som bedriver verksamhet enligt tillståndet inte förmår bedriva sin verksamhet på ett betryggande sätt,
- 2) förutsättningar för beviljande av tillståndet inte längre finns och fel eller brister i förutsättningarna inte rättas inom utsatt tid,
- 3) tillståndshavaren i väsentlig grad låter bli att iaktta tillståndsvillkoren eller andra bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet avser, *eller*
- 4) tillståndshavaren trots anmärkning eller varning fortsätter verksamheten i strid med tillståndsvillkoren eller fortsätter att bryta mot andra föreskrifter som gäller verksamheten.

Gällande lydelse

Ett tillstånd kan återkallas endast om en påföljd som är lindrigare för organisationen inte kan anses vara tillräcklig med hänsyn till de samlade omständigheter som framgår av ärendet.

Transport- och kommunikationsverket kan tills vidare eller för viss tid förbjuda en verksamhet för vilken det enligt denna lag eller en i denna lag angiven EU-förordning inte behövs tillstånd men för vilken en anmälan måste göras och

1) det finns grundad anledning att misstänka att den i anmälan avsedda verksamhetsutövaren inte förmår bedriva sin verksamhet på ett betryggande sätt,

2) förutsättningarna för att bedriva anmälningspliktig verksamhet inte längre föreligger och fel eller brister i förutsättningarna inte rättas inom utsatt tid,

3) verksamhetsutövaren i väsentlig grad låter bli att iaktta de bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som anmälan avser,

4) verksamhetsutövaren trots anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot de bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som anmälan avser.

152 §

Upprätthållande av yrkeskunskap

Anställda hos Transport- och kommunikationsverket för vilkas uppgifter gäller särskilda krav på upprätthållande av yrkesskicklighet kan upprätthålla sin yrkesskicklighet genom att i bisyssla arbeta hos någon som bedriver luftfartsverksamhet. I fråga om sådant arbete och om villkoren för det avtalas särskilt mellan verket, den anställda och den berörda verksamhetsutövaren.

Bestämmelserna i 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen (434/2003) om jäv för en i 1 mom. i denna paragraf avsedd person när ärenden som gäller en i det momentet avsedd verksamhetsutövare behandlas inom Transport- och kommunikationsverket tillämpas inte på tillsynen över flygtrafiktjänsten eller på beslutsfattandet som gäller den.

Föreslagen lydelse

Ett tillstånd kan återkallas endast om en påföljd som är lindrigare för organisationen inte kan anses vara tillräcklig med hänsyn till de samlade omständigheter som framgår av ärendet.

Transport- och kommunikationsverket kan tills vidare eller för viss tid förbjuda en verksamhet för vilken det enligt denna lag eller en i denna lag angiven EU-förordning inte behövs tillstånd men för vilken en anmälan måste göras och

1) det finns grundad anledning att misstänka att den i anmälan avsedda verksamhetsutövaren inte förmår bedriva sin verksamhet på ett betryggande sätt,

2) förutsättningarna för att bedriva anmälningspliktig verksamhet inte längre föreligger och fel eller brister i förutsättningarna inte rättas inom utsatt tid,

3) verksamhetsutövaren i väsentlig grad låter bli att iaktta de bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som anmälan avser,

4) verksamhetsutövaren trots anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot de bestämmelser och föreskrifter som gäller den verksamhet som anmälan avser.

152 §

Upprätthållande av yrkeskunskap

Anställda hos Transport- och kommunikationsverket för vilkas uppgifter gäller särskilda krav på upprätthållande av yrkesskicklighet kan upprätthålla sin yrkesskicklighet genom att i bisyssla arbeta hos någon som bedriver luftfartsverksamhet. I fråga om sådant arbete och om villkoren för det avtalas särskilt mellan verket, den anställda och den berörda verksamhetsutövaren.

Bestämmelserna i 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen 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

Gällande lydelse

153 §

Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner

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

- 1) uppgifter om luftfartyg och trafiken med dem, inbegripet upptagningar av lägesbilder,
- 2) upptagningar från flygtrafiktjänsten, efterspanings- och räddningstjänsten för luftfart samt luftfartygens telefon- och radiokommunikation,
- 3) andra än i 1 och 2 punkten avsedda uppgifter som behövs med tanke på flygsäkerheten,
- 4) uppgifter om verksamhetsutövarens verksamhet, ekonomi och försäkringar,
- 5) uppgifter som är relevanta med tanke på tillsynen över att passagerarnas rättigheter tillgodoses,
- 6) de ansvariga personernas namn, personbeteckning och kontaktuppgifter.

Transport- och kommunikationsverket har rätt att på begäran få för utförandet av de uppgifter som avses i denna lag behövlig information av

- 1) passagerarna,
- 2) dem som hör till personalen på ett luftfartyg,
- 3) dem som innehar varor som transporteras i ett luftfartyg.

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att av Tullen få behövliga uppgifter för förfaranden för godkännande av sådana säkerhetsgodkända

Föreslagen lydelse

- 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:*

- 1) uppgifter om luftfartyg och trafiken med dem, inbegripet upptagningar av lägesbilder,
- 2) upptagningar från flygtrafiktjänsten, efterspanings- och räddningstjänsten för luftfart samt luftfartygens telefon- och radiokommunikation,
- 3) andra än i 1 och 2 punkten avsedda uppgifter som behövs med tanke på flygsäkerheten,
- 4) uppgifter om verksamhetsutövarens verksamhet, ekonomi och försäkringar,
- 5) uppgifter som är relevanta med tanke på tillsynen över att passagerarnas rättigheter tillgodoses,
- 6) de ansvariga personernas namn, personbeteckning och kontaktuppgifter.

Transport- och kommunikationsverket har rätt att på begäran få för utförandet av de uppgifter som avses i denna lag behövlig information av

- 1) passagerarna,
- 2) dem som hör till personalen på ett luftfartyg,
- 3) dem som innehar varor som transporteras i ett luftfartyg.

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att av Tullen få behövliga uppgifter för förfaranden för godkännande av sådana säkerhetsgodkända

Gällande lydelse

speditörer och kända avsändare som avses i 146 §.

Transport- och kommunikationsverket har rätt att för utförandet av de uppgifter som avses i denna lag och för tillsynen över efterlevnaden av lagen och Europeiska unionens förordningar

1) få tillträde till luftfartyg och andra platser där luftfartsverksamhet bedrivs, dock inte till utrymmen som används för boende av permanent natur,

2) även i övrigt granska verksamheten hos dem som bedriver luftfartsverksamhet.

Flygplatsoperatören samt företag som bedriver verksamhet på flygplatsen och andra sammanslutningar som omfattas av tillämpningsområdet för förordningen om skyddsregler är skyldiga att utan dröjsmål tillåta att tjänstemän som bemyndigats av kommissionen samt Transport- och kommunikationsverket utför kontroller som gäller tillämpningen av förordningen om skyddsregler och av de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den.

Vid de inspektioner och granskningar som utförs för tillsynen över efterlevnaden av denna lag och verkställigheten av den ska Transport- och kommunikationsverket och andra myndigheter som avses i denna paragraf iakta bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen.

Föreslagen lydelse

speditörer och kända avsändare som avses i 146 §.

Transport- och kommunikationsverket har rätt att för utförandet av de uppgifter som avses i denna lag och för tillsynen över efterlevnaden av lagen och Europeiska unionens förordningar

1) få tillträde till luftfartyg och andra platser där luftfartsverksamhet bedrivs, dock inte till utrymmen som används för boende av permanent natur,

2) även i övrigt granska verksamheten hos dem som bedriver luftfartsverksamhet.

Flygplatsoperatören samt företag som bedriver verksamhet på flygplatsen och andra sammanslutningar som omfattas av tillämpningsområdet för förordningen om skyddsregler är skyldiga att utan dröjsmål tillåta att tjänstemän som bemyndigats av kommissionen samt Transport- och kommunikationsverket utför kontroller som gäller tillämpningen av förordningen om skyddsregler och av de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den.

Vid de inspektioner och granskningar som utförs för tillsynen över efterlevnaden av denna lag och verkställigheten av den ska Transport- och kommunikationsverket och andra myndigheter som avses i denna paragraf iakta bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen.

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.

156 §

Besättningskort

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan luftfartygens besättning ett

Gällande lydelse

besättningskort. Till ansökan ska fogas en försäkran av innehavaren av operativ licens om att sökanden är anställd hos innehavaren.

För att ett besättningskort ska beviljas och gälla krävs det att

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

2) sökanden uppfyller förutsättningarna för beviljande av tillträde till flygplatsens flygsida enligt 102 §.

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

Föreslagen lydelse

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

1) det finns anledning att misstänka att luftfartyget när det ska anträda en flygning, inte är luftvärdigt eller på behörigt sätt bemannat,

2) det finns anledning att misstänka att bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter om flygningen som meddelats med stöd av den i övrigt inte har iakttagits,

3) luftfartygets drift är förbjuden enligt internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller enligt Europeiska unionens lagstiftning eller luftfartyget omfattas av någon annan driftsbegränsning, eller luftfartygets ägare eller någon annan person som ansvarar för luftfartygets drift har meddelats näringsförbud,

4) det med stöd av denna lag i övrigt är förbjudet att använda luftfartyget för luftfart.

De åtgärder som behövs för att hindra ett luftfartyg från att starta ska dimensioneras och

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

1) det finns anledning att misstänka att luftfartyget när det ska anträda en flygning, inte är luftvärdigt eller på behörigt sätt bemannat,

2) det finns anledning att misstänka att bestämmelserna i denna lag, 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,

3) luftfartygets drift är förbjuden enligt internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller enligt Europeiska unionens lagstiftning eller luftfartyget omfattas av någon annan driftsbegränsning, eller luftfartygets ägare eller någon annan person som ansvarar för luftfartygets drift har meddelats näringsförbud,

4) det med stöd av denna lag i övrigt är förbjudet att använda luftfartyget för luftfart.

De åtgärder som behövs för att hindra ett luftfartyg från att starta ska dimensioneras och

Gällande lydelse

genomföras så att de inte äventyrar liv eller hälsa eller skadar parkerade luftfartyg.

Flygplatschefen, de som är anställda hos flygplatsoperatören samt de som sköter uppgifter inom flygtrafiktjänsten eller underhålls- eller marktjänstorganisationen har rätt att på begäran av Transport- och kommunikationsverket ge den hjälp som behövs för att hindra ett luftfartyg från att starta.

De personer som avses i 3 mom. har rätt att hindra ett luftfartyg från att starta, om det är uppenbart att de bristfälligheter som avses i 1 mom. allvarligt kan äventyra flygsäkerheten. Transport- och kommunikationsverket ska då utan dröjsmål underrättas om att luftfartyget har hindrats från att starta. Transport- och kommunikationsverket ska vidta de åtgärder som saken kräver. I fråga om tillåtna åtgärder för hindrande av start gäller 2 mom.

Gränsbevakningsmyndigheten har rätt att hindra ett luftfartyg från att starta, om det finns anledning att misstänka att en person som brutit mot föreskrifter om inresa eller utresa finns ombord på luftfartyget.

Föreslagen lydelse

genomföras så att de inte äventyrar liv eller hälsa eller skadar parkerade luftfartyg.

Flygplatschefen, de som är anställda hos flygplatsoperatören samt de som sköter uppgifter inom flygtrafiktjänsten eller underhålls- eller marktjänstorganisationen har rätt att på begäran av Transport- och kommunikationsverket ge den hjälp som behövs för att hindra ett luftfartyg från att starta.

De personer som avses i 3 mom. har rätt att hindra ett luftfartyg från att starta, om det är uppenbart att de bristfälligheter som avses i 1 mom. allvarligt kan äventyra flygsäkerheten. Transport- och kommunikationsverket ska då utan dröjsmål underrättas om att luftfartyget har hindrats från att starta. Transport- och kommunikationsverket ska vidta de åtgärder som saken kräver. I fråga om tillåtna åtgärder för hindrande av start gäller 2 mom.

Gränsbevakningsmyndigheten har rätt att hindra ett luftfartyg från att starta, om det finns anledning att misstänka att en person som brutit mot föreskrifter om inresa eller utresa finns ombord på luftfartyget.

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.

Gällande lydelse

170 §

Nedsatt funktionsförmåga

Uppgifter ombord på luftfartyg eller glidare eller andra anordningar som används för luftfart eller sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten får inte utföras av den som till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller som har använt något annat berusningsmedel så att det i hans eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av ämnet.

Uppgifter enligt 1 mom. får inte heller utföras av en person som på grund av sjukdom eller trötthet eller av någon annan sådan orsak inte kan fullgöra uppgiften utan att äventyra flygsäkerheten.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. gäller också åtgärder som direkt hänför sig till förberedelse av flygningar.

Om kravnivån på verksamheten förutsätter, det ställer försvarsmakten vid behov striktare krav för militär luftfart än vad som föreskrivs i 1–3 mom.

Föreslagen lydelse

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 hänför 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.

Gällande lydelse

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om de krav som ställs på sinnesfunktionerna samt om sådana sjukdomar, skador och andra slag av nedsättning av funktionsförmågan som påverkar möjligheterna att utföra en arbetsuppgift eller andra liknande egenskaper som försämrar möjligheterna att utföra i 1–3 mom. avsedda uppgifter samt om bedömningen av dessa.

174 §

Tjänsteansvar

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på en person som sköter offentliga förvaltningsuppgifter enligt 40, 46, 60, 97, 99, 102, 103, 163 och 164 §. 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 § 5 mom. och som gäller luftfartyg eller anordningar, sportfallskärmar, flygskärmar, modellflygplan 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 eller 16 § 2 mom. eller med motsvarande utländska beteckningar eller som är försett med felaktiga beteckningar,

Föreslagen lydelse

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.

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,

Gällande lydelse

5) försummar anmälningsplikten enligt 20 § eller 36 § 2 mom.,

6) använder ett luftfartyg eller överlåter ett luftfartyg till någon annan för luftfart i strid med 34 § 2 mom. eller motsvarande bestämmelser om luftvärdighetsförvaltning i Europeiska unionens förordningar,

7) utan godkännande utför ett arbete för vilket det krävs godkännande enligt 42 § eller enligt bestämmelserna om konstruktion, tillverkning och underhåll i EASA-förordningen och i de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den,

8) använder ett luftfartyg som inte stämmer överens med de föreskrifter som meddelats med stöd av 44 §,

9) bryter mot sökandens eller tillståndshavarens skyldighet enligt 49 § att anmäla omständigheter som inverkar på behörigheten,

10) bryter mot luftfartygets eller anordningens befälhavares, besättningsmedlemmarnas eller spanarens skyldigheter enligt 57 § som avser förberedelse och genomförande av flygningar,

11) bryter mot passagerarnas skyldigheter enligt 59 §,

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,

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 utan sådant tillstånd till drift som avses i 84 § eller bryter mot villkoren enligt ett sådant intyg eller tillstånd,

Föreslagen lydelse

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,

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 §

Gällande lydelse

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 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 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.

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

Föreslagen lydelse

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.

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

Gällande lydelse

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 får omprövning begäras 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 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).

Föreslagen lydelse

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 får omprövning begäras hos Transport- och kommunikationsverket:

1) i 40 § avsedda beslut om granskningsbevis avseende 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,

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 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).

181 a §

Rätt att söka ändring i vissa fall

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

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 anför 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 anför 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:

Gällande lydelse

68 §

Drifttillstånd

Drifttillstånd krävs för kommersiell lufttransport. Drifttillstånd krävs inte, om den som bedriver flygverksamhet har ett motsvarande tillstånd som utfärdats i en annan stat och som Trafiksäkerhetsverket erkänner.

Föreslagen lydelse

upphävs

69 §

Beviljande av drifttillstånd

Trafiksäkerhetsverket är skyldigt att bevilja drifttillstånd, om sökanden uppfyller villkoren enligt denna paragraf. Drifttillstånd beviljas för viss tid, som Trafiksäkerhetsverket bestämmer utifrån sökandens verksamhetsföresättningar, de bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten eller på någon annan motsvarande grund. I drifttillståndet beskrivs arten av flygverksamheten eller de luftfartyg som används inom verksamheten, såsom huruvida flygverksamheten får bedrivas i enlighet med instrumentflygregler eller visuella flygregler eller huruvida verksamheten får bedrivas med flygplan, motorsegelflygplan, helikoptrar eller varmluftsballonger.

Drifttillstånd får beviljas endast juridiska personer eller medborgare i en medlemsstat, vilkas hemort eller huvudsakliga driftställe är i Finland. För att ett drifttillstånd ska beviljas förutsätts också att sökanden har den kompetens och organisation samt sådana ekonomiska och verksamhetsmässiga förutsättningar som krävs för att sökanden ska kunna

Gällande lydelse

bedriva säker flygverksamhet. Dessutom förutsätts det att sökanden har lämplig flygmateriel för flygverksamheten när verksamheten inleds.

Trafiksäkerhetsverket meddelar de närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av drifttillstånd som baserar sig på JAA:s normer och som behövs för säker flygverksamhet. Föreskrifterna kan gälla

1) drifttillståndshavarens organisation och personal,

2) materiel som används för den verksamhet som avses i drifttillståndet,

3) säkerhetssystemet,

4) drifttillståndshavarens drifthandbok, verksamhetsmetoder och begränsningar i fråga om verksamheten,

5) ekonomiska förutsättningar för verksamheten till den del dessa inte regleras i lufttrafikförordningen.

Föreslagen lydelse

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:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

126 a §

*Begränsning av användning av lufttrafikrät-
tigheter*

*Transport- och kommunikationsverket får förbjuda, begränsa eller ställa villkor för be-
drivande av lufttrafik på flygrutter vars av-
gångs- 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 el-
ler allmän ordning och säkerhet eller för att
begränsa spridningen av en sådan exception-
ell epidemi som avses 3 § 7 punkten i lagen om
smittsamma sjukdomar (1227/2016).*

*Beslutet om att meddela ett förbud, en be-
gränsning eller ett villkor får vara i kraft end-
ast 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, be-
gränsningen eller villkoret får även då med-
delas 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 lufttrafik-
förordningen följa principerna om proport-
ionalitet och öppenhet och grundas på objek-
tiva och icke-diskriminerande kriterier. Vid*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

beslut om åtgärder ska också i övrigt hänsyn tas till vad som föreskrivs i lufttrafikförordningen och tillämpliga internationella avtal om begränsning av lufttrafiktillstånd. Om det är fråga om någon annan situation än äventyrande av flygsäkerheten, ska en 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 §

127 §

Bruksflygtillstånd

Bruksflygtillstånd

Bestämmelser om användning av luftfartyg för specialuppgifter (*specialiserad flygverksamhet*) finns i EASA-förordningen och i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, nedan flygdriftförordningen. I de fall då de förordningarna inte ska tillämpas krävs drifttillstånd för specialiserad flygverksamhet (*bruksflygtillstånd*). Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan bruksflygtillstånd till en sökande som har den organisation och personal som krävs för att bruksflyg ska kunna utföras på ett betryggande sätt och förfogar över materiel som lämpar sig för den planerade verksamheten. Bruksflygtillstånd beviljas för viss tid, vilken Transport- och kommunikationsverket bestämmer utifrån sökandens verksamhetsföretsättning, de bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten eller på någon annan motsvarande grund.

Bestämmelser om användning av luftfartyg för specialuppgifter (*specialiserad flygverksamhet*) finns i EASA-förordningen och i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, nedan flygdriftförordningen. I de fall då de förordningarna inte ska tillämpas krävs drifttillstånd för specialiserad flygverksamhet (*bruksflygtillstånd*). Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan bruksflygtillstånd till en sökande som har den organisation och personal som krävs för att bruksflyg ska kunna utföras på ett betryggande sätt och förfogar över materiel som lämpar sig för den planerade verksamheten. Bruksflygtillstånd beviljas för viss tid, vilken Transport- och kommunikationsverket bestämmer utifrån sökandens verksamhetsföretsättning, de bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten eller på någon annan motsvarande grund.

Gällande lydelse

Något bruksflygtillstånd krävs inte om en verksamhetsutövare med hemort eller huvudsakligt driftställe i någon annan EES-stat visar att den uppfyller de krav på tillstånd och behörighet eller andra motsvarande krav som i den staten ställs på motsvarande verksamhet. Transport- och kommunikationsverket kan dock ställa sådana icke-diskriminerande villkor som behövs för att säkerställa att verksamheten är säker.

Transport- och kommunikationsverket kan tillåta att bruksflyg bedrivs efter anmälan eller utan tillstånd, om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten. Bruksflygtillstånd krävs inte för följande flygningar när de genomförs i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter:

- 1) flygningar för bogsering av segelflygplan,
- 2) flygningar för fallskärmshoppning,
- 3) flygningar för övervakning av skogsbränder,
- 4) statlig eller militär luftfart,
- 5) sporadiska efterspanings- och räddningsflygningar på begäran av en myndighet.

Transport- och kommunikationsverket meddelar de närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av bruksflygtillstånd som behövs för säker bruksflygverksamhet. Föreskrifterna kan gälla

- 1) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av bruksflygtillstånd,
- 2) materiel som används för den verksamhet som avses i bruksflygtillståndet,
- 3) drifthandböcker och förfaranden för innehavare av bruksflygtillstånd,
- 4) ekonomiska krav på innehavare av bruksflygtillstånd.

Med undantag för obemannade luftfartyg med en operativ massa på högst 150 kilogram, 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

Föreslagen lydelse

Något bruksflygtillstånd krävs inte om en verksamhetsutövare med hemort eller huvudsakligt driftställe i någon annan EES-stat visar att den uppfyller de krav på tillstånd och behörighet eller andra motsvarande krav som i den staten ställs på motsvarande verksamhet. Transport- och kommunikationsverket kan dock ställa sådana icke-diskriminerande villkor som behövs för att säkerställa att verksamheten är säker.

Transport- och kommunikationsverket kan tillåta att bruksflyg bedrivs efter anmälan eller utan tillstånd, om ett tillstånd inte behövs för att trygga säkerheten. Bruksflygtillstånd krävs inte för följande flygningar när de genomförs i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter:

- 1) flygningar för bogsering av segelflygplan,
- 2) flygningar för fallskärmshoppning,
- 3) flygningar för övervakning av skogsbränder,
- 4) statlig eller militär luftfart,
- 5) sporadiska efterspanings- och räddningsflygningar på begäran av en myndighet.

Transport- och kommunikationsverket meddelar de närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av bruksflygtillstånd som behövs för säker bruksflygverksamhet. Föreskrifterna kan gälla

- 1) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av bruksflygtillstånd,
- 2) materiel som används för den verksamhet som avses i bruksflygtillståndet,
- 3) drifthandböcker och förfaranden för innehavare av bruksflygtillstånd,
- 4) ekonomiska krav på innehavare av bruksflygtillstånd.

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 flygsäker-

Gällande lydelse

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 §

Tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet

Transport- och kommunikationsverket beviljar tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet. För att tillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden har den personal som krävs för att bedriva säker fjärrstyrd flygverksamhet samt förfogar över materiel som lämpar sig för verksamheten och har anvisningar som gäller verksamheten.

Föreslagen lydelse

heten 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.*

129 a §

Tillämpningsområde

Detta kapitel tillämpas vid luftfart inom finskt territorium, om inte något annat följer av Europeiska unionens lagstiftning eller av

Gällande lydelse

130 §

Piloter, kabinbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg

Bestämmelser om krav på och persontillstånd för flyg- och kabinbesättningar 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 rådet förordning (EG) nr 216/2008, nedan *förordningen om flygande personal*. I de fall då de förordningarna inte ska tillämpas ska fysiska personer som hör till ett luftfartygs flygbesättning dock ha flygcertifikat jämte behörigheter samt medicinsk lämplighet.

Piloter för fjärrstyrda luftfartyg ska ha certifikat jämte behörigheter för pilot för fjärrstyrt luftfartyg.

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.

Föreslagen lydelse

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 rådet 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 **genomförandeförordningen 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.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

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).

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

180 §

Polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet som myndigheter som övervakar vägtrafiken

Polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet övervakar inom sitt uppgiftsområde att denna lag följs.

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.

Gällande lydelse

203 §

Ansvaret för den som utövar offentlig makt

På provbedömare enligt 37 §, examinatorer enligt 89 §, flygläkare och företagsläkare enligt 195 § samt på personer 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

En tillståndshavare eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett godkännande som beviljats av en myndighet kan meddela att den verksamhet som avses i tillståndet eller i beslutet om godkännande har avbrutits eller upphört. Transport- och kommunikationsverket återkallar tillståndet eller beslutet om godkännande efter att ha fått meddelande om att verksamheten upphört.

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, *eller*

Föreslagen lydelse

203 §

Ansvaret 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

En tillståndshavare eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett godkännande som beviljats av en myndighet kan meddela att den verksamhet som avses i tillståndet eller i beslutet om godkännande har avbrutits eller upphört. Transport- och kommunikationsverket återkallar tillståndet eller beslutet om godkännande efter att ha fått meddelande om att verksamheten upphört.

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,

Gällande lydelse

3) det av någon annan orsak än de orsaker som avses i 1 och 2 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 får dessutom för viss tid eller helt och hållet återkalla behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis för fartygspersonal samt tillstånd för piloter och lokförare av personer som genom att väsentligt eller upprepade gånger bryta mot bestämmelser eller föreskrifter som gäller trafiken har visat bristfällig vilja eller förmåga att iaktta dem eller genom sitt handlande annars har visat allmän likgiltighet för bestämmelser eller föreskrifter.

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 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.

I de fall som avses i 2 mom. får Transport- och kommunikationsverket omedelbart omhänderta en tillståndshandling för den tid ärendet utreds. Om tillståndet inte återkallas, ska tillståndshandlingen returneras utan dröjsmål.

249 §

Verksamhetsförbud i vissa fall

Föreslagen lydelse

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 får dessutom för viss tid eller helt och hållet återkalla behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet och kompetensbevis för fartygspersonal samt tillstånd för piloter och lokförare av personer som genom att väsentligt eller upprepade gånger bryta mot bestämmelser eller föreskrifter som gäller trafiken har visat bristfällig vilja eller förmåga att iaktta dem eller genom sitt handlande annars har visat allmän likgiltighet för bestämmelser eller föreskrifter.

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.

I de fall som avses i 2 mom. får Transport- och kommunikationsverket omedelbart omhänderta en tillståndshandling för den tid ärendet utreds. Om tillståndet inte återkallas, ska tillståndshandlingen returneras utan dröjsmål.

249 §

Verksamhetsförbud i vissa fall

Gällande lydelse

Transport- och kommunikationsverket får förbjuda en lokförare som avses i 8 kap. att framföra rullande materiel på bannätet tills vidare eller för viss tid, om föraren förorsakar allvarlig fara för järnvägssystemets säkerhet eller om verket bedömer att ett förbud behövs medan verket inväntar en järnvägsoperatörs svar på ett krav som verket framställt med stöd av 79 § 3 mom.

Verket ska underrätta Europeiska kommissionen och övriga EES-staters behöriga myndigheter om ett förbud som verket utfärdat.

Om Transport- och kommunikationsverket på det sätt som avses i 248 § 2 mom. har väckt ett ärende som gäller återkallande av ett förarbevis som beviljats i en EES-stat hos Europeiska kommissionen, får verket förlänga förbudet för föraren att framföra rullande materiel på bannätet tills kommissionen fattat ett slutligt beslut i ärendet.

På de grunder som anges i 242 § 2 och 3 mom. kan Transport- och kommunikationsverket bestämma att ett utländskt tillstånd som har godkänts i Finland inte berättigar till sådan verksamhet som avses i tillståndet inom finskt territorium, ombord på finska luftfartyg eller vid luftfart med stöd av ett drifttillstånd som har beviljats i Finland.

Föreslagen lydelse

Transport- och kommunikationsverket får förbjuda en lokförare som avses i 8 kap. att framföra rullande materiel på bannätet tills vidare eller för viss tid, om föraren förorsakar allvarlig fara för järnvägssystemets säkerhet eller om verket bedömer att ett förbud behövs medan verket inväntar en järnvägsoperatörs svar på ett krav som verket framställt med stöd av 79 § 3 mom.

Verket ska underrätta Europeiska kommissionen och övriga EES-staters behöriga myndigheter om ett förbud som verket utfärdat.

Om Transport- och kommunikationsverket på det sätt som avses i 248 § 2 mom. har väckt ett ärende som gäller återkallande av ett förarbevis som beviljats i en EES-stat hos Europeiska kommissionen, får verket förlänga förbudet för föraren att framföra rullande materiel på bannätet tills kommissionen fattat ett slutligt beslut i ärendet.

På de grunder som anges i 242 § 2 och 3 mom. kan Transport- och kommunikationsverket bestämma att ett utländskt tillstånd som har godkänts i Finland inte berättigar till sådan verksamhet som avses i tillståndet inom finskt territorium, ombord på finska luftfartyg eller vid luftfart med stöd av ett drifttillstånd som har beviljats i Finland.

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

Gällande lydelse

251 §

När ett trafiktillstånd förfaller

Ett trafiktillstånd enligt 124 § förfaller om tillståndshavaren inte har börjat utöva trafikrättigheterna i enlighet med villkoren i tillståndet.

256 §

Begäran om omprövning

Omprövning av andra beslut än de som avses i 2–4 mom. i denna paragraf samt i 257 och 258 § får begäras hos den myndighet som fattat beslutet. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen.

Den som söker eller innehar ett persontillstånd eller ett taxitrafiktillstånd och den som är i 7 § avsedd trafikansvarig för en innehavare av taxitrafiktillstånd får hos Transport- och kommunikationsverket begära omprövning av ett utlåtande eller av något annat beslut som fattats 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 §, en anordnare av sjöfartsutbildning som avses i 114 §, en innehavare

Föreslagen lydelse

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 trafiktillstånd förfaller*

Ett drifttillstånd enligt 123 § eller ett trafiktillstånd 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 avbrutits på grund av sådana exceptionella omständigheter som innehavaren av drifttillståndet eller trafiktillståndet inte har kunnat påverka.

256 §

Begäran om omprövning

Omprövning av andra beslut än de som avses i 2–4 mom. i denna paragraf samt i 257 och 258 § får begäras hos den myndighet som fattat beslutet. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen.

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

Gällande lydelse

av utbildningstillstånd som avses i 135 § eller av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum, en företagsläkare eller en organisation som beviljar kabinbesättningsintyg, vilka avses i 195 §, eller av en järnvägläkare som avses i 204 §, en psykolog som avses i 205 § eller en sjömansläkare som avses i 206 §.

En förare i järnvägstrafiken får hos Transport- och kommunikationsverket begära omprövning av ett beslut av en järnvägsoperatör genom vilket en i 77 § 2 mom. avsedd begäran om omprövning av ett beslut om beviljande av ett kompletterande intyg har avslagits eller ett kompletterande intyg har återkallats.

Omprövning av ett beslut av en tjänsteleverantör som avses i 209 § får begäras hos Transport- och kommunikationsverket.

I ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning får ändring sökas genom besvär. Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

När grundläggande yrkeskompetens avläggs som en del av yrkesutbildningen, tillämpas vad som i 55 § i lagen om yrkesutbildning föreskrivs om kontroll och rättelse av bedömningen.

266 §

Olovlig specialiserad flygverksamhet

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bedriver sådan specialiserad flygverksamhet som avses i 127 § eller i flygdriftförordningen utan behörigt tillstånd eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för olovlig specialiserad flygverksamhet dömas till böter.

Föreslagen lydelse

§, av en innehavare av utbildningstillstånd eller en utövare av anmälningsskyldig 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 järnvägspsykolog som avses i 205 § eller av en sjömansläkare som avses i 206 §.

En förare i järnvägstrafiken får hos Transport- och kommunikationsverket begära omprövning av ett beslut av en järnvägsoperatör genom vilket en i 77 § 2 mom. avsedd begäran om omprövning av ett beslut om beviljande av ett kompletterande intyg har avslagits eller ett kompletterande intyg har återkallats.

Omprövning av ett beslut av en tjänsteleverantör som avses i 209 § får begäras hos Transport- och kommunikationsverket.

I ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning får ändring sökas genom besvär. Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

När grundläggande yrkeskompetens avläggs som en del av yrkesutbildningen, tillämpas vad som i 55 § i lagen om yrkesutbildning föreskrivs om kontroll och rättelse av bedömningen.

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.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

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., sådant det lyder i lag 1003/2018, som följer:

Gällande lydelse

265 §

Påvisande av behörighet

Den som använder en radiosändare för maritim radiokommunikation eller amatörradiokommunikation ska ha ett av Transport- och kommunikationsverket beviljat behörighetsbevis eller ett behörighetsbevis som beviljats av en behörig myndighet i ett annat land och som Transport- och kommunikationsverket har godkänt som giltigt i Finland.

Trots vad som föreskrivs i 1 mom. får en radiosändare även användas av en annan person som står under omedelbar uppsikt av den som innehar ett behörighetsbevis. Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller inte försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet när de sköter radiokommunikation som har samband med det militära försvaret och inte heller radioutrustning som de enbart använder för ändamål som hänför sig till det militära försvaret.

För erhållande av behörighetsbevis ska behörighetsexamen avläggas. Den som deltar i examen ska visa att han eller hon känner till reglerna, anvisningarna och utrustningen inom det slag av radiokommunikation som är i fråga och har de språkkunskaper som behövs. Om behörighetsbevis för sjöradiokommunikation söks för att sökanden ska vara användare av en radiosändare som är avsedd för radiokommunikation i säkerhetssyfte ombord på handelsfartyg i internationell trafik, ska sökanden dessutom vara minst 18 år gammal och visa att han eller hon uppfyller de hälsokrav som avses i 4 § i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010) för

Föreslagen lydelse

265 §

Påvisande av behörighet

Den som använder en radiosändare för maritim radiokommunikation eller amatörradiokommunikation ska ha ett av Transport- och kommunikationsverket beviljat behörighetsbevis eller ett behörighetsbevis som beviljats av en behörig myndighet i ett annat land och som Transport- och kommunikationsverket har godkänt som giltigt i Finland.

Trots vad som föreskrivs i 1 mom. får en radiosändare även användas av en annan person som står under omedelbar uppsikt av den som innehar ett behörighetsbevis. Vad som föreskrivs i 1 mom. gäller inte försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet när de sköter radiokommunikation som har samband med det militära försvaret och inte heller radioutrustning som de enbart använder för ändamål som hänför sig till det militära försvaret.

För erhållande av behörighetsbevis ska behörighetsexamen avläggas. Den som deltar i examen ska visa att han eller hon känner till reglerna, anvisningarna och utrustningen inom det slag av radiokommunikation som är i fråga och har de språkkunskaper som behövs. Om behörighetsbevis för sjöradiokommunikation söks för att sökanden ska vara användare av en radiosändare som är avsedd för radiokommunikation i säkerhetssyfte ombord på handelsfartyg i internationell trafik, ska sökanden dessutom vara minst 18 år gammal och visa att han eller hon uppfyller de hälsokrav som avses i 4 § i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010) för

Gällande lydelse

att få behörighetsbevis. Transport- och kommunikationsverket bestämmer om examensfordringarna och fattar beslut om godkännande av de vid Transport- och kommunikationsverket anställda personer som ska fungera som examensmottagare. På ansökan kan också någon som inte är anställd vid verket godkännas som examensmottagare. Examensmottagaren ska ha den skicklighet och erfarenhet som uppgiften kräver. När examensmottagare fullgör sina uppgifter enligt denna lag ska de iaktta vad som föreskrivs i förvaltningslagen, lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet och språklagen. Bestämmelser om när examensrelaterade prestationer ska vara avgiftsbelagda och om avgifternas storlek finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

Transport- och kommunikationsverket beviljar en sökande som avlagt examen ett behörighetsbevis, om det inte finns grundad anledning att misstänka att sökanden bryter mot bestämmelserna eller föreskrifterna om radiokommunikation.

Bestämmelser om den behörighet som krävs för radiokommunikation för luftfart finns i luftfartslagen (1194/2009).

Transport- och kommunikationsverket kan fatta beslut om att återkalla ett i 3 mom. avsett godkännande av en examensmottagare, om examensmottagaren inte längre uppfyller de i momentet avsedda förutsättningarna för att bli godkänd som examensmottagare eller väsentligt bryter mot bestämmelserna och föreskrifterna för verksamheten.

Transport- och kommunikationsverket får vid behov meddela närmare föreskrifter om förrättande av examen.

Föreslagen lydelse

att få behörighetsbevis. Transport- och kommunikationsverket bestämmer om examensfordringarna och fattar beslut om godkännande av de vid Transport- och kommunikationsverket anställda personer som ska fungera som examensmottagare. På ansökan kan också någon som inte är anställd vid verket godkännas som examensmottagare. Examensmottagaren ska ha den skicklighet och erfarenhet som uppgiften kräver. När examensmottagare fullgör sina uppgifter enligt denna lag ska de iaktta vad som föreskrivs i förvaltningslagen, lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet och språklagen. Bestämmelser om när examensrelaterade prestationer ska vara avgiftsbelagda och om avgifternas storlek finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

Transport- och kommunikationsverket beviljar en sökande som avlagt examen ett behörighetsbevis, om det inte finns grundad anledning att misstänka att sökanden bryter mot bestämmelserna eller föreskrifterna om radiokommunikation.

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

Transport- och kommunikationsverket kan fatta beslut om att återkalla ett i 3 mom. avsett godkännande av en examensmottagare, om examensmottagaren inte längre uppfyller de i momentet avsedda förutsättningarna för att bli godkänd som examensmottagare eller väsentligt bryter mot bestämmelserna och föreskrifterna för verksamheten.

Transport- och kommunikationsverket får vid behov meddela närmare föreskrifter om förrättande av examen.

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:

Gällande lydelse

1 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

En vägtrafikant som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot vägtrafiklagen eller fordonslagen eller med stöd av dem utfärdade bestämmelser på ett sätt som är ägnat att äventyra någon annans säkerhet, skall för äventyrande av trafiksäkerheten dömas till böter eller till fängelse i högst sex månader.

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

1) när han eller hon ansvarar för manövreringen av ett fartyg eller någon annan farkost eller sköter en uppgift som väsentligt påverkar dess trafiksäkerhet bryter mot sjötrafiklagen (782/2019) eller mot en föreskrift som har meddelats med stöd av den eller mot 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977),

2) när han styr ett luftfartyg, arbetar såsom medlem av dess besättning, sköter någon annan flygsäkerhetsuppgift eller annars bryter mot luftfartslagen (281/1995) eller mot bestämmelser som har utfärdats med stöd av den, eller

Föreslagen lydelse

1 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

En vägtrafikant som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot vägtrafiklagen eller fordonslagen eller med stöd av dem utfärdade bestämmelser på ett sätt som är ägnat att äventyra någon annans säkerhet, skall för äventyrande av trafiksäkerheten dömas till böter eller till fängelse i högst sex månader.

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

1) när han eller hon ansvarar för manövreringen av ett fartyg eller någon annan farkost eller sköter en uppgift som väsentligt påverkar dess trafiksäkerhet bryter mot sjötrafiklagen (782/2019) eller mot en föreskrift som har meddelats med stöd av den eller mot 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977),

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

Gällande lydelse

3) när han för ett tåg eller sköter någon annan uppgift som väsentligt påverkar tågsäkerheten bryter mot bestämmelser om tågsäkerheten.

Denna paragraf tillämpas inte, om det förfarande som avses i 1 mom. eller 2 mom. 1 eller 3 punkten endast är ägnat att förorsaka ringa fara.

2 §

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten

Om föraren av ett motordrivet fordon eller en spårvagn vid äventyrande av trafiksäkerheten uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) avsevärt överskrider den högsta tillåtna hastigheten,

2) börjar köra om när sikten är otillräcklig för en trygg omkörning eller när omkörning annars är förbjuden,

3) försummar av trafiksäkerheten betingad plikt att stanna eller väja, eller

4) på ett annat härmed jämförbart sätt bryter mot trafikreglerna,

så att brottet är ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa, skall han för grovt äventyrande av trafiksäkerheten dömas till minst 30 dagsböter eller till fängelse i högst två år.

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

1) när han eller hon ansvarar för manövreringen av ett fartyg eller någon annan farkost

Föreslagen lydelse

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

3) när han för ett tåg eller sköter någon annan uppgift som väsentligt påverkar tågsäkerheten bryter mot bestämmelser om tågsäkerheten.

Denna paragraf tillämpas inte, om det förfarande som avses i 1 mom. eller 2 mom. 1 eller 3 punkten endast är ägnat att förorsaka ringa fara.

2 §

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten

Om föraren av ett motordrivet fordon eller en spårvagn vid äventyrande av trafiksäkerheten uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) avsevärt överskrider den högsta tillåtna hastigheten,

2) börjar köra om när sikten är otillräcklig för en trygg omkörning eller när omkörning annars är förbjuden,

3) försummar av trafiksäkerheten betingad plikt att stanna eller väja, eller

4) på ett annat härmed jämförbart sätt bryter mot trafikreglerna,

så att brottet är ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa, skall han för grovt äventyrande av trafiksäkerheten dömas till minst 30 dagsböter eller till fängelse i högst två år.

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

1) när han eller hon ansvarar för manövreringen av ett fartyg eller någon annan farkost

Gällande lydelse

eller sköter en uppgift som väsentligt påverkar dess trafiksäkerhet försummar eller underlåter att iaktta sjötrafiklagens 12 §, som gäller säker gång och fart, 13 §, som gäller risk för och undvikande av kollision, eller 14 §, som gäller omkörning, möte och väjning eller bestämmelserna om styrnings- och seglingsregler, ljus och signalfigurer eller ljud- och ljussignaler i 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss,

2) när han styr ett luftfartyg, arbetar såsom medlem av dess besättning, sköter någon annan flygsäkerhetsuppgift eller annars bryter mot luftfartslagen eller mot bestämmelser som har utfärdats med stöd av den, eller

3) när han för ett tåg eller sköter någon annan uppgift som väsentligt påverkar tågsäkerheten bryter mot bestämmelser om tågsäkerheten, så att brottet är ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa.

Föreslagen lydelse

eller sköter en uppgift som väsentligt påverkar dess trafiksäkerhet försummar eller underlåter att iaktta sjötrafiklagens 12 §, som gäller säker gång och fart, 13 §, som gäller risk för och undvikande av kollision, eller 14 §, som gäller omkörning, möte och väjning eller bestämmelserna om styrnings- och seglingsregler, ljus och signalfigurer eller ljud- och ljussignaler i 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss,

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 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*

3) när han för ett tåg eller sköter någon annan uppgift som väsentligt påverkar tågsäkerheten bryter mot bestämmelser om tågsäkerheten, så att brottet är ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa.

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:

Gällande lydelse

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 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 §.

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

Föreslagen lydelse

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 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 *begränsad eller förbjuden* enligt 11 *eller 11 a* § 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 §.

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

Gällande lydelse

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 kommunikationsnätets anordningar eller tjänster.

Föreslagen lydelse

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 kommunikationsnätets anordningar eller tjänster.

Denna lag träder i kraft den 20 .