RP 41/2020 rd

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

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

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

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

I övrigt är de föreslagna ändringarna i huvudsak tekniska.

Lagarna avses träda i kraft den 1 juli 2020.

_____

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL 1
MOTIVERING 4
1 Bakgrund och beredning 4
1.1 Bakgrund 4
1.2 Beredning 4
1.2.1 Beredningen av EASA-förordningen 4
1.2.2 Beredningen av propositionen 6
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll 7
2.1 Målsättningen med EASA-förordningen 7
2.2 EASA-förordningens huvudsakliga innehåll och det nationella handlingsutrymmet 7
2.2.1 EASA-förordningens huvudsakliga innehåll 7
2.2.2 Nationellt handlingsutrymme 8
3 Nuläge och bedömning av nuläget 14
3.1 Lätt luftfart 14
3.2 Statlig luftfart 19
3.3 Obemannad luftfart 22
3.4 Förbud mot och begränsning av användningen av luftrum 31
3.5 Marknadskontroll 37
3.6 Strikt ansvar för och försäkring av obemannad luftfart 39
3.7 Marktjänster 41
3.8 Flygsäkerhetsprogram 41
3.9 Händelseförordningen 42
4 Förslagen och deras konsekvenser 43
4.1 De viktigaste förslagen 43
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna 46
4.2.1 Allmänt om propositionens konsekvenser 46
4.2.2 Ekonomiska konsekvenser 46
4.2.2.1 Konsekvenser för den offentliga ekonomin och samhällsekonomin 46
4.2.2.2 Konsekvenser för företagen 47
4.2.2.3 Konsekvenser för hushållen 49
4.2.3 Konsekvenser för myndigheterna 50
4.2.4 Miljökonsekvenser 51
4.2.5 Samhälleliga konsekvenser 51
4.2.5.1 Konsekvenser för det civila samhället 51
4.2.5.2 Konsekvenser för säkerheten 52
4.2.5.3 Övriga samhälleliga konsekvenser 54
5 Alternativa handlingsvägar 54
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser 54
5.1.1 Lätt luftfart och statlig luftfart 54
5.1.2 Obemannad luftfart 55
5.1.3 Förbud mot och begränsning av användningen av luftrum 58
5.2 Handlingsmodeller som planeras eller används i andra medlemsstater 59
6 Remissvar 60
7 Specialmotivering 64

7.1 Luftfartslagen 64
7.2 Lagen om transportservice 87
7.3 Lagen om anmälda organ för vissa produktgrupper 89
7.4 Lagen om marknadskontrollen av vissa produkter 89
7.5 Lagen om försvarsmakten 90
7.6 Gränsbevakningslagen 91
7.7 Polislagen 91
7.8 Lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation 91
8 Bestämmelser på lägre nivå an lag 91
9 Ikraftträdande 92
10 Verkställighet och uppföljning 92
11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning 94
LAGFÖRSLAG 105
lag om ändring av luftfartslagen 105
lag om ändring av lagen om transportservice 114
lag om ändring av 1 och 5 § i lagen om anmälda organ för vissa produktgrupper 115
lag om ändring av 1 och 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter 116
lag om ändring av lagen om försvarsmakten 117
lag om ändring av 38 a § i gränsbevakningslagen 119
lag om ändring av 2 och 5 kap. i polislagen 120
lag om ändring av 264 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation 122
BILAGOR 123
PARALLELLTEXT 123
lag om ändring av luftfartslagen 123
lag om ändring av lagen om transportservice 142
lag om ändring av 1 och 5 § i lagen om anmälda organ för vissa produktgrupper 144
lag om ändring av 1 och 4 § i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter 146
lag om ändring av lagen om försvarsmakten 148
lag om ändring av 38 a § i gränsbevakningslagen 152
lag om ändring av 2 och 5 kap. i polislagen 154
lag om ändring av 264 § i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation 158
FÖRODNINGSKAST 159
statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt 159

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Luftfart är internationell verksamhet och regleringen av den civila luftfarten grundar sig på de gemensamma regler som det har avtalats om inom ramarna för Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), Europeiska unionens lagstiftning, Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA), Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) och Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC). Också säkerhetsregleringen av luftfarten, både vad gäller flygsäkerheten och säkerhetsåtgärderna inom den civila luftfarten, har i stor utsträckning harmoniserats inom EU genom direkt tillämpliga förordningar.

Genom luftfartslagen (864/2014) regleras både bemannad och obemannad luftfart inom finskt territorium, om inte något annat följer av Europeiska unionens förordningar eller internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Bakgrunden till beredningen av regeringens proposition är 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 upp-hävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91, nedan *EASA-förordningen*, som trädde i kraft den 11 september 2018. Den reviderade EASA-förordningen innehåller nationellt handlingsutrymme i fråga om obemannad luftfart, statlig luftfart och lätt luftfart. I propositionen föreslås bestämmelser om tillämpning av det ovannämnda nationella handlingsutrymmet.

1.2 Beredning

1.2.1 Beredningen av EASA-förordningen

Beredningen i Europeiska unionens institutioner

Europeiska kommissionen lade den 7 december 2015 fram ett förslag till ny EASA-förordning COM(2015) 613 final. Kommissionen ordnade den 23 maj–15 september 2014 ett skriftligt samråd med berörda parter angående revideringen av EASA-förordningen. Ett sammandrag av resultaten av samrådet med berörda parter offentliggjordes på kommissionens webbplats. Vid samrådet konstaterades det att luftfartssäkerheten i nuläget är på en mycket hög nivå inom EU. De berörda parterna var allmänt taget också rätt nöjda med hur säkerheten hanteras i respektive medlemsstat. Att regleringen är komplicerad och svår att förstå ansågs utgöra en risk för att regleringen inte genomförs på ett effektivt sätt. Dessutom upplevdes regleringen vara svår att anpassa till ny teknik och nya former av affärsverksamhet. Lagstiftningen ansågs orsaka alltför höga kostnader.

Kommissionen har offentliggjort ett engelskspråkigt omdöme av konsekvensbedömningen av förslaget till förordning SWD(2015) 262 final. En sammanfattning av konsekvensbedömningen har offentliggjorts på svenska SWD(2015) 263 final. I samband med bedömningen togs det upp fyra problemområden i anslutning till det europeiska flygsäkerhetssystemet och den upphävda EASA-förordningen, och dessa områden är säkerhet, överreglering, ny utveckling på marknaden samt tillsyn.

Om säkerheten konstaterades att det nuvarande systemet kanske inte kommer att kunna garantera att olycksfrekvensen fortsätter att minska när trafiken ökar, trots att säkerhetsnivån hittills har varit tillräcklig. Regleringssystemet konstaterades vara besvärligt och medföra för stora kostnader. Om utvecklingen av marknaden konstaterades det att på luftfartsområdet har marknaden och tekniken sprungit ifrån regelverket under det senaste årtiondet. Dessutom finns det betydande skillnader mellan medlemsstaternas bered-skap att övervaka att lagstiftningen om flygsäkerhet genomförs på ett effektivt sätt. Orsakerna till de nuvarande problemen är brist på och ineffektiv användning av resurser samt luckor och inkonsekvenser i regleringssystemet.

I bedömningen lyftes flygtrafikens gränsöverskridande karaktär fram och betonades vikten av gemensamma regler för att uppnå en hög säkerhetsnivå. Om lagstiftningen är gemensam behövs ingen samordning mellan medlemsstaternas regleringssystem. Samtidigt kan kostnader som beror på fragmentering motverkas. Ett gemensamt europeiskt säkerhetssystem som styrs av EASA som reglerings- och genomförandeorgan kan effektivast främjas endast på EU-nivå. På den inre marknaden är konsekvenserna positiva i och med de jämlika konkurrensvillkoren när tillsynen är mer enhetlig. Företagens kostnader kommer att minska och dessutom kommer innovation att stimuleras genom mer proportionerlig och resultatstyrd reglering. Miljöeffekterna förväntas vara marginella, men positiva.

I anslutning till förslaget till ny EASA-förordning har kommissionen också offentliggjort en separat sammanfattning av konsekvensbedömningen om en säker utveckling av drönaranvändningen i EU (SWD(2015) 263 final). Bedömningen beskriver läget i EU som en helhet. Enligt bedömningen hämmar det nuvarande regelverket i fråga om drönare (obemannade luftfartyg) utvecklingen av drönarmarknaden och de befintliga luftfartsreglerna beaktar inte tillräckligt drönarnas särdrag. Dessutom betonades betydelsen av reglering på EU-nivå för att en hög säkerhetsnivå ska kunna garanteras. Lagstiftningen bör, med hänsyn till ett samstämmigt agerande, också omfatta alla typer av obemannade luftfartyg och därigenom förhindra att användningen av obemannade luftfartyg påverkar säkerheten negativt. För tillverkningen och användningen av obemannade luftfartyg kunde det på EU:s inre marknad med hjälp av EU:s grundläggande regler skapas ett enhetligt regelverk. Nedan i avsnitt 3.3 finns en närmare beskrivning av nuläget i Fin-land i fråga om obemannade luftfartyg.

Behandlingen av kommissionens förslag inleddes i rådets luftfartsarbetsgrupp i november 2016. Europeiska unionens råd och parlamentet godkände EASA-förordningen i juni 2018.

Nationell beredning

Kommissionens förslag och utkastet till U-skrivelse om det behandlades nationellt den 27 januari–2 februari 2016 i ett skriftligt förfarande i trafiksektionen (EU22), som lyder under kommittén för EU-ärenden. Kommentarer till förslaget begärdes dessutom av delegationen för luftrumsplanering och av de viktigaste aktörerna inom marktjänst och obemannad luftfart. Statsrådets skrivelse (U 6/2016 rd) om förslaget överlämnades till riksdagen i februari 2016. Kommunikationsutskottets utlåtande (KoUU 1/2016 rd) till stora utskottet blev färdigt den 10 mars 2016. Riksdagens ståndpunkt enligt utskottets utlåtande godkändes i stora utskottet den 3 juni 2016. Dessutom behandlades förslaget nationellt vid EU-trafiksektionens möte den 30 maj 2016, i EU-ministerutskottets skriftliga förfarande den 1–3 juni 2016, vid EU-trafiksektionens möte den 21 november 2016 och i EU-ministerutskottets skriftliga förfarande den 23–25 november 2016.

Finlands ståndpunkt

Finland understödde förslagets mål att upprätthålla en hög säkerhetsnivå för luftfarten och att främja konkurrenskraften inom flygbranschen, den ekonomiska tillväxten i Europeiska unionen och den inre marknaden. Finland ansåg att övergången till en risk- och resultatbaserad säkerhetsreglering och tillsyn är en utveckling som är värd att understöda. Dessutom stödde Finland målet att anpassa lagstiftningen till utvecklingen av luftfartsmarknaden och luftfartstekniken. Finland instämde i kommissionens uppfattning om de tillväxtmöjligheter och sysselsättande effekter som obemannade luftfartyg öppnar för. Finland ansåg också att alltför detaljerade bestämmelser kan hämma Finlands och EU:s konkurrenskraft på den växande marknaden för obemannad luftfart.

Finland understödde att marktjänster börjar omfattas av förordningens tillämpningsområde och ansåg att de nya uppgifter som tilldelas EASA i princip bör ordnas med hjälp av befintliga resurser och avgifter. Med tanke på effektivare identifiering och minskning av riskerna i anslutning till luftfarten ansåg Finland det vara bra att samarbetet mellan EU och medlemsstaterna främjas.

Finland ansåg även att bestämmelserna om delegering av befogenheter bör vara tydliga och att de befogenheter som överförs till kommissionen bör vara avgränsade på ett lämpligt sätt. De befogenheter som överförs till kommissionen får inte förhindra att nya innovationer tas i bruk.

1.2.2 Beredningen av propositionen

Kommunikationsministeriet tillsatte den 20 september 2018 ett lagstiftningsprojekt för att genomföra de nationella lagstiftningsändringar som förutsätts av EASA-förordningen. Inom projektet stannade man för att utöver ett enskilt skriftligt hörande ordna också andra former av hörande där flera intressentgrupper kan höras samtidigt. I den fas då projektet bereddes ordnades en remissbehandling av bedömningspromemorian, flera hörande av sakkunniga, en workshop samt en skriftlig remissbehandling av regeringens utkast till proposition. Beredningsunderlaget till propositionen finns i den offentliga tjänsten under adressen https://oikeusministerio.fi/hankkeet med identifieringskoden LVM076:00/2018.

Det utarbetades en bedömningspromemoria om behoven av ändring i anslutning till ikraftträdandet av förordningen om säkerheten inom den civila luftfarten inom EU och om Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet EASA samt vissa andra nationella behov av ändring av lagstiftningen om luftfart. Promemorian skickades på remiss via tjänsten utlåtande.fi. Bedömningspromemorian var på remiss under fem veckors tid i april-maj 2019. Det utarbetades ett sammandrag av remissvaren som offentliggjordes i statsrådets tjänst för projektinformation.

Sakkunnigmöten om statlig luftfart ordnades den 13 maj 2019, den 17 juni 2019 och den 26 juni 2019. Ett hörande av sakkunniga om skyldigheten att försäkra obemannade luftfartyg ordnades tillsammans med Finanssiala ry den 13 maj 2019. En workshop om åldersgränserna för flygning av obemannade luftfartyg, försäkringsskyldigheten och flygande inom flygklubbar ordnades den 12 juni 2019. Hörandet av sakkunniga på området lätt luftfart ordnades den 19 juni 2019. Ett sammandrag av workshopen som ordnades den 12 juni 2019 har offentliggjorts i statsrådets tjänst för projektinformation.

Utkastet till regeringens proposition var på remiss under sju veckors tid i oktober–november 2019. Yttranden begärdes med hjälp av bl.a. tjänsten utlåtande.fi. Sammanlagt 24 yttranden

lämnades in. Remissvaren beskrivs närmare i avsnitt 6. Under remissbehandlingen ordnades ett diskussionsmöte där utkastet till regeringens proposition presenterades för intressentgrupperna.

Under projektets gång har man skriftligen varit i kontakt med alla EU-medlemsstater och utrett deras kommande lagstiftningslösningar vad gäller tillämpningen av det nationella handlingsutrymmet. I avsnitt 5.2 beskrivs närmare de lagstiftningslösningar som andra medlemsstater genomfört eller planerar.

2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

2.1 Målsättningen med EASA-förordningen

EASA-förordningens viktigaste mål är att säkerställa att den höga säkerhetsnivå hos luftfarten inom EU upprätthålls genom att revidera lagstiftningsramen för flygsäkerheten inom EU så att den bättre motsvarar de utmaningar som luftfartsbranschen kommer att stå inför under de närmaste 10–15 åren. Målet med den nya EASA-förordningen är att upprätthålla en hög säkerhetsnivå hos luftfarten och att förbättra konkurrenskraften inom luftfartsbranschen genom att gå in för en risk- och resultatbaserad säkerhetsreglering och tillsyn. Avsikten är att på ett proaktivt sätt förbättra den europeiska luftfartens förmåga att identifiera och hantera riskerna inom flygtrafiken samtidigt som strävan är att slopa onödiga krav och minska sådan reglering som är alltför detaljerad och som medför extra kostnader.

Förordningen har också syftat till att anpassa säkerhetsregleringen till utvecklingen på luftfartsmarknaden och den tekniska utvecklingen. Avsikten har varit att till de delar det är möjligt införa teknikneutrala bestämmelser, så att regleringen bättre kan anpassas till tekniska förändringar. Den tekniska utvecklingen har varit särskilt snabb i fråga om obemannad luftfart. Ett centralt mål med förslaget har varit att skapa en lagstiftningsram på EU-nivå för obemannad luftfart, så att den obemannade luftfartens kommersiella potential kan utnyttjas mer effektivt på den inre marknaden. Med förordningen efter-strävas dessutom också till andra delar en enhetligare säkerhetsreglering på EU-nivå.

2.2 EASA-förordningens huvudsakliga innehåll och det nationella handlingsutrymmet

2.2.1 EASA-förordningens huvudsakliga innehåll

EASA-förordningen är en grundläggande förordning om säkerheten på det civila luftfartsområdet och den utgör grunden till den europeiska flygsäkerhetsregleringen. Förordningen innehåller bestämmelser om de allmänna säkerhetskraven för civil luftfart, vissa andra krav som är nära anknutna till säkerhet, det gemensamma systemet för certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad av kraven samt uppgifterna för och verksamheten vid EASA, som är EU:s tillstånds- och tillsynsmyndighet när det gäller luftfart. I kapitel III i förordningen föreskrivs det om sådana grundläggande krav för säkerheten inom civil luftfart som gäller luftvärdighet och miljöskydd, flygande personal, flygdrift, flygledningstjänster och flygtrafiktjänster, flygledare, obemannade luftfartyg samt tredjelandsoperatörer. I bilagorna till förordningen föreskrivs det om vilka luftfartyg förordningen inte tillämpas på och om de grundläggande krav som preciserar de krav som anges i kapitel III.

I och med revideringen av EASA-förordningen utvidgades dess tillämpningsområde. Till förordningens tillämpningsområde fogades vissa sådana områden inom den civila luftfarten som EU-regleringen inte tidigare omfattade, åtminstone inte fullt ut. Nya föremål för reglering i förordningen är obemannade luftfartyg, flygplatsverksamhet, dvs. säkerheten i fråga om marktjänster samt hot mot informationssäkerheten. I synnerhet den nya regleringen av

obemannade luftfartyg är heltäckande och således kommer antalet bestämmelser om säkerheten i samband med obemannad luftfart att öka betydligt jämfört med nuläget. Dessutom föreskrivs det i EASA-förordningen i nuläget också om ett europeiskt program för flygsäkerhet och om inrättande av statliga flygsäkerhetsprogram.

2.2.2 Nationellt handlingsutrymme

Allmänt taget finns det mycket lite nationell reglering eller nationellt handlingsutrymme i regleringen av civil luftfart, eftersom regleringen i huvudsak baserar sig på internationella överenskommelser och direkt tillämplig EU-reglering. Avsikten är att genom den nationella lagstiftning som föreslås i propositionen precisera och komplettera EASA-förordningen. Eftersom EASA-förordningen är nationellt direkt tillämplig lagstiftning kan man genom en nationell lag endast precisera förordningens nationella tillämpning när det är behövligt eller nödvändigt för att komplettera EASA-förordningen. Genom nationell lagstiftning kan förordningen preciseras endast inom ramen för det nationella handlingsutrymme som ges i EASA-förordningen. Handlingsutrymme ingår också i de förordningar som kommissionen har antagit med stöd av EASA-förordningen. Det handlingsutrymme som ingår i EASA-förordningen och kommissionens förordningar gäller för det första lätt luftfart och statlig luftfart. Handlingsutrymme ges också när det gäller minimiåldern för fjärrpiloter för obemannad luftfart samt när det gäller att utse den behöriga marknadskontrollmyndigheten. Till övriga delar, bl.a. i fråga om bestämmelserna om modellflygklubbar i artikel 16, är bestämmelserna i genomförandeförordningen direkt tillämpliga.

Genomförandeförordningen om obemannad luftfart innehåller också bestämmelser som ger medlemsstaterna prövningsrätt när det gäller att utfärda nationella bestämmelser och genomföra regleringen. Bestämmelser som innehåller sådan prövningsrätt har utfärdats när det gäller inrättande av geografiska UAS-zoner som begränsar, förbjuder eller möjliggör obemannad luftfartsverksamhet. Den ändring av EASA-förordningens tillämpningsområde när det gäller obemannad luftfart har återverkningar också på i vilken omfattning obemannade luftfartyg omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (nedan *förordningen om luftfartsförsäkring*). Till följd av detta bör också behoven av för-säkring för obemannad luftfart bedömas nationellt när det gäller obemannade luftfartyg som väger mindre än 20 kilogram.

I EASA-förordningen ges kommissionen befogenhet att fastställa mer detaljerade krav genom flera olika genomförandeförordningar och delegerade förordningar. Flera av kommissionens gällande genomförandeförordningar och delegerade förordningar måste uppdateras när EASA-förordningen träder i kraft och detta uppdateringsarbete pågår som bäst. Bemyndigandena att anta genomförandeförordningar gäller i första hand flygcertifikat och behörighetskrav för piloter och kabinbesättning samt utbildning, testning, kontroller och medicinsk bedömning av piloter och kabinbesättning. Dessutom gäller bemyndigandena flygdrift, flygplatser och säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning och skydd av flygplatsernas omgivning. Enligt EASA-förordningen har kommissionen befogenhet att anta bestämmelser på längre nivå också om leverantörer som tillhandahåller flygledningstjänster och flygtrafiktjänster, om organisationer som medverkar i konstruktion, produktion eller underhåll av system och komponenter för flygledningstjänster och flygtrafiktjänster, om användning av luftrummet och utformning av luftrumsstrukturer och om utbildning, testning, kontroll och medicinsk bedömning av flygledare. I EASA-förordningen ges kommissionen befogenhet att anta delegerade bestämmelser i fråga om de andra luftfartyg som avses i artiklarna 2.1 a och 2.1 b i förordningen än obemannade luftfartyg samt i fråga om deras motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad. Kommissionen har antagit en delegerad förordning och en genomförandeförordning som gäller obemannad luftfart.

Lätt luftfart

Bestämmelser om handlingsutrymmet i fråga om lätt luftfart finns i artikel 2.3 h och artikel 2.8 i EASA-förordningen. Det nationella handlingsutrymmet möjliggör att en s.k. möjlighet till avvikelse tillämpas i fråga om huruvida det ska utfärdas nationella bestämmelser om lätta luftfartyg som är tyngre än i nuläget. Införande av möjligheten innebär att bestämmelser om luftfartyg som omfattas av handlingsutrymmet även i fortsättningen kan finnas i den nationella luftfartslagstiftningen i stället för i EASA-regelverket. Avsikten har varit att möjliggöra nationellt handlingsutrymme så att medlemsstaterna enligt egen prövning kan besluta om huruvida det ligger i luftfartsindustrins och luftfartygsoperatörernas intresse att lämna luftfartyg för lätt luftfart utanför förordningens tillämpningsområde.

Enligt artikel 2.8 i EASA-förordningen har en medlemsstat rätt att besluta om tillämpningen av EASA-förordningen och bestämmelser som utfärdats med stöd av den när det är fråga om för det första sådana andra flygplan än obemannade flygplan som har högst två sittplatser, en mätbar stallfart eller en minimal konstant flyghastighet i landningskonfiguration som inte överstiger en kalibrerad lufthastighet på 45 knop samt en maximal startmassa på högst 600 kilogram, när det gäller flygplan som inte är avsedda att användas på vatten. Med stallfart avses den lägsta hastighet som ett flygplan ska ha för att det ska kunna flyga. Från tillämpningsområdet kan också undantas hydroplan som har en startmassa på högst 650 kilogram. Även andra helikoptrar än obemannade helikoptrar som har högst två sittplatser samt en maximal startmassa på högst 600 kilogram, när det gäller helikoptrar som inte är avsedda att användas på vatten, kan undantas från tillämpningsområdet. Dessutom kan sådana helikoptrar som har en startmassa på högst 650 kilogram och som är avsedda att användas på vatten undantas från förordningens tillämpningsområde. Den tredje luftfartygskategorin som tillämpningen av det nationella handlingsutrymmet gäller är andra segelflygplan än obemannade segelflygplan samt andra motordrivna segelflygplan än obemannade motordrivna segelflygplan. De luftfartyg som omfattas av undantaget får ha högst två sittplatser och deras maximala tillåtna startmassa får vara högst 600 kilogram. Tillämpningen av möjligheten till undantag förutsätter emellertid att det för luftfartyget inte har utfärdats ett certifikat i enlighet med EASA-förordningen eller att det för luftfartyget har avgetts en deklaration i enlighet med den förordningen. Detta betyder att t.ex. luftfartyg för vilka det har utfärdats typcertifikat inte kan lämnas utanför EASA-förordningens tillämpningsområde genom ett nationellt beslut.

Statlig luftfart

EASA-förordningen tillämpas i princip inte på statlig luftfart eller på militär luftfart. EASA-förordningens tillämpningsområde omfattar inte luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för kontroll av luftfartyg på distans, när dessa används för militär verksamhet, tullverksamhet, polisiär verksamhet, flygräddning, brandbekämpning, gränskontroll, kustbevakning eller liknande verksamheter eller tjänster under överinseende och ansvar av en medlemsstat, vilka utförs i allmänhetens intresse av eller på uppdrag av ett organ som har myndighetsbefogenheter, samt personal och organisationer som medverkar i de verksamheter och tjänster som utförs av dessa luftfartyg. Begreppet statlig luftfart som fastställer EASA-förordningens tillämpningsområde har ändrats till följd av revideringen av EASA-förordningen.

I fråga om statlig luftfart och militär luftfart innehåller dock skäl 10 i ingressen till EASA-förordningen en notering om en s.k. avvikelsemöjlighet för statlig luftfart. Enligt skäl 10 får medlemsstaterna i syfte att uppnå vinster i fråga om säkerhet, driftskompatibilitet eller effektivitet tillämpa bestämmelserna i förordningen i stället för nationell rätt på sådana

luftfartyg som används för militär verksamhet, tullverksamhet, polisiär verksamhet, flygräddning, brandbekämpning, gränskontroll och kustbevakning eller liknande verksamheter och tjänster. EASA-förordningen lämnar alltså utrymme för att på nationell nivå avgöra huruvida bestämmelserna i EASA-förordningen behöver tillämpas på de statliga myndigheters luftfart som avses i EASA-förordningen.

Säkerhetsprogram och plan för flygsäkerhet

I den nya EASA-förordningen föreskrivs det om ett säkerhetsprogram och en plan för flygsäkerhet, men i förordningen lämnas det öppet vilken aktör som är nationell behörig myndighet för att upprätta och fastställa säkerhetsprogrammet och planen för flygsäkerhet. I luftfartslagen ska det av denna orsak också i fortsättningen anges vilken myndighet som svarar för säkerhetsprogrammet och planen för flygsäkerhet.

Obemannad luftfart

EASA-förordningen innehåller nu i form av nya bestämmelser grundläggande bestämmelser om obemannad luftfart. I ingressen till EASA-förordningen konstateras det att förordningen bör omfatta obemannade luftfartyg, oavsett deras operativa massa, eftersom obemannade luftfartyg också används i luftrummet, tillsammans med bemannade luftfartyg. Avsnitt VII i EASA-förordningen innehåller huvudsakliga bestämmelser om obemannade luftfartyg. I avsnittet föreskrivs det om grundläggande krav för obemannade luftfartyg, om obemannade luftfartygs överensstämmelse med kraven och om genomförandeakter avseende obemannade luftfartyg. Bestämmelser om obemannad luftfart ingår dock i huvudsak i de förordningar på lägre nivå som antagits av kommissionen.

I kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem (nedan *den delegerade förordningen*) föreskrivs det närmare om utsläppande på marknaden av obemannade luftfartyg, marknadskontroll samt tredjelandsoperatörer som bedriver flygverksamhet. Förordningen har antagits den 12 mars 2019 och den har trätt i kraft den 1 juli 2019. I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg (nedan *genomförandeförordningen om obemannad luftfart*) finns det närmare bestämmelser om kraven för användning av obemannade luftfartyg, registrering av luftfartyg och operatörer samt kraven på minimiåldern för och utbildningen av fjärrpiloter. Förordningen har antagits den 24 maj 2019, men den börjar tillämpas först den 1 juli 2020. Dessutom innehåller förordningen övergångsbestämmelser om avvikelse från vissa bestämmelser i den delegerade förordningen. Det nationella handlingsutrymmet i fråga om obemannade luftfartygssystem ingår i genomförandeförordningen om obemannad luftfart.

Kategorierna av obemannad luftfart

I genomförandeförordningen har bestämmelserna om obemannade luftfartyg delats in i tre olika kategorier enligt den risk driften medför. Dessa kategorier är den öppna kategorin, den specifika kategorin och den certifierade kategorin. Enligt genomförandeförordningen omfattar den öppna kategorin den drift som medför den lägsta risken. Det är enligt artikel 4 i förordningen fråga om drift i den öppna kategorin enbart om det obemannade luftfartygssystemet ingår i en av de klasser som anges i den delegerade förordningen eller är privatbyggt. Driften hör till den öppna kategorin också i det fallet att den uppfyller villkoren i artikel 20, det obemannade luftfartygets maximala startmassa underskrider 25 kilogram och fjärrpiloten ser till att det obemannade luftfartyget flyger på ett säkert avstånd från människor och inte flyger över folksamlingar. Med

fjärrpilot avses i EU-bestämmelserna den person som i praktiken styr luftfartyget. I genomförandeförordningen definieras särskilt också operatör av obemannat luftfartygssystem och operatören kan utöver en fysisk person också vara en juridisk person.

Dessutom ska fjärrpiloten i den öppna kategorin hela tiden ha det obemannade luftfartyget inom synhåll, utom när det flygs i följ mig-läge eller när en observatör av det obemannade luftfartyget används i enlighet med del A i bilagan till förordningen. Observatören är kontinuerligt medveten om var det fjärrstyrda luftfartyget befinner sig, iakttar luftrummet runt det fjärrstyrda luftfartyget utan hjälpmedel och bistår fjärrpiloten med att säkerställa att flygningen är säker. I den öppna kategorin ska det obemannade luftfartyget dessutom under flygningen hållas på ett avstånd av högst 120 meter från den närmsta punkten på jordens yta enligt del A i bilagan, utom när det flyger över ett hinder. Luftfartyg i den öppna kategorin får under flygningen inte heller bära på något farligt gods eller släppa ut något material.

Den specifika kategorin omfattar enligt förordningen för sin del sådan drift som uppvisar en högre risk än drift i den öppna kategorin. Luftfartygen i denna kategori ska genomgå en grundlig riskbedömning i syfte att fastställa vilka krav som behöver uppfyllas för att driften ska vara säker. Enligt artikel 3 led b i genomförandeförordningen ska det för drift i den specifika kategorin krävas ett operativt tillstånd som utfärdas av den behöriga myndigheten enligt artikel 12 eller ett tillstånd som erhållits i enlighet med artikel 16. Under de omständigheter som anges i artikel 5.5 i förordningen räcker det med en deklaration som avges av operatören av ett obemannat luftfartyg. Om avsikten är att flyga ett obemannat luftfartyg t.ex. utan visuell kontakt är det i princip alltid fråga om drift som hör till den specifika kategorin.

Vid drift som hör till den certifierade kategorin är det fråga om sådan användning av ett obemannat luftfartyg där flygningen sker över folksamlingar eller flygningen involverar persontransport eller transport av farligt gods som kan innebära hög risk för tredje part vid en olycka. Enligt artikel 3 led c i förordningen ska det för drift i den certifierade kategorin krävas certifiering enligt den delegerade förordningen samt certifiering av operatören och, i tillämpliga fall, utfärdandet av en licens till fjärrpiloten.

Bestämmelserna om obemannad luftfart baserar sig alltså i stället för på en klassificering av obemannade luftfartyg på en klassificering av vilken drift de används för. Samma obemannade luftfartyg kan användas för drift enligt flera olika kategorier. Möjligheten att använda ett obemannat luftfartyg för drift enligt olika kategorier fastställs bl.a. på basis av produktspecifika egenskaper hos det obemannade luftfartyget, såsom vikt, samt typen av drift. Trots att ett obemannat luftfartyg t.ex. utifrån sin vikt hör till den öppna kategorin kan det vara möjligt att med luftfartyget utöva sådan verksamhet som hör till den specifika kategorin, såsom flygning utom synhåll. Med ett visst obemannat luftfartyg kan man således utöva verksamhet enligt olika kategorier beroende på luftfartygets egenskaper. Vilka bestämmelser som ska iakttas vid driften fastställs på basis av den kategori som inbegriper flest risker.

Minimiåldern för fjärrpiloter

Artikel 9 i genomförandeförordningen innehåller bestämmelser om minimiåldern för fjärrpiloter för obemannade luftfartygssystem. Det finns nationellt handlingsutrymme i bestämmelserna om minimiåldern för fjärrpiloter. Enligt artikel 9 ska minimiåldern för fjärrpiloter som använder obemannade luftfartygssystem vara 16 år i både den öppna och den specifika kategorin. Genomförandeförordningen ger dock medlemsstaterna möjlighet att sänka minimiåldern på grundval av ett riskbaserat tillvägagångssätt. När en medlemsstat sänker minimiåldern ska staten dessutom beakta de specifika risker som gäller för drift på deras

territorium. Enligt artikeln får minimiåldern för en fjärrpilot som verkar i den öppna kategorin sänkas med högst fyra år och för en fjärrpilot som verkar i den specifika kategorin med högst två år. Detta betyder att den lägsta minimiåldern för fjärrpiloter som verkar i den öppna kategorin kan fastställas till 12 år. I den specifika kategorin kan den lägsta möjliga minimiåldern för fjärrpiloter vara 14 år.

I samma artikel föreskrivs det dessutom om ett undantag som är direkt tillämpligt på minimiålderskravet och som gäller flygning tillsammans med en person som uppfyller kompetenskraven för fjärrpiloter. Någon minimiålder för fjärrpiloter ska enligt artikel 9.2 c i genomförandeförordningen inte krävas när en fjärrpilot verkar under direkt övervakning av en fjärrpilot som uppfyller minimiålderskravet och kompetenskravet. Detta möjliggör alltså att också en person som inte har uppnått minimiåldern kan vara fjärrpilot för ett obemannat luftfartyg. Det förutsätts dock att flygningen sker under direkt övervakning av en person som uppfyller kraven för fjärrpiloter. Inom ramen för det nationella handlingsutrymmet kan det beslutas om huruvida minimiåldern ska sänkas på det sätt som förordningen möjliggör med beaktande av undantagsbestämmelserna om övervakning.

För drift av obemannade luftfartyg inom ramen för modellflygklubbar och modellflygföreningar kan det utfärdas ett tillstånd i enlighet med artikel 16 i genomförandeförordningen. Enligt artikel 9.5 i genomförandeförordningen får medlemsstaterna i ett tillstånd som utfärdas enligt artikel 16 ange en annan minimiålder för fjärrpiloter. Denna minimiålder kan avvika från de andra krav på minimiåldern som anges i artikel 9.5. Nationellt kan det alltså bedömas om det i Finland finns ett behov av att tillämpa ett separat undantag som gäller minimiåldern i fråga om drift inom ramen för modellflygklubbar och modellflygföreningar när det för driften ansöks om tillstånd enligt artikel 16 i genomförandeförordningen. När det gäller utnyttjandet av denna möjlighet till undantag bör det nationellt bedömas om det med beaktande av de grundläggande fri- och rättigheterna finns tillräckliga grunder med stöd av vilka det för obemannad luftfart inom ramen för modellflygklubbar och modellflygföreningar kan föreskrivas om en minimiålder som är lägre än för andra fjärrpiloter för obemannade luftfartygssystem.

Marknadskontroll av obemannade luftfartygssystem

I artiklarna 55 och 56 i EASA-förordningen finns det bestämmelser om grundläggande krav för obemannade luftfartyg och obemannade luftfartygs överensstämmelse med kraven. Konstruktion, produktion, underhåll och drift av obemannade luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för att kontrollera dem på distans samt anställda, fjärrpiloter för luftfartyg och organisationer som medverkar i dessa verksamheter ska uppfylla de grundläggande kraven i bilagan till EASA-förordningen på det sätt som beskrivs i artiklarna. Den delegerade förordningen innehåller närmare bestämmelser om utsläppande på marknaden av obemannade luftfartyg, marknadskontroll och tredjelandsoperatörer som bedriver flygverksamhet.

Artikel 35 i den delegerade förordningen innehåller bestämmelser om marknadskontroll och kontroll av produkter som förs in på unionsmarknaden. I artikel 35 överlåts det i fråga om marknadskontroll och kontroll av produkter som förs in på unionsmarknaden samt myndighetssamarbetet åt medlemsstaterna att besluta vilken aktör som nationellt är behörig myndighet vid marknadskontrollen.

Geografiska zoner för obemannade luftfartygssystem (geografiska UAS-zoner)

Genomförandeförordningen innehåller nationellt handlingsutrymme också i fråga om förutsättningarna för driften inom de s.k. geografiska UAS-zoner som inrättats för de obemannade luftfartygssystemens behov. I skäl 21 i ingressen till genomförandeförordningen konstateras det att vissa områden, exempelvis sjukhus, platser där folk samlas, anläggningar som fångvårdsanstalter eller fabriker, anläggningar för statliga myndigheter på allmänt hög nivå eller högsta nivå, naturvårdsområden eller transportinfrastrukturer, kan vara särskilt känsliga för vissa eller alla typer av drift av obemannade luftfartygssystem. Detta bör inte påverka medlemsstaternas möjligheter att fastställa nationella regler som uppställer vissa villkor för obemannade luftfartygs verksamhet av skäl som inte ingår i tillämpningsområdet för genomförandeförordningen, inbegripet miljöskydd, allmän säkerhet eller skydd av personlig integritet och personuppgifter i enlighet med unionsrätten.

I artikel 2.4 i genomförandeförordningen definieras geografisk UAS-zon. Enligt definitionen avses med geografisk UAS-zon en del av luftrummet som inrättats av den behöriga myndigheten för att underlätta, begränsa eller utesluta drift av obemannade luftfartyg i syfte att ta itu med de risker för säkerhet, personlig integritet, skydd av personuppgifter, luftfartsskydd eller miljö som följer av drift av obemannade luftfartyg. Artikel 15 i förordningen innehåller bestämmelser om operativa villkor för geografiska UAS-zoner.

Artikel 15.1 möjliggör att medlemsstaterna när de för ändamål som avser säkerhet, luftfartsskydd, personlig integritet eller miljö fastställer geografiska UAS-zoner får förbjuda viss eller all drift av obemannade luftfartygssystem, ange särskilda villkor för viss eller all drift av obemannade luftfartygsystem eller kräva att operatören ansöker om ett operativt tillstånd i förväg för viss eller all drift av obemannade luftfartygssystem. Dessutom möjliggör artikel 15.2 att medlemsstaterna på grundval av en riskbedömning som utförts av den behöriga myndigheten får utse vissa geografiska zoner där drift av obemannade luftfartygsystem är undantagen från ett eller flera av kraven för den öppna kategorin, vilka annars ska iakttas.

I princip är genomförandeförordningen till alla delar förpliktande och den ska tillämpas som sådan i alla medlemsstater, och den förutsätter inga separata genomförandeåtgärder på nationell nivå. I skäl 21 i ingressen till genomförandeförordningen nämns dock medlemsstaternas handlingsutrymme att utfärda nationella bestämmelser om drift av obemannade luftfartyg. Artikel 15 i genomförandeförordningen har tolkats vara en sådan artikel som innehåller nationellt handlingsutrymme för medlemsstaterna, och med stöd av den kan det alltså nationellt avgöras om det i Finland behöver föreskrivas om de i artikeln avsedda olika områden där obemannad luftfart underlättas eller begränsas.

Försäkring av obemannade luftfartyg

Försäkring av luftfartyg inom EU baserar sig på förordningen om luftfartsförsäkring. Enligt artikel 2.1 i förordningen om luftfartsförsäkring ska förordningen tillämpas på alla lufttrafikföretag och alla luftfartygsoperatörer som flyger inom, in på, ut från eller över en medlemsstats territorium. En förutsättning är att fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen tillämpas på medlemsstatens område. I artikel 4.1 i förordningen anges det att lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer ska vara försäkrade i enlighet med förordningen vad gäller deras luftfartsspecifika skadeståndsansvar avseende passagerare, bagage, gods och tredje man. Deras försäkring ska omfatta krigshandlingar, terrorism, flygplanskapning, sabotage, olaga besittningstagande av luftfartyg och civila oroligheter. Vid tidpunkten för ikraftträdandet av förordningen har man inte känt till att antalet obemannade luftfartyg kommer att öka och att användningen av dem kommer att bli vanligare inom luftfartssektorn, och den obemannade

luftfartens behov har inte beaktats i förordningen. I förordningen nämns obemannade luftfartyg inte alls på terminologisk nivå, utan i förordningen föreskrivs det endast om luftfartyg.

I skäl 22 i ingressen till förordningen om luftfartsförsäkring konstateras det att medlemsstaterna bör ha möjlighet att införa bestämmelser om försäkring av luftfart till den del förordningen inte tillämpas på vissa delområden inom luftfarten. Förordningen ska enligt artikel 2.2 b inte tillämpas på modellflygplan med en högsta godkänd startmassa på mindre än 20 kilo. Enligt artikel 2.2 g i förordningen om luftfartsförsäkring ska förordningen på samma sätt inte tillämpas på luftfartyg med en högsta godkänd startmassa på mindre än 500 kilo, inklusive glidflygplan samt ultralätta luftfartyg i den mån det är fråga om skyldigheten enligt förordningen att teckna en försäkring för krigshandlingar och terrorism. När det gäller denna begränsning av tillämpningsområdet har det i den finska versionen av förordningen om luftfartsförsäkring funnits ett översättningsfel, som korrigerades i januari 2020.

Ikraftträdandet av EASA-förordningen och slopandet av den nationella indelningen i obemannade luftfartyg som används för hobby eller sport och obemannade luftfartyg som används i kommersiellt syfte inverkar på hur förordningen om luftfartsförsäkring tillämpas på obemannad luftfart. Förordningen om luftfartsförsäkring har tolkats så att den endast tillämpas på obemannade luftfartyg som väger mer än 20 kilogram. Det ska alltså nationellt avgöras hur obemannade luftfartyg som väger mindre än 20 kilogram ska försäkras, med beaktande av dessa luftfartygs olika användningsändamål och an-vändargrupper.

3 Nuläge och bedömning av nuläget

3.1 Lätt luftfart

Med lätt luftfart avses hobbyflygning med ultralätta flygplan, segel- eller motorsegel-flygplan, autogyro, varmluftsballonger eller glidare.

Ultralätt flygplan och ultralätt helikopter definieras i nuläget i den nationella luftfartsföreskriften AIR M5-10, Luftvärdighet, tillverkning och registrering av ultralätta luftfartyg. Enligt föreskriften avses med ultralätt flygplan och ultralätt helikopter ett flygplan eller en helikopter med högst två säten och vars högsta tillåtna startvikt är:

- 300 kilo för ensitsiga landflygplan eller helikoptrar,
- 450 kilo för tvåsitsiga landflygplan eller helikoptrar,
- 330 kilo för ensitsiga amfibieflygplan eller amfibiehelikoptrar eller sjöflygplan eller sjöhelikoptrar,
- 495 kilo för tvåsitsiga amfibie- eller sjöflygplan/amfibie- eller sjöhelikoptrar, förutsatt att planet/helikoptern vid användning både som sjöflygplan/sjöhelikopter och som landflygplan/landhelikopter vid behov underskrider båda begränsningarna som gäller högsta tillåtna startvikt,
- 472,5 kilo för tvåsitsiga landflygplan på vilka ett fallskärmssystem som kan bära upp hela planet monterats,
- 315 kilo för ensitsiga landflygplan på vilka ett fallskärmssystem som kan bära upp hela planet monterats, vars stallfart eller lägsta stabila flyghastighet vad gäller flygplan i landningskonfiguration är högst 65 km/h kalibrerad fart.

Startvikten på 450 kilogram för landflygplan och helikoptrar har tagits i bruk på 80-talet. Det avtalades i anslutning till konferensen Joint Aviation Authorities (JAA) mellan de europeiska länderna om att startvikten ska fastställas till 450 kilogram. När raketfallskärmar kom ut på marknaden höjdes den tillåtna startvikten till 472,5 kilogram. Den höjda startvikten gällde sådana ultralätta luftfartyg som var försedda med ovannämnda räddningsutrustning.

Bestämmelser om lätt luftfart

Flygning med ultralätta luftfartyg och annan luftfart med luftfartyg som avses i bilaga I till EASA-förordningen och som understiger de viktgränser som nämns i den omfattas fortfarande av den nationella regleringen direkt med stöd av EASA-förordningen.

I 130 § i lagen om transportservice föreskrivs det om krav på och persontillstånd för flyg- och kabinbesättningar. Enligt 1 mom. i den paragrafen finns bestämmelser om krav på och persontillstånd för flyg- och kabinbesättningar 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. I de fall då dessa förordningar inte tillämpas ska fysiska personer som hör till ett luftfartygs flygbesättning dock ha flygcertifikat jämte behörigheter samt medicinsk lämplighet. Enligt 131 § 5 mom. i lagen om transportservice får Transport- och kommunikationsverket för att säkerställa flygsäkerheten, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den, meddela närmare föreskrifter om behörighetskrav för tillstånd och tillståndens giltighetstider.

Flygning med ultralätta flygplan kräver nationellt flygcertifikat och förutsättningarna för beviljande av certifikat anges i luftfartsföreskriften PEL M2-70, Certifikat för ultralättflygare. Till dess tillämpningsområde hör flygplan som understiger viktgränsen enligt definitionen i föreskrift AIR M5-10 och som uppfyller de övriga krav som anges i den föreskriften. De nationella luftfartsföreskrifterna innehåller också bestämmelser om certifikat för segelflygare, motorsegelflygare, varmluftsballongflygare och autogyroflygare. Av dessa kommer certifikat för segelflygare och varmluftsballongflygare att överföras till EU-lagstiftningen under våren 2020, med undantag för de luftfartyg som understiger de viktgränser som anges i bilaga I till EASA-förordningen och som uppfyller de andra kraven.

Bestämmelser om andra flygcertifikat för lätt luftfart finns i kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om flygbesättning. Den lättaste certifikatklassen enligt den förordningen är flygcertifikat för lätta luftfartyg (Light Aircraft Pilot Licence, LAPL) och innehavaren av ett LAPL har befogenhet att vara befälhavare på tillämplig kategori av luftfartyg i icke-kommersiell trafik, dock inte mot ersättning. Ett LAPL för flygplan ger rätt att flyga enmotoriga kolvmotorflygplan (land) eller turmotorsegelflygplan (TMG) med en maximal startmassa som är mindre eller lika med 2 000 kilogram, som medför högst tre passagerare. Innehavare av ett LAPL för helikopter får flyga en enmotorig helikopter, och gränserna för startvikten och passagerarantalet för helikoptern är samma som för ett LAPL för flygplan. Ett LAPL kan också beviljas för segelflygplan, motorsegelflygplan och varmluftsballonger.

I förordningen om flygbesättning finns också bestämmelser om privatflygarcertifikat (PPL), segelflygarcertifikat (SPL) och ballongflygarcertifikat (BPL), som under vissa förutsättningar ger rätt att flyga även mot ersättning. Innehavaren av privatflygarcertifikat för flygplan har rätt att vara befälhavare för ett luftfartyg eller biträdande pilot på ett flygplan eller turmotorsegelflygplan utan ersättning i annan än kommersiell flygverksamhet, utan viktgräns för flygplanet. Innehavare av privatflygarcertifikat för helikopter har motsvarande rätt. I förordningen om flygbesättning föreskrivs det också om krav på certifikat för förvärvsflygare (CPL) och trafikflygare (ATPL) vid kommersiell luftfart.

Bedömning av nuläget

Lätt luftfart är en form av aktiv hobbyverksamhet. Flygning med ultralätta flygplan och segelflygplan utgör en betydande form av hobbyverksamhet. Antalet flygcertifikat som Transport- och kommunikationsverket uppger ger en exakt beskrivning av antalet personer som har lätt luftfart som hobby. År 2019 uppgick antalet flygcertifikat för ultralätta luftfartyg till 919 stycken. Antalet certifikat för segelflygning uppgick till cirka 1 530 stycken. Antalet personer som flyger ultralätta luftfartyg utgjorde mer än en tredjedel av hela det sammanlagda antalet personer med luftfart som hobby (exklusive större små-plan). Samma person kan dock ha certifikat för flera olika anordningar. Antalet personer som flyger ultralätta luftfartyg har under de senaste åren minskat betydligt från toppnivåerna åren 2013–2014. Antalet nya certifikat som beviljas per år har likaså minskat. Också antalet certifikat för segelflygning har på det hela taget minskat.

Flygcertifikat för lätt luftfart (Källa: Transport- och kommunikationsverket)

flygcertifikat som var i kraft 31.12	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Segelflygare	1 684	1 574	1 506	1 437	1 458	1 582	1 511	1 205	1 188	1 212	1 243
Motorsegelflygare	824	749	728	704	733	801	794	433	373	337	286
Autogyroflygare	11	18	24	28	32	30	31	28	28	27	25
Flygare av ultralätta luftfartyg	1 248	1 290	1 337	1 351	1 377	1 373	1 243	1 175	1 087	972	919
(Nya certifikat)	*(118)*	*(153)*	*(128)*	*(107)*	*(132)*	*(96)*	*(52)*	*(56)*	*(46)*	*(30)*	*(33)*
Flygare av varmluftsballonger	60	45	46	45	52	54	51	44	46	48	49
Flygare av lätta luftfartyg totalt	3 827	3 676	3 641	3 565	3 652	3 840	3 630	2 885	2 722	2 596	2 522

Enligt Transport- och kommunikationsverkets register finns det cirka 300 ultralätta flygplan i Finland. Antalet har ökat något under de senaste 10 åren. Antalet segelflygplan har däremot minskat. De uppgår till 340 stycken.

Registrerade ultralätta flygplan och segelflygplan (Källa: Transport- och kommunikationsverket)

Registrerade luftfartyg	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ultralätta flygplan	292	315	318	320	318	318	324	313	309	310	305
Segel- och motorsegel-flygplan	406	403	400	396	390	366	359	358	346	340	333

Av Transport- och kommunikationsverkets statistik över flygtimmar framgår det att den lätta luftfarten har minskat avsevärt i fråga om flygning av både ultralätta luftfartyg och

segelflygplan. Enligt dem som har lätt luftfart som hobby ger de anmälningar av flygtimmar som görs av dem som driver flygplatserna inte nödvändigtvis en heltäckande och exakt statistik över verksamheten.

Flygtimmar inom lätt luftfart (Källa: Transport- och kommunikationsverket)

Flygtimmar – lätt luftfart	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Segel- och motorsegelflygplan	23 662	19 576	20 520	18 789	18 244	17 040	13 845	12 919	12 323	13 744
Ultralätta flygplan	13 357	13 589	13 344	13 785	13 294	11 978	13 532	9 520	8 594	7 004
Lättare än luft i/a	484	571	711	775	475	317	85	41	5	17
Experimental/bilaga I -i/a	.	.	.	.	.	.	.	412	185	222
Lätt luftfart totalt	37 503	33 736	34 575	33 349	32 013	29 335	27 462	22 892	21 107	20 987

Lätt luftfart utövas i huvudsak på oövervakade flygningsplatser och i Finland finns det mer än 60 sådana platser. De drivs främst av hobbyföreningar eller privatpersoner. Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry driver webbplatsen lentopaikat.fi (på finska) som listar flygningsplatserna. Flygningsplatser tas ur bruk när behovet minskar eller när de aktiva personerna slutar verksamheten. Nya flygningsplatser utvecklas för att ersätta de objekt som har tagits ur bruk samt för att inleda ny verksamhet där det finns efterfrågan på den i dess olika former, såsom hobbyverksamhet, kommersiell verksamhet samt forsknings- och produktutveckling. Lätt luftfart kan dessutom utövas från andra platser som lämpar sig som start- och landningsbana, såsom åkrar, vatten eller is.

De föreningar som svarar för flygningsplatserna, föreningarnas lokaler och utrustning samt hobby- och utbildningsverksamhet, och medlemmarnas användning av pengar på sin hobby utgör den ekonomiska grunden för verksamheten. Penningströmmarna har inte kartlagts. En del av de luftfartyg som används på flygplatserna ägs av föreningarna och en del är i privat ägo. Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry hade 2018 sammanlagt 229 medlemsföreningar och cirka 7 700 personmedlemmar, även om alla inte utövar olika former av lätt luftfart. Lätt luftfart är förenat med småföretagarverk-samhet i form av handel med utrustning och tillbehör samt underhålls- och reparationsverksamhet. I Finland finns det i nuläget ingen tillverkning av ultralätta flygplan eller delar till dem.

Säkerhet

Säkerheten i fråga om lätt luftfart har i huvudsak varit bra under de senaste åren. Det har inträffat endast några olyckor med ultralätta flygplan och segelflygplan åren 2015–2018, och inga olyckor som lett till döden har inträffat. År 2019 inträffade flera olyckor och i dem ett dödsfall. Satsningar på förbättrad säkerhet gjordes inom det säkerhetsprojekt som genomfördes som ett samarbete mellan myndigheterna och hobbyflygarna (*Harrasteilmailun turvallisuuden kehittäminen*, Trafis publikationer 1/2016). Projektet föregicks av en riskbedömning av hobbyluftfart (*Harrasteilmailun riskikartoitus*, Trafis publikationer 15/2014) (på finska och engelska).

Olyckor inom lätt luftfart, totalt (Källa: Transport- och kommunikationsverket)

	Olyckor, antal		Olyckor, per 10 000 flygtimmar	
	Ultralätta luftfartyg	Segelflygplan	Ultralätta luftfartyg	Segelflygplan
2009	6	5	4,49	2,11
2010	4	2	2,94	1,02
2011	4	3	3,00	1,46
2012	9	3	6,53	1,60
2013	8	.	6,02	0,00
2014	2	2	1,67	1,17
2015	4	7	2,96	5,06
2016	2	1	2,10	0,77
2017	3	2	3,49	1,62
2018	2	1	2,86	0,73
2019	6	2	*ännu inte känt*	*ännu inte känt*

Dödsolyckor inom lätt luftfart (Källa: Transport- och kommunikationsverket)

	Dödsolyckor, antal		Dödsolyckor, per 10 000 flygtimmar	
	Ultralätta luftfartyg	Segelflygplan	Ultralätta luftfartyg	Segelflygplan
2009	1	1	0,75	0,42
2010	1	1	0,74	0,51
2011	.	2	0,00	0,97
2012	2	.	1,45	0,00
2013	3	.	2,26	0,00
2014	1	1	0,83	0,59
2015	.	.	0,00	0,00
2016	.	.	0,00	0,00
2017	.	.	0,00	0,00
2018	.	.	0,00	0,00
2019	1	.		*ännu inte känt*

Personer som dött i olyckor inom lätt luftfart (Källa: Transport- och kommunikations-verket)

	Döda, antal		Döda, per 10 000 flygtimmar	
	Ultralätta luftfartyg	Segelflygplan	Ultralätta luftfartyg	Segelflygplan
2009	2	1	1,50	0,42
2010	2	1	1,47	0,51
2011	.	3	0,00	1,46
2012	4	.	2,90	0,00
2013	4	.	3,01	0,00
2014	1	1	0,83	0,59
2015	.	.	0,00	0,00
2016	.	.	0,00	0,00
2017	.	.	0,00	0,00
2018	.	.	0,00	0,00
2019	1	.	-	-

3.2 Statlig luftfart

Ovan i avsnitt 2.2.2 redogörs det för det nationella handlingsutrymme i fråga om statlig luftfart som finns i EASA-förordningen och innehållet i begreppet statlig luftfart som bestämmer EASA-förordningens tillämpningsområde.

Nationell definition av statlig luftfart

Bestämmelser om statlig luftfart finns i luftfartslagen. Statlig luftfart och statsluftfartyg definieras i 2 § 1 mom. i luftfartslagen. Med *statlig luftfart* avses enligt 1 mom. 16 punkten i den nämnda paragrafen luftfart med statsluftfartyg. Med statsluftfartyg avses enligt 17 punkten i samma moment luftfartyg som används för Tullens, polisens, Gränsbevakningsväsendets eller räddningsväsendets uppgifter. Med statsluftfartyg avses även luftfartyg som används för också andra uppgifter än de statliga uppdrag som nämns ovan eller för militära uppdrag. I luftfartslagen finns särskilda bestämmelser om militär luftfart. I motiveringen till de ovannämnda bestämmelserna i luftfartslagen (RP 79/2014 rd) konstateras det att statlig luftfart omfattar även den luftfart som bedrivs av kommunernas räddningsväsende samt luftfart med luftfartyg som används för andra statliga uppdrag. Som statlig luftfart betraktas också den luftfart som de nämnda myndigheterna bedriver med obemannade luftfartyg.

Det har i den praktiska myndighetsverksamheten förekommit vissa oklarheter i fråga om definitionen av statlig luftfart. I synnerhet när det gäller obemannade luftfartyg har det varit oklart om ett civilt luftfartyg som använts för ett statligt uppdrag ska betraktas som ett

statsluftfartyg eller inte. Definitionen av statsluftfartyg i luftfartslagen baserar sig på ordalydelsen i den upphävda EASA-förordningen där statsluftfart har betraktats som verksamhet som utförs av Försvarsmakten, Tullen, polisen eller motsvarande myndigheter. De statliga aktörer som avses i luftfartslagen har således i praktiken ansetts vara uttryckligen de statliga myndigheter som avses i den upphävda EASA-förordningen och som har sin egen luftfartsverksamhet.

Den statliga luftfartens särdrag och verksamhet med obemannade luftfartyg

Statlig luftfart avviker från annan civil luftfart i synnerhet på grund av karaktären hos flyguppdragen inom statlig luftfart. Uppdragen inom den statliga luftfarten är bl.a. olika övervaknings-, säkerhets-, efterspanings- och räddningsuppdrag som ska kunna utföras under nästan alla förhållanden i hela landet och inom alla sjöräddningstjänstens ansvarsområden. Sådan verksamhet ställer särskilda krav på bestämmelserna och föreskrifterna om och flygtrafiktjänsterna inom den statliga flygverksamheten.

För att ett flyguppdrag ska kunna utföras framgångsrikt kan det krävas bl.a. möjlighet att använda en lägre flyghöjd än vid civil luftfart samt möjlighet att avvika från bestämmelserna om luftfartygs ljus. Flyguppdragens brådskande natur och verksamhetsområdets nationella omfattning ställer särskilda krav som avviker från kraven för civil luftfart också i fråga om bestämmelserna om landningsplatser och flygmetoder. Den statliga flygverksamheten ska kunna utföras under alla förhållanden under alla tider på året och dygnet. I samband med den statliga flygverksamheten utnyttjas obemannade luftfartyg och också inom statlig obemannad luftfart är det i vissa situationer behövligt att avvika från trafikreglerna för luftfart och Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter om obemannad luftfart.

Statlig obemannad luftfart

Gränsbevakningsväsendet utövar luftfartsverksamhet i omfattande grad. De obemannade luftfartyg som Gränsbevakningsväsendet utnyttjar ägs ofta av Gränsbevakningsväsendet och utrustningen är av tekniskt sett hög kvalitet. Också räddningsväsendet använder olika luftfartyg. Räddningsverken äger dock inte sina egna luftfartyg utan i räddningsväsendets uppgifter utnyttjas andra myndigheters och privata aktörers flygmateriel. Räddningsväsendet använder också obemannade luftfartyg t.ex. i samband med skogsbränder. Räddningsinstitutet och räddningsverken har åren 2017–2019 utfört ett gemensamt projekt som gäller användningen av obemannade luftfartyg inom räddningsväsendet, och inom ramen för detta projekt har användningen av obemannade luftfartyg i räddningsverksamhet och vid ledningen av den undersökts. Obemannade luftfartyg utnyttjas i allt större utsträckning i räddningsväsendets uppgifter. Användningen av obemannade luftfartyg i räddningsväsendets uppgifter baserar sig på ett på förhand ingått avtal mellan räddningsväsendet och en privat tjänsteleverantör.

Polisen behöver i sin verksamhet tidvis olika typer av flygmateriel och också utnyttjandet av obemannade luftfartyg i polisens uppgifter har ökat under de senaste åren. Polisen får använda i synnerhet Gränsbevakningsväsendets och Försvarsmaktens helikoptrar med stöd av handräckning. År 2018 har polisen använt sammanlagt 120 obemannade luftfartyg och nästan 300 polismän har före utgången av 2018 genomgått polisens kurs för operatörer av obemannade luftfartyg. Av fjärrpiloter för obemannade luftfartyg krävs att de genomgår en krävande utbildning och upprätthåller sin kompetens, vilket på årsnivå betyder en viss mängd fjärrstyrning av obemannade luftfartyg.

Inom polisen har det observerats ett eventuellt framtida behov av att i enskilda situationer förlita sig på privata aktörers obemannade luftfartyg. I nuläget ställs polisen sporadiskt inför situationer där den redan nu måste ty sig till privata tjänsteleverantörer t.ex. för att få helikopterhjälp. Vid skötseln av i synnerhet polisens och räddningsväsendets uppgifter anses det viktigt att privata tjänsteleverantörer vid behov kan anlitas som hjälp för myndigheten. Verksamheten ska i detta fall dock vara säker samt utföras under myndighetens ledning och övervakning.

En myndighetsuppgift där en privat tjänsteleverantörs obemannade luftfartyg eller andra luftfartyg används ska alltid ledas av myndigheten. På så sätt övervakar myndigheten den privata tjänsteleverantörens verksamhet och är ansvarig för att verksamheten utförs på ett korrekt och lagenligt sätt i samband med skötseln av myndighetsuppgiften. Ledning av den privata tjänsteleverantörens verksamhet är nödvändig, eftersom den privata tjänsteleverantören i myndighetssituationen befinner sig i samma luftrum som andra myndigheter som deltar i uppdraget, varmed t.ex. avvikelser från flygreglerna kan förekomma och luftfarten således inbegriper flera risker.

Utgångspunkten är att myndigheten bör övervaka den privata tjänsteleverantörens verksamhet på så nära håll att myndigheten kan påverka flygningen av luftfartyget. Myndigheten har i ett sådant fall den bästa uppfattningen om riskerna och luftfartygets verksamhet med tanke på den statliga luftfarten. Kontakten mellan den ledande myndigheten och dem som flyger luftfartygen får inte brytas. En privat tjänsteleverantör kan inte självständigt utföra polisens eller räddningsväsendets uppgifter, utan de ovan beskrivna myndighetsuppgifter inom vilka en privat tjänsteleverantör anlitas kräver utan undantag oavbruten myndighetsövervakning. Myndigheten svarar i princip för den övergripande säkerheten.

Bedömning av nuläget

Med anledning av revideringen av EASA-förordningen preciseras definitionen av aktörerna inom den statliga luftfarten. I den upphävda EASA-förordningen räknas som statlig luftfartsverksamhet upp Försvarsmaktens, Tullens, polisens eller motsvarande myndigheters verksamhet. I den reviderade EASA-förordningen räknas utöver de ovannämnda myndigheterna upp också flygräddning, brandbekämpning, gränskontroll, kustbevakning eller liknande verksamheter eller tjänster, vilka utförs i allmänhetens intresse av eller på uppdrag av ett organ som har myndighetsbefogenheter.

I den nationella lagen har definitionen av statlig luftfart tidigare motsvarat avgränsningen av statlig luftfart som bestämmer EASA-förordningens tillämpningsområde, och har således förtydligat vilka bestämmelser som tillämpas på statlig luftfart. Den nya EASA-förordningen utvidgar begreppet statlig luftfart så att som statlig luftfart ska betraktas också luftfart som bedrivs av privata aktörer när den under överinseende och ansvar av en medlemsstat utförs i allmänhetens intresse på uppdrag av en myndighet. Som statlig luftfart ska på samma sätt betraktas luftfart som utövas av ett organ som har myndighetsbefogenheter. Preciseringen av begreppet förtydligar privata tjänsteleverantörers ställning i en myndighetsuppgift. Myndigheterna anlitar redan i nuläget privata tjänsteleverantörer i sin luftfartsverksamhet och anlitandet av privata tjänsteleverantörer har också bedömts öka i någon mån i framtiden. Den statliga luftfarten ökar hela tiden och preciseringen av ordalydelsen i EASA-förordningen kan till denna del anses förtydliga vilka aktörer som anses vara statliga luftfartsaktörer. Till övriga delar omfattar definitionen i EASA-förordningen i stor utsträckning samma myndighetsaktörer som tidigare. Det mest ändamålsenliga skulle vara att den nationella definitionen av statlig luftfart i luftfartslagen uppdateras så att definitionen motsvarar begreppet statlig luftfart som avgränsar EASA-förordningens tillämpningsområde.

Definitionen av statlig luftfart avgör vilka bestämmelser som tillämpas på luftfarten, men inte på vilka villkor verksamhet kan utövas. EASA-förordningens tillämpningsområde fastställs av definitionen av statlig luftfart i EASA-förordningen. Att definitionen av statlig luftfart preciseras i luftfartslagen till följd av EASA-förordningen betyder inte att förutsättningarna för bedrivande av verksamhet som räknas som statlig luftfart inte fortfarande bör granskas på villkor som motsvarar nuläget. Liksom det har förts fram ovan har myndigheterna identifierat ett behov av att anlita privata tjänsteleverantörer som stöd i sin luftfartsverksamhet. Myndigheterna har inte nödvändigtvis tillgång till den materiel som behöv för ett uppdrag, och då behöver privata tjänsteleverantörers resurser användas. När privata tjänsteleverantörer anlitas för myndighetsuppgifter är det fråga om verksamhet där man biträder myndigheter och denna verksamhet ska alltid ledas och direkt övervakas av en myndighet. Den privata tjänsteleverantören har ingen självständig beslutanderätt i fråga om hur den utför myndighetsuppgiften. Trots att privata aktörer i dessa fall deltar i det praktiska utförande av en uppgift som sköts av en myndighet är det dock inte fråga om att en offentlig förvaltningsuppgift anförtros en privat aktör.

3.3 Obemannad luftfart

Obemannat luftfartyg, modellflygplan och fjärrstyrt luftfartyg definieras nationellt i luftfartslagen. Enligt 2 § 1 mom. 21 punkten i den lagen avses med modellflygplan en anordning som är avsedd att flygas utan förare och som används för hobby eller sport. Med obemannat luftfartyg avses däremot enligt 22 punkten i samma moment ett luftfartyg som är avsett att flygas utan förare. Enligt momentets 23 punkt avses med fjärrstyrt luftfartyg ett obemannat luftfartyg som styrs från en fjärrstyrningsplats.

Den nationella lagstiftningen skiljer således mellan en flyganordning som används för hobby eller sport och ett annat obemannat luftfartyg. I praktiken har detta inneburit att modellflygplan inte har ansetts vara sådana luftfartyg som avses i luftfartslagen, eftersom användningen av modellflygplan är begränsad till användning för hobby eller sport. Lagstiftningen om modellflygplan har varit obetydlig och inbegripit i huvudsak Transport- och kommunikationsverkets föreskrift OPS M1-32, Användning av fjärrstyrda luftfartyg och modellflygplan i luftfart (nedan *luftfartsföreskriften*). I den nationella lagstiftningen har med obemannat luftfartyg således avsetts endast obemannade luftfartyg som används i kommersiellt syfte. Obemannade luftfartyg som används för hobby eller sport har jämställts med modellflygplan och på dessa luftfartyg har de bestämmelser om obemannade luftfartyg som finns i den nationella lagstiftningen inte tillämpats.

I praktiken omfattar begreppet obemannat luftfartyg en stor mängd olika flyganordningar. Det finns många olika typer av obemannade luftfartyg från inomhusmodellflygplan som väger några gram till stora radiostyrda motordrivna modellflygplan. Obemannade luftfartyg kan klassificeras t.ex. enligt hur de styrs i friflygande, linstyrda eller radiostyrda anordningar samt multikoptrar, vars popularitet har ökat under de senaste åren. Med obemannade luftfartyg avses således alla modellflygplan, dvs. bland annat multikoptrar, radiostyrda koptrar, modellflygplan som styrs med hjälp av en kamerabild, modellflygplan med fasta vingar, segelmodeller, luftskepp, jetplan, stora militära multikoptrar, modellraketer samt allmänt taget alla robotar och raketer som använts i atmosfären. Det engelska ordet drone (på svenska drönare) som används i medierna används vanlig-en som en synonym för multikoptrar. En multikopter är ett luftfartyg med roterande vingar som har två eller flera rotorer. Också flyganordningar med fasta vingar som är försedda med elektronik, såsom en autopilot, GPS-lokalisering eller kamera, kallas för drönare. I princip anses avsikten med en drönare vara att den utför en viss uppgift, såsom fotografering, inte att den flyger. Det engelska ordet drone har godkänts som ett officiellt finskt ord, på svenska används dock ordet drönare, men begreppet drone/drönare används inte i

lagstiftningen eller myndigheternas föreskrifter som en officiell term som beskriver obemannade luftfartyg.

Bedömning av nuläget

Flygning med olika obemannade luftfartyg har i Finland en lång tradition när det gäller hobby eller sport. Denna tradition erbjuder en möjlighet för medborgarna att upprätthålla och utveckla sina färdigheter till följd av de möjligheter verksamheten inbegriper och dess mångsidighet. Hobby- och sportflygarna utgör en aktiv och heterogen gemenskap. Många av dem som har luftfart som hobby är personmedlemmar i centralorganisationen Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry eller medlemmar i dess medlemsklubbar.

Ett stor antal av dem som har luftfart som hobby är dock också verksamma utanför föreningarna, och en exakt bild av det totala antalet hobbyflygare kan inte skapas enbart utifrån medlemskapet i föreningarna. Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry har bedömt att antalet hobbyflygare under de senaste åren, inbegripet alla former av obemannad luftfart, uppgår till cirka 6 000 personer. Av dem är uppskattningsvis hälften organiserade hobbyflygare. Det kan inte skapas en helt klar statistisk bild av utvecklingen av antalet hobbyflygare och utvecklingen av det totala antalet hobbyflygare, men i varje fall har multikoptrarna ökat den obemannade luftfartens popularitet.

I Finland finns det sammanlagt cirka 100 modellflygklubbar, av vilka mer än 60 är medlemmar i Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry. Modellflygklubbarna är föreningar. En del av modellflygklubbarna äger eller förvaltar flygningsplatser, inklusive klubblokaler och utrustning. Även en del av modellflygplanen är klubbarnas egendom. Klubbarna ordnar en mångsidig modellflygplanverksamhet i hobby-, utbildnings-, sport- och tävlingssyfte. Modellflygklubbarna har medlemmar av olika åldrar som har modellflygplan som hobby. Det finns mycket ungdomsverksamhet. Uppskattningsvis 20 procent av medlemmarna är barn och unga. Barn och unga utövar vanligen sin hobby med förmånliga, små och lätta anordningar under övervakning av en vårdnadshavare eller instruktör. Den nationella lagstiftningen innehåller inga bestämmelser om modellflygklubbarnas verksamhet, men undantag för de allmänna bestämmelserna i föreningslagen (503/1989).

Hobbyflygarna äger ett stort antal olika obemannade luftfartyg. Det finns ingen systematisk statistisk över antalet luftfartyg enligt typ och storleksklass. Personer som har obemannad luftfart som hobby är inte skyldiga att registrera sina luftfartyg eller meddela myndigheterna hur mycket de flyger.

En del modellflygplan kräver en start-/landningsbana eller någon annan motsvarande plats för att kunna flyga. I Finland finns det sammanlagt cirka 80 flygningsplatser som drivs av föreningar och som listats av Air Navigation Services Finland Ab (ANS Fin-land), och en del av dem finns i anslutning till en flygplats eller plats för flygning av lätta luftfartyg. En betydande del av modellflygplanen kan flygas också utan en start-/landningsbana, t.ex. från isen, ett fält eller någon annan öppen plats där det finns en lämplig startbana. Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry bedömer att mer än hälften av all flygning sker på flygningsplatser. Flygningsplatsernas egenskaper som områden och särskilt de tillåtna flyghöjderna är olika beroende på platsen i enlighet med den vanligaste typen av flygning och förhållandena. Flyghöjderna begränsas i synnerhet i närheten av flygplatser. I Finland utövas modellflygplansverksamhet också utanför listade flygningsplatser, eftersom det för flygning av största delen av modellflygplanen inte krävs en egentlig i luftfartslagen avsedd start-/landningsbana.

Flygning av multikoptrar (drönare) är en jämförelsevis ny form av obemannad luftfart, vars popularitet har ökat kraftigt både inom hobbyverksamhet och i kommersiell verksamhet. Andra obemannade luftfartyg har inte använts i kommersiellt syfte i närapå samma utsträckning som multikoptrar, som kan förses med en kamera eller annan tilläggsutrustning. Multikoptrarnas mångsidighet är avsevärd. De kräver inte en startbana för att lyfta eller en landningsbana för att landa. I kommersiellt syfte används multikoptrar uttryckligen på andra platser än flygningsplatser, dvs. de används t.ex. på platser där det finns ett behov av att fotografera objekt från luften.

Hobbyflygare av multikoptrar betraktas som hobbyflygare av modellflygplan. Det finns cirka 60 registrerade FPV-flygare i Finland och av medlemmarna i Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry uppger cirka 70–100 stycken att multikoptrar är deras gren. Inom förbundet tillsattes en särskilt drönar-kommitté 2018. Den kommersiella multikopterverksamheten och forskningsinstituten inom branschen företräds av RPAS Finland ry. Jämfört med traditionella former av flygning är en större del av dem som har multikoptrar som hobby aktiva utanför föreningsverksamheten. Hobbyverksamhet med multikoptrar kräver inte en lika nära koppling till den som driver en start-/landningsbana som hobbyverksamhet med andra modellflygplan.

Företag är skyldiga att göra en anmälan till Transport- och kommunikationsverket när de inleder obemannad luftfartsverksamhet och i anmälan ska de uppge antalet använda luftfartyg och typerna av luftfartyg. På grund av detta är antalet multikoptrar som används i kommersiellt syfte känt. Enligt Transport- och kommunikationsverkets tjänst droneinfo.fi fanns det den 31 maj 2019 i Finland 2 604 kommersiella aktörer som använder obemannade luftfartyg och de hade sammanlagt 3 317 obemannade luftfartyg. Luftfartygens genomsnittliga vikt var 3,3 kilogram. Utvecklingen är snabb. Den 31 december 2019 hade redan 2 910 aktörer sammanlagt 3 709 luftfartyg. Luftfartygens genomsnittliga vikt var 2,4 kilogram.

Inom den kommersiella obemannade luftfarten ligger fokus på tämligen lätta luftfartyg. Luftfartygens genomsnittliga vikt var 3,3 kilo den 31 maj 2019 och 2,4 kilo den 31 december 2019. Av luftfartygen var 77,5 procent sådana som vägde mindre än två kilogram. Luftfartygen som vägde 2–5 kilogram uppgick till 12,9 procent, de som vägde 5–10 kilogram till 6,1 procent, de som vägde 10–20 kilogram till 2,8 procent och de som vägde mer än 20 kilogram till en dryg procent.

Fördelningen enligt vikt av obemannade luftfartyg som anmälts av RPAS-aktörer, läget i december 2019 (Källa: Transport- och kommunikationsverket/Droneinfo.fi).

Luftfartygets vikt, kg	Antal	Andel, %
Mindre än 0,5	240	6,7
0,5–1,0	787	22,1
1,0–1,5	1 352	38,0
1,5–2,0	401	11,3
2,0–3,0	84	2,4
3,0–4,0	195	5,5
4,0–5,0	115	3,2
5,0–10,0	206	5,8
10,0–15,0	95	2,7
15,0–20,0	43	1,2
20,0–25,0	24	0,7
Mer än 25,0	20	0,6
Sammanlagt	3 562	100,0

Antalet sådana hobbyflygare av multikoptrar som är privatpersoner och antalet luftfartyg som de äger kan antas vara mångdubbelt jämfört med antalet kommersiella aktörer. Antalet hobbyflygare av multikoptrar och antalet anordningar har varit föremål för en accelererande ökning. Det kan försiktigt bedömas att antalet multikoptrar i nuläget uppgår till några tiotusentals. Det kan vidare försiktigt antas att storleksfördelningen för multikoptrar som används för hobby är ungefär likadan som för kommersiella aktörers anordningar, dock kanske med mer betoning på lätta anordningar. Användningen av koptrar är i nuläget inte föremål för anmälningsskyldighet vid privat eller kommersiell användning, och därför finns det ingen statistik över detta.

Modellflygklubbarnas ekonomi och medlemmarnas användning av pengar på sin hobby utgör den ekonomiska grunden för hobbyer i anslutning till obemannad luftfart, men penningströmmarna har inte kartlagts. Dessutom utövas en stor del av hobbyverksamheten utanför den organiserade verksamheten, och dess ekonomiska värde kan inte bedömas. Handeln inom branschen fördelas på ett sätt som den ekonomiska statistiken inte kan specificera. Modellflygplan och multikoptrar kan i stor utsträckning köpas i specialaffärer, den tekniska detaljhandeln eller nätbutiker i Finland och utomlands.

Kommersiellt utnyttjande av multikoptrar fördelas på många verksamhetsområden. Utnyttjandet är ännu i den inledande fasen av sin utveckling och formerna av intjäningsverksamhet kommer att etableras under de kommande åren. Verksamhetens nuvarande ekonomiska betydelse har ännu inte fastställts. I nuläget utgör främst de flygfotograferingstjänster som små företag erbjuder största delen av den kommersiella verksamheten med multikoptrar. Andra typiska verksamheter är olika kontroller av byggnader och strukturer samt kartläggningar från luften. Också större företag erbjuder dessa tjänster t.ex.

inom branscherna fastighetsskötsel och byggnadsverksamhet. Koptrarnas ekonomiska betydelse kan utöver med tanke på affärsverksamhet vara beaktansvärd också på så sätt att de effektiviserar verksamheten och minskar kostnaderna t.ex. till följd av ett nytt förmånligare sätt att kontrollera byggnader och kraftledningar och utföra kartläggningar av terrängen. Nya provningar med obemannade luftfartyg utförs dock fortlöpande. Utöver paket har luftfartyg redan transporterat också t.ex. blod till sjukhus. Dessutom har en flygtaxi med förare testats på Helsingfors-Vanda flygplats, men avsikten är att s.k. drönar-taxibilar i framtiden ska vara obemannade.

I Finland är produktutvecklingen av obemannad luftfart ännu liten, och det finns ingen egentlig produkttillverkning. Det finns i Finland några företag som är specialiserade på sammansättning, underhåll, teknisk och kommersiell produktutveckling, programvaruutveckling och försäljning av multikoptrar samt också forskningsinstitutens och läroanstalternas forskningsverksamhet.

Ökningen av användningen av multikoptrar och de därmed anslutna produktutvecklingsmöjligheterna och tillverkningen av anordningar som tillgodoser olika behov beräknas vara de största tillväxtbranscherna i Europa och globalt under de kommande åren. Värdet på marknaden har redan under de närmaste åren i sina olika former beräknats öka globalt till en storleksklass på tiotals miljarder euro.

En enhetlig reglering lägger grunden för utvecklandet av marknaden så att produktutvecklare och tillverkare ges bättre möjligheter till affärsverksamhet. Finland har som ett föregångarland inom tekniken möjligheter att utnyttja tillväxten av marknaden. Detta förutsätter samarbete och nätverkande mellan aktörerna och också specialisering på t.ex. anordningar som fungerar och tillgodoser behoven i nordliga förhållanden.

Säkerhetsnivån hos obemannad luftfart har i Finland varit bra. Det har i samband med hobbyverksamhet inträffat endast få olyckor och farosituationer. Den organiserade verksamhetens egna regler, säkerhetsanvisningar och verksamhetskultur har varit effektiva för att upprätthålla säkerheten. Användningen av områden som har anvisats för flygning har enligt de uppgifter som lagts fram av hobbyklubbarna och Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry varit förenad med mycket små risker. Säkerheten hos flygningen påverkas av förhållandena på flygningsplatsen, hur livlig den övriga flygtrafiken är och den flyghöjd som används inom verksamheten. Andra faktorer som påverkar riskerna med flygningen är utöver flygarens kontroll över luftfartyget också luftfartygets vikt, flyghastighet och styrförmåga under olika förhållanden. Orsaken till eventuella farosituationer kan vara bl.a. okunnighet, ovetskap, likgiltighet eller tekniska fel i anordningarna. Multikoptrarna och den ökade användningen av dem kan påverka situationen på så sätt att riskerna ökar.

I Transport- och kommunikationsverkets säkerhetsrapport om den allmänna luftfarten och hobbyluftfarten har uppgifter om de farosituationer som inträffat i obemannad luftfart presenterats i enlighet med de anmälningar som gjorts till myndigheterna. Drönarverksamheten har ökat stadigt från och med 2015, vilket man har kunnat observera i antalet drönarrelaterade farosituationer som har rapporterats. År 2019 stannade ökningen av antalet rapporterade farosituationer samt sådana nära ögat-situationer orsakade av drönarverksamhet som gäller kommersiell luftfart, och började minska. År 2019 rapporterades det 15 nära ögat-situationer som involverade en drönare och vanligen ett luftfartyg som utövade kommersiell lufttransport, medan motsvarande antal var 23 år 2018. Inom drönarverksamhet gjordes det 11 rapporter om förstörda anordningar, vilket är lite mindre än föregående år.

Alla kända drönar-incidenter som har orsakat fara (Källa: Transport- och kommunikationsverket)

Incident	2015	2016	2017	2018	2019
Farosituation	12	26	41	77	56
Allvarlig farosituation	1	1	2	8	7

Antalet misstankar om luftfartsförseelser som anmälts till polisen har från och med 2017 ökat tydligt, även om det totala antalet inte är särskilt stort. Luftfartsförseelserna omfattar gärningar som gäller både bemannad och obemannad luftfart, och i statistiken görs det ingen närmare klassificering av vad en anmälan om en förseelse gäller. Ökningen av an-talet förseelser kan till vissa delar antas ha ett samband med att obemannad luftfart har blivit vanligare, med beaktande av utvecklingen av mängden annan luftfartsverksamhet under motsvarande tid.

Anmälda luftfartsförseelser, hela landet (Källa: Polisen)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Förändring 2018–2019
Antal	22	14	14	36	57	99	42 (+74 %)

De tillräknade luftfartsförseelserna har på det hela taget årligen varierat till antalet. Luftfartsförseelserna omfattar gärningar som gäller både bemannad och obemannad luftfart, och i statistiken görs det ingen närmare klassificering av vad en anmälan om en förseelse gäller. I antalet kan det före 2018 inte observeras någon avvikande nivå, men 2018 ökade antalet.

Luftfartsförseelser – dömda i domstol, strafforderböter och ordningsböter sammanlagt (Källa: Statistikcentralen).

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Antal	28	23	13	11	10	10	9	19

Största delen av luftfartsförseelserna behandlas i ett bötes- eller strafforderförfarande. Det har getts endast ett fåtal tingsrättsdomar i anslutning till luftfart per år. Statistiken omfattar gärningar som gäller både bemannad och obemannad luftfart.

Brottmålsdomar i anslutning till luftfart i tingsrätterna (Källa: Rättsregistercentralen).

Brottsbeteckning	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Luftfartsförseelse	2	3	1		1		1		1	1
Fylleri i lufttrafik	1	3		2	3	1				1
Störning av trafiken (luft-, spår- eller sjötrafik)	2		1				1	3	1	1
Sammanlagt	5	6	2	2	4	1	2	3	2	3

Bestämmelserna om obemannad luftfart i luftfartslagen och lagen om transportservice

Luftfartslagen innehåller flera bestämmelser om obemannade luftfartyg. De bestämmelser om obemannad luftfart som finns i luftfartslagen tillämpas på både obemannade luftfartyg som används i kommersiellt syfte och statliga obemannade luftfartyg. Bestämmelser om obemannade luftfartyg finns också i lagen om transportservice. Lagen om transportservice tillämpas på obemannade luftfartyg som används i kommersiellt syfte samt på statlig luftfart i fråga om bl.a. utfärdande av certifikat. Under den gamla EASA-förordningens tid gällde EU:s befogenhet inte obemannade luftfartyg under 150 kilogram, som det föreskrevs om nationellt inom ramen för luftfartslagen och lagen om transportservice.

I 9 § i luftfartslagen finns bestämmelser om undantag i fråga om vissa andra luftfartyg och anordningar. Paragrafens 4 mom. innehåller en bestämmelse om obemannade luftfartygs rätt att avvika från trafikreglerna för luftfart inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som avskilts för flygning med obemannade luftfartyg. I 11 § i luftfartslagen finns bestämmelser om områden där luftfart är inskränkt och farliga områden. De nämnda bestämmelserna i 9 § 4 mom. och 11 § har nära samband med varandra, eftersom förfarandet enligt 9 § 4 mom. i luftfartslagen tillämpas uttryckligen på de i 11 § avsedda områden där luftfart är förbjuden eller inskränkt samt farliga områden. I fråga om de nämnda bestämmelserna redogörs det för nuläget och bedömningen av det med tanke på obemannad luftfart nedan i avsnitt 3.4 om förbud mot och begränsning av användningen av luftrum.

Luftfartslagen innehåller sådana bestämmelser om fjärrstyrda luftfartyg som inte är i kraft. Det anges att ikraftträdandet av dem är beroende av att det utfärdas en separat förordning av statsrådet. Enligt luftfartslagens 182 § om ikraftträdande av lagen tillämpas bestämmelserna i 37, 38, 47, 53, 55, 62, 73, 79 och 87 § på verksamhet med fjärrstyrda luftfartyg först från en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. I en del av de ovannämnda bestämmelserna hänvisas det inte direkt till ett fjärrstyrt luftfartyg, men de ska kunna tillämpas också på obemannad luftfart. Den förordning av statsrådet som avses i 182 § har inte utfärdats och de bestämmelser som nämns i paragrafen har således inte trätt i kraft i fråga om obemannad luftfart. Paragraferna innehåller i huvudsak bestämmelser som överlappar EASA-förordningen och den delegerade förordningen och genomförandeförordningen som har antagits med stöd av EASA-förordningen.

I 37 § i luftfartslagen finns det bestämmelser om luftvärdighetsbevis och granskningsbevis avseende luftvärdighet. Bestämmelser om flygtillstånd finns i 38 § i luftfartslagen. De nämnda paragraferna tillämpas i nuläget på övervakningen av bemannade luftfartygs luftvärdighet och i

bestämmelserna nämns inte särskilt fjärrstyrda luftfartyg. I den delegerade förordningen om obemannad luftfart föreskrivs det om kraven på obemannade luftfartygssystem och marknadskontrollen av dem, och bestämmelserna i 37 och 38 § behöver alltså inte heller i fortsättningen tillämpas på obemannad luftfart. Bestämmelser om förutsättningar för att tillstånd ska beviljas och certifikat finns i 47 § i luftfartslagen. I lagen om transportservice finns det dock bestämmelser om tillstånd för fjärrstyrda luftfartyg, och bestämmelsen i 47 § ska således inte tillämpas på obemannad luftfart. De nämnda bestämmelserna överlappar i fråga om tillämpligheten på obemannade luftfartyg de bestämmelser om certifikat som finns i genomförandeförordningen.

Luftfartslagens 62 § innehåller bestämmelser om de definitioner som tillämpas i 6 kap. i luftfartslagen. Bestämmelser om byggnadstillstånd för inrättande av en flygningsplats eller något annat område som tjänar luftfarten finns i 79 § i luftfartslagen och bestämmelser om godkännande av ibruktagandet av byggnader, konstruktioner och anordningar finns i 87 §. I de nämnda paragraferna nämns inte fjärrstyrda luftfartyg. I EU-lagstiftningen föreskrivs det inte om motsvarande angelägenheter i fråga om obemannad luftfart. De nämnda bestämmelserna har hittills tillämpats endast på bemannad luftfart och i nuläget finns det ingen information om att bestämmelserna i fråga behöver tillämpas på obemannade luftfartyg.

I 53 § i lagen föreskrivs det om certifikat, behörigheter och godkännanden samt medicinska intyg för flygbesättningen och piloter för fjärrstyrda luftfartyg. Luftfartslagens 55 § innehåller bestämmelser om luftfartygs och fjärrstyrningsplatsers besättning. Enligt 1 mom. i den paragrafen ska ett luftfartyg och dess fjärrstyrningsplats vara tryggt bemannade när luftfartyget används för luftfart. Ägaren, innehavaren eller operatören svarar för att luftfartyget är bemannat på ett betryggande sätt. I 2 mom. föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets befogenhet att meddela närmare föreskrifter som förutsätts för flygsäkerheten och som gäller luftfartygs och fjärrstyrningsplatsers besättning. Bestämmelserna enligt 53 och 55 § i luftfartslagen gäller dock inte i fråga om fjärrstyrda luftfartyg.

Luftfartslagens 73 § har upphävts i samband med att det stiftades en lag om ändring av lagen om transportservice (301/2018) genom vilken paragrafen i fråga överfördes till lagen om transportservice. Bestämmelsen om tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet enligt den upphävda 73 § samt de andra bestämmelserna om fjärrstyrda luftfartyg togs i tiden in i luftfartslagen i samband med den totalreform av luftfartslagen som gjordes 2014. Enligt motiveringen till den nämnda 73 § hörde bestämmelsen samman med den reform av bestämmelser om obemannade luftfartyg och modellflygplan som gjordes i luftfartslagen. I internationella bestämmelser eller EU-bestämmelser fanns det enligt motiveringen när paragrafen infördes ännu inte några krav på fjärrstyrd flygverksamhet och tillståndsplikt för sådan, men utvecklingsarbetet hade kommit långt. Genom en sådan möjliggörande formulering som paragrafen skapades förutsättningar för att inom obemannad luftfart övergå till tillståndspliktig verksamhet när internationellt samförstånd och/eller ett internt samförstånd inom EU nåddes. Tillstånd för flygverksamhet ska enligt motiveringen beviljas om sökanden har den personal som krävs för att bedriva säker fjärrstyrd flygverksamhet samt förfogar över materiel som lämpar sig för verksamheten och de anvisningar som gäller verksamheten.

En bestämmelse som motsvarar den i luftfartslagen upphävda 73 § ingår i nuläget i 128 § i lagen om transportservice. Dessutom ingår i 130 § i lagen om transportservice en bestämmelse som motsvarar den bestämmelse om behörighet för piloter för fjärrstyrda luftfartyg som finns i 53 § i luftfartslagen. I 128 § i lagen om transportservice föreskrivs det om tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet. Enligt paragrafen beviljar Transport- och kommunikationsverket 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. I 130 § i lagen om transportservice föreskrivs det om piloter, kabinbesättning och piloter för fjärrstyrda luftfartyg. Enligt 2 mom. i den nämnda paragrafen ska piloter för fjärrstyrda luftfartyg ha certifikat jämte behörigheter för pilot för fjärrstyrt luftfartyg. De ovannämnda paragraferna, dvs. 128 § och 130 § 2 mom., är inte i kraft, utan deras ikraftträdande är enligt lag 301/2018 på motsvarande sätt som bestämmelserna i luftfartslagen beroende av att det utfärdas en separat förordning av statsrådet om ikraftträdande av bestämmelserna. Det har inte utfärdats någon sådan förordning.

I 76 § i luftfartslagen föreskrivs det om användning av flygplatser och andra områden. Enligt 1 mom. i den paragrafen får för start och landning med luftfartyg användas endast flygplatser eller sådana områden som avses i 2 mom. Förbudet att använda andra områden gäller inte nödlägen, nödlandningar eller andra därmed jämförbara situationer och inte heller start och landning med obemannade luftfartyg eller militära helikoptrar, andra statliga helikoptrar eller, vid räddningsflygningar, handräckningsflygningar och operativa flygningar, med helikoptrar som används för efterspanings- och räddningsverksamhet. I motiveringen till paragrafen anges at när sådana uppdrag utförs bör landningsplatsen kunna väljas enligt situationens krav. Den nämnda paragrafen är i kraft i sin helhet och är således tillämplig också på obemannad luftfart.

Utöver de ovannämnda bestämmelserna i luftfartslagen är också vissa andra av de bestämmelser om luftfartyg som finns i luftfartslagen tillämpliga på obemannad luftfart, såsom 167 § om ingripande i ett luftfartygs färd samt 159 § om förbud mot verksamhet som äventyrar flygsäkerheten. De ovannämnda bestämmelserna behöver inte ändras till följd av de nya EASA-bestämmelserna.

Bestämmelser om luftfartsförsäkring finns i 138 § i luftfartslagen. I avsnitt 3.6 redogörs det närmare för nuläget i fråga om försäkring av obemannad luftfart och bedömningen av nuläget. Revideringen av EASA-förordningen inverkar också på förordningen om luftfartsförsäkrings tillämplighet i fråga om obemannad luftfart.

Närmare bestämmelser om obemannad luftfart finns i Transport- och kommunikationsverkets luftfartsföreskrift OPS-M1 32 som har utfärdats med stöd av luftfartslagen. I luftfartsföreskriften föreskrivs det bl.a. om allmänna krav på användning av fjärrstyrda luftfartyg, flygning utom synhåll, flygning av modellflygplan och dispens. Enligt föreskriften ska den person som ansvarar för den fjärrstyrda flygningen vara minst 18 år. Den nationella luftfartslagstiftningen innehåller inte till andra delar bestämmelser om minimiåldern för flygning av obemannade luftfartyg. Luftfartsföreskriften bör uppdateras till följd av revideringen av EASA-förordningen samt uppdateringen av bestämmelserna i luftfartslagen.

Vid flygning av obemannade luftfartyg ska utöver de ovannämnda bestämmelserna beaktas också annan reglering än sådan som följer uttryckligen av luftfartslagstiftningen, såsom de bestämmelser om skyddet för privatlivet, hemfriden och begränsningar av rörelsefrihet och vistelse som också kan tillämpas på obemannad luftfart. Olika myndigheter, såsom polisen, Försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet och Brottspåföljdsmyndigheten har också genom speciallagar som gäller dessa myndigheter och som trädde i kraft 2019 getts befogenheter att ingripa i ett obemannat luftfartygs färd.

Bedömning av nuläget

I samband med revideringen av EASA-förordningen inkluderades i dess tillämpningsområde obemannade luftfartyg i alla viktklasser. Detta är en betydande ändring jämfört med nuläget

eftersom EU:s befogenhet inte tidigare gällde obemannade luftfartyg under 150 kilogram, som har reglerats nationellt med stöd av luftfartslagen och lagen om transportservice.

Utvidgningen av EASA-förordningens tillämpningsområde så att det omfattar obemannade luftfartyg inverkar på den nationella lagstiftningen främst på så sätt att det nationellt kan utfärdas endast lagstiftning som kompletterar och preciserar EU-lagstiftningen. I avsnitt 2.2.2 redogörs det för det nationella handlingsutrymmet i fråga om obemannad luftfart. I luftfartslagen kunde utöver det nationella handlingsutrymmet regleras i huvudsak endast sådan obemannad luftfart som inte omfattas av EASA-förordningens tillämpningsområde, såsom statlig obemannad luftfart.

Utvidgningen av EASA-förordningens tillämpningsområde så att det omfattar obemannade luftfartyg inverkar på den nationella lagstiftningen också på så sätt att inom den obemannade luftfarten slopas den nationella indelningen i modellflygplan som används för hobby eller sport och obemannade luftfartyg som används i kommersiellt syfte. I luftfartslagen bör alltså bestämmelserna om modellflygplan upphävas eller ändras. Dessutom bör innehållet i de definitioner av obemannade luftfartyg som finns i luftfartslagen ses över så att definitionerna inte står i strid med EU-lagstiftningen. Innehållet i den nationella luftfartslagstiftningen bör också ses över och det bör bedömas om de nationella bestämmelserna även till andra delar innehåller sådan reglering som kan anses helt och hållet överlappa EU-regleringen. De nationella bestämmelserna om obemannad luftfart kan i fortsättningen tillämpas endast på sådan obemannad luftfart som inte omfattas av EASA-förordningens nya tillämpningsområde, såsom statlig obemannad luftfart. Inom ramen för det nationella handlingsutrymmet kan det också utfärdas bestämmelser som preciserar EASA-förordningen och de bestämmelser som har utfärdats med stöd av den.

3.4 Förbud mot och begränsning av användningen av luftrum

Luftfart som begrepp inbegriper utöver traditionell flygverksamhet också flygning av obemannade luftfartyg och modellflygplan. I princip är luftfart tillåten och även obemannade luftfartyg får flygas, om det inte har ställts begränsningar på användningen av luftrummet.

Användningen av luftrummet kan begränsas eller förbjudas i enlighet med vad som föreskrivs i luftfartslagen. Bestämmelser om begränsning av och förbud mot luftfart finns utöver i 11 § i luftfartslagen också i statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt (930/2014) samt i de föreskrifter och beslut som meddelats av Transport- och kommunikationsverket, som är luftfartsmyndighet. Vid operativ användning är ett viktigt verktyg för flygare också i fråga om begränsade områden den handbok som styr luftrumsplaneringen (ASM-drifthandboken), som ges ut av Transport- och kommunikationsverket i samarbete med Flygstaben. ASM-drifthandboken innehåller principerna för flexibel användning av luftrummet. Ett annat viktigt verktyg är luftfartspublikationen (Aeronautical Information Publication, AIP) som innehåller varaktig grundläggande information om luftfart. För utgivningen av Finlands luftfartspublikation svarar Air Navigation Services Finland Ab (nedan ANS Finland Ab) som tillhandahåller flygbriefingtjänsten (AIS). Luftfartspublikationen ges ut i elektronisk form på finska och engelska.

I 11 § i luftfartslagen finns bestämmelser om områden där luftfart är inskränkt och farliga områden. Områden där luftfart är inskränkt är restriktionsområden, förbjudna områden, skyddsområden för industrin, identifieringszoner och tillfälligt reserverade områden. Definitioner av dessa områden finns i statsrådets förordning om områden där luft-fart är inskränkt.

Med restriktionsområden (R-områden, restricted) avses sådana till gränserna bestämda delar av luftrummet ovanför rikets landområde eller territorialvatten där luftfart är tillåten endast med särskilt tillstånd eller enligt vissa särskilda villkor. Restriktionsområdena i Finlands luftrum är uppdelade i tre grupper: 1) permanent gällande restriktionsområden, 2) permanent tillfälligt gällande restriktionsområden, och 3) restriktionsområden som ska motiveras särskilt (s.k. TEMPO R-områden). Av dessa är de första i praktiken objekt som är av betydelse med tanke på försvaret och territorialövervakningen. Den andra gruppen är sådana delar av luftrummet som aktiveras genom en förhandsanmälan och som kan aktiveras t.ex. på Försvarsmaktens begäran. TEMPO R-områden inrättas vid behov för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt för att trygga säkerheten vid ett viktigt statligt evenemang eller ett publikevenemang. När det gäller dessa områden utges ett tillägg till luftfartspublikationen (AIP SUP) i god tid före restriktionsområdet aktiveras. Att flyga in i ett aktivt restriktionsområde utan behörigt tillstånd är förbjudet.

Med förbjudna områden (P-områden, prohibited) avses sådana till gränserna bestämda delar av luftrummet ovanför rikets landområde eller territorialvatten där flygning av luftfartyg är förbjuden. Inom förbjudna områden är all luftfart förbjuden.

Med skyddsområden för industrin avses sådana luftrum med bestämda gränser inom vilka nedanför liggande industriområdens verksamhet kan orsaka olägenheter eller fara för luftfartyg i flygning. Med identifieringszoner (Air Defence Identification Zone, ADIZ) avses sådana till gränserna bestämda delar av luftrummet i rikets gränsområden som har avgränsats för luftförsvarets behov. Med tillfälligt reserverade områden (Temporary Segregated Area, TSA) avses sådana till gränserna bestämda delar av luftrummet som för en bestämd tid upplåts uteslutande åt en viss användargrupp och där bedrivande av verksamhet kräver att luftrummet reserveras.

Luftfart kan inskränkas eller förbjudas på tre olika sätt. För det första får luftfart begränsas eller förbjudas genom förordning av statsrådet, om de kriterier som anges uttömmande i 11 § 1 mom. i luftfartslagen uppfylls. Transport- och kommunikationsverket får av särskilda skäl bevilja tillstånd för luftfart inom ett förbjudet område (P-områden) efter att ha hört företrädare för dem som ska skyddas genom inrättandet av området. Transport- och kommunikationsverket behandlar i genomsnitt cirka 40 sådana ansökningar per år. Försvarsmakten kan för sin del tillåta luftfart inom ett restriktionsområde (R-område), eftersom dessa områden hittills har inrättats för Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets behov. Enligt statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt ska Försvarsmakten höra Gränsbevakningsväsendet, om ett restriktionsområde har inrättats också för Gränsbevakningsväsendets behov.

För det andra får Transport- och kommunikationsverket begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst två veckor, om de kriterier som anges i 11 § 3 mom. i luftfartslagen uppfylls. Transport- och kommunikationsverket behandlar i genomsnitt 50 ärenden som gäller inrättande av restriktionsområden per år. År 2019 har det inte inrättas ett enda förbjudet område.

Den tredje aktören som kan inskränka eller förbjuda luftfart är en cell för luftrumsplanering (AMC, Airspace Management Cell). En cell för luftrumsplanering är en cell som avses i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet (FUA-förordningen) och som ansvarar för det löpande arbetet med luftrumsplanering och för vilken en eller flera medlemsstater har ansvaret. Cellen för luftrumsplanering ska på det sätt som den anser vara ändamålsenligt begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område med stöd av de kriterier som avses i 4 mom. för en tid av högst tre dygn eller på eget initiativ för en tid av högst ett dygn, om det för detta finns ett exceptionellt

och särskilt vägande skäl som gäller flygsäkerheten eller försvaret. Cellen för luftrumsplanering ska utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om förbudet eller begränsningen.

I 11 § i luftfartslagen föreskrivs det också om farliga områden. Med farliga områden (D-områden, danger) avses sådana till gränserna bestämda delar av luftrummet där verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet kan utövas under särskilda tidpunkter. Farliga områden har i nuläget inrättats för tre olika användningsändamål: 1) Försvarsmaktens skjutområden ovanför internationella havsområden, 2) farliga områden som har inrättats för verksamhet som utförs med obemannade luftfartyg, och 3) farliga områden som har inrättats för att användas för allmän luftfart eller hobbyluftfart (t.ex. fallskärmshopp). I motsats till vad som gäller för aktiva restriktionsområden eller förbjudna områden behöver man för luftfart inom ett farligt område inget särskilt tillstånd, men i detta fall bör särskild försiktighet iakttas. Information om farliga områden finns också i luftfartspublikationen. Farliga områden kan inrättas genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter eller beslut. Den gällande lagen innehåller ingen uppdelning av när Transport- och kommunikationsverket ska beteckna ett område som ett farligt område genom en föreskrift och när detta ska göras genom ett beslut. I praktiken har verket inrättat permanenta farliga områden genom en föreskrift och tillfälliga farliga områden för en tid av högst ett år genom ett beslut. Det finns inga tillfälliga farliga områden som är i kraft mer än ett år. Dessutom får cellen för luftrumsplanering av särskilda skäl bestämma och beteckna områden som tillfälliga farliga områden för en tid av högst två veckor, förutsatt att anvisningar om betecknandet finns i den handbok som styr luftrumsplaneringen och som nämns i 107 § 2 mom. Transport- och kommunikationsverket behandlar i genomsnitt 100 förslag till inrättande av farliga områden per år.

I 109 § 1 mom. i luftfartslagen anges att om inte något annat följer av 11 §, beslutar Transport- och kommunikationsverket om inrättande och ändring av luftrumsblock inom en del av det luftrum som Finland ansvarar för. Vid beslutsfattandet ska Transport- och kommunikationsverket ta hänsyn till smidig flygtrafik, försvarsaspekter, samordning av civil och militär luftfart samt lämpliga verksamhetsförutsättningar för statlig luftfart och förutsättningar för sportflygning. I praktiken baserar sig tidtabellen för luftrumsreformerna på tidtabellerna för publikationssystemet för Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO:s luftrumsändringar (Aeronautical Information Regulation And Control, AIRAC). I Finland träder de permanenta luftrumsändringarna i kraft kring mitten av april i enlighet med AIRAC-tidtabellen. Detta gäller uppdateringen av den med stöd av 11 § i luftfartslagen utfärdade statsrådsförordningen om områden där luftfart är inskränkt samt uppdateringen av Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om farliga områden, eftersom dessa områden ska synas på luftfartskartorna och AIS-tjänsteleverantören ska iaktta ICAO:s AIRAC-tidtabeller. Praxis i fråga om t.ex. farliga områden har alltså varit att nya permanenta farliga områden läggs till eller nuvarande områden ändras i eller avförs ur Transport- och kommunikationsverkets föreskrift en gång per år på så sätt att ändringarna träder i kraft i april. Om man har velat inrätta ett tillfälligt farligt område har det inrättats så att det gäller högst fram till dess att föreskriften ändras nästa gång. Denna praxis har konstaterats fungera.

Kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport (1452/2019) innehåller bestämmelser om verkets avgiftsbelagda prestationer. I punkt 7.3 i bilagan till den förordningen föreskrivs det om avgiftsbelagda prestationer i anslutning till luftrumsplanering. Inrättande av ett tillfälligt förbjudet område, ett restriktionsområde eller ett farligt område eller fastställande av annan tillfällig begränsning för luftrumsanvändning kostar 320 euro och tillstånd att flyga inom ett förbjudet område 180 euro. De områden som har inrättats av cellen för luftrumsplanering är till sitt pris av samma klass som de områden som har in-rättats av Transport- och

kommunikationsverket. Cellen för luftrumsplanering kan dock inrätta ett område enligt en snabbare tidtabell, om ansökan uppfyller de villkor som anges i den handbok som styr luftrumsplaneringen.

Bedömning av förbud mot och begränsning av användningen av luftrum

I och med att obemannad luftfart har blivit vanligare har man identifierat behov av att ovanför nya typer av områden begränsa eller förbjuda verksamhet som utövas med obemannade luftfartyg. De gällande bestämmelserna möjliggör inte att flygning begränsas t.ex. ovanför domstolar eller hamnar för att skydda dessa instanser. När författningar uppdateras bör uppmärksamhet fästas vid olika begränsningars och förbuds inverkan på annan luftfart så att luftfarten inte begränsas mer än vad som är nödvändigt för att uppnå det eftersträvade målet. Kostnaderna för att inrätta nya områden beräknas vara av samma klass som de nuvarande kostnaderna. Dessutom är det skäl att i högre grad än tidigare fästa uppmärksamhet också vid beaktande av fastighetens ägare i synnerhet på grund av ökningen av den obemannade luftfarten och den låga flyghöjden.

Trafikregler för luftfart och obemannad luftfart utom synhåll

Konventionen angående internationell civil luftfart (FördrS 11/1949) ingicks i Chicago 1944 (nedan *Chicagokonventionen*). Chicagokonventionen har för Finlands del trätt i kraft 1949 och ICAO:s råd godkänner i enlighet med artikel 54 i Chicagokonventionen de standarder och rekommendationer som avses i artikel 37 i konventionen. Dessa inbegriper också internationella trafikregler för luftfart. I trafikreglerna för luftfart ingår bl.a. regler som gäller skydd av personer och egendom, undvikande av kollisioner samt färdplaner. Trafikreglerna för luftfart inbegriper många detaljerade bestämmelser om bl.a. minimiflyghöjden och användningen av ljus. Bestämmelser om trafikregler för luftfarten i Europa 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 (nedan *SERA-förordningen*). SERA-förordningen har utfärdats med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet.

De förordningar som nämns ovan tillämpas på allmän flygtrafik som har definierats i den s.k. SES-ramförordningen, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet. Med *allmän flygtrafik* avses 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 ICAO:s regler, och trafikreglerna för luftfart iakttas i princip av både bemannad och obemannad luftfart. I SERA-förordningens tillämpningsområde finns dock ett uttryckligt undantag som gäller obemannad luftfart. SERA-förordningen tillämpas inte på modellflygplan som används för hobby och inte heller på leksaker.

När ett luftfartyg används ska allmänna regler och tillämpliga lokala föreskrifter iakttas både under flygningen och på flygplatsen. Utöver detta ska luftfartyget under flygningen iaktta antingen visuellflygreglerna (VFR) eller instrumentflygreglerna (IFR). En VFR-flygning som utförs i enlighet med visuellflygreglerna ska utföras under särskilda förhållanden då sikten är god och avståndet från moln är tillräckligt. En IFR-flygning som utförs i enlighet med instrumentflygreglerna utförs med ett luftfartyg som ska vara 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.

För obemannade luftfartyg gäller kravet på direkt synkontakt (VLOS= Visual Line- of- Sight). Enligt 9 § 4 mom. i luftfartslagen får obemannade luftfartyg dock avvika från trafikreglerna för luftfart inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som avskilts för flygning med obemannade luftfartyg, om det avvikande förfarandet är planerat och genomförs utan att flygsäkerheten äventyras.

Utgångspunkten är att obemannade luftfartyg flygs inom synhåll. Enligt den föreskrift om användning av fjärrstyrda luftfartyg och modellflygplan i luftfart (OPS M1-32) som Trafiksäkerhetsverket (nuförtiden Transport- och kommunikationsverket) har meddelat den 4 december 2018 ska flygning utom synhåll där ingen fjärrstyrningsspanare används genomföras i ett område som särskilt reserverats för ändamålet, och användaren av luft-fartyget ska för den planerade verksamheten utarbeta en skriftlig verksamhetsbeskrivning, säkerhetsbedömning och verksamhetsanvisning.

Bedömning av trafikreglerna för luftfart och obemannad luftfart utom synhåll

Det har i Finland identifierats ett behov av att inrätta områden inom vilka man vid flygning av obemannade luftfartyg kan avvika från de föreskrivna kraven. Med obemannade luftfartyg kan man t.ex. fotografera byggnaders skick eller snöläget, ta bilder med tanke på fastighetsmäklares verksamhet, utföra bevakningsuppgifter och många slags andra uppgifter. Dessutom kan man med obemannade luftfartyg leverera t.ex. postförsändelser och paket på nya sätt. Arbete och transporter som utförs med obemannade luftfartyg har beräknats utgöra en potentiellt växande marknad. Flygning av ett obemannat luftfartyg utom synhåll är i nuläget möjligt inom särskilt reserverade områden, såsom ett farligt område. På lång sikt kan dessa områden dock inte fullt ut tillgodose de behov som uppstår när obemannad luftfart blir vanligare. De eventuella nya typerna av områden ska dock planeras och genomföras så att de är säkra. Genomförandeförordningen om obemannad luftfart som beskrivs i avsnitt 2 ställer nya krav på obemannad luftfart. Artikel 15 i den förordningen möjliggör också att medlemsstaterna avviker från de krav som anges för den öppna kategorin.

Kommissionen och EASA har även berett reglering som gäller konceptet U-space. Inom detta koncept ligger fokus på hur obemannade luftfartyg ska kunna kommunicera sinsemellan via en tjänsteplattform. Kommissionen och EASA delar på ordförandeskapet i den arbetsgrupp som fokuserar på U-space. Det bereds ett regelverk för U-space som gäller användning av luftrummet för obemannade luftfartyg (access to airspace) och som är en naturlig fortsättning på de bestämmelser som utfärdats i EASA-förordningen och med stöd av den.

Kontrollerat och okontrollerat luftrum och flygplatser

Luftrummet delas in i kontrollerat och okontrollerat luftrum som delas in i ännu mer specifika luftrumsklasser på basis av vilka slags flygkontrolltjänster som fås där och vilka slags luftfartyg som får flygas inom luftrummet i fråga. I Finland iakttas den i SERA-förordningen avsedda luftrumsklassificeringen A, B, C, D, E, F, G. Luftrumsklasserna C, D och G används i Finland.

Luftrum C är det strängaste luftrummet i Finland, där IFR-flygningar separeras från varandra, IFR-flygningar från VFR-flygningar, och VFR-flygningar från IFR-flygningar. Med separation avses både separation i höjdled och horisontell separation. Med separation i höjdled avses att luftfartygen anvisas olika flygnivåer. Horisontell separation upp-rättas genom tillämpning av

både separation i längdled (genom att upprätthålla ett mellanrum, uttryckt i tid eller avstånd, mellan luftfartyg som framförs längs samma färd-linje, skärande färdlinjer eller motsatta färdlinjer) och separation i sidled (genom att bi-behålla luftfartyg på skilda flygvägar eller i skilda geografiska områden). Genom separation undviker man i praktiken att luftfartyg kolliderar med varandra. I luftrum D separeras IFR-trafik från IFR-luftfartyg, men VFR-flygningar ges endast trafikinformation. I luftrummen C och D erbjuds flygkontrolltjänster, trafikinformation om VFR-flygningar samt trafikrådgivning på begäran. C och D skiljer sig också åt när det gäller vilka tjänster som erbjuds IFR-flygningar och vilka tjänster som erbjuds VFR-flygningar. En flygkontrolltjänst avser en tjänst som tillhandahålls i syfte att undvika kollisioner mellan luftfartyg, och mellan luftfartyg och ett hinder inom manöverområdet, samt i syfte att främja och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde. Luftrum G är ett okontrollerat luftrum där flygningar inte separeras och där luftfartyg ansvarar för att hålla egen separation och flyginformationstjänster fås endast på begäran. Inom det luftrummet erbjuds inga flygkontrolltjänster. Man får också flyga in i luftrum G utan klarering, dvs. tillstånd att framföra ett luftfartyg enligt de villkor som anges av en flygkontrollenhet. För att flyga in i ett kontrollerat luftrum (C och D) måste piloten ha en klarering.

En del av flygplatserna är kontrollerade och en del är okontrollerade. Med flygplats avses ett givet område (inklusive byggnader, anläggningar och utrustning) på land eller vatten eller på en fast konstruktion, en fast eller flytande konstruktion på vatten, som är avsedd att helt eller delvis användas vid ett luftfartygs start eller landning eller ett luftfartygs rörelser på marken/vattnet. Med kontrollerad flygplats avses en flygplats där flygkontrolltjänst utövas för flygplatstrafik, oavsett om en kontrollzon finns eller inte, dvs. ett kontrollerat luftrum som sträcker sig från jordytan upp till en angiven övre gräns. Med trafikflygplats avses en flygplats med fasta flyginformations-, alarmerings-, flyg-rådgivnings- och flygkontrolltjänster. De andra flygplatserna är okontrollerade. I Finland finns det cirka 60 officiella okontrollerade flygplatser, dvs. i folkmun plana områden eller småflygfält. Utöver detta finns det många fält och andra platser att flyga lätta luftfartyg. Olika regler gäller för dessa olika flygplatser och reglerna gäller också obemannad luftfart.

Bedömning av kontrollerade och okontrollerade luftrum samt flygplatser

I princip har luftrumsklasserna ingen betydande inverkan på utövandet av obemannad luftfart. Obemannad luftfart har fått utövas inom ett avstånd på 150 meter från den närmaste punkten på jordens yta. Enligt artikel 4 i genomförandeförordningen får obemannade luftfartyg i fortsättningen flygas högst 120 meter från den närmsta punkten på jordens yta. Det kontrollerade luftrummet (C och D) finns på sådana höjder där obemannade luftfartyg inte får flyga. I praktiken sträcker sig det kontrollerade luftrummet, dvs. luftrumsklasserna C och D, ända ner till marken främst i kontrollzoner vid flygplatser (CTR). Genom Transport- och kommunikationsverkets luftfartsföreskrift OPS M1-32 som gäller obemannad luftfart har flygning dock möjliggjorts också i kontrollzoner vid flygplatser. Det är också möjligt att frångå kraven för en luftrumsklass i samband med reserveringar av luftrum, såsom inom tillfälliga farliga områden.

Nuläget i fråga om luftrumsklasser och flygplatser är fungerande. I denna proposition föreslås det inga ändringar i luftrumsklasserna, deras krav eller de tjänster som tillhandahålls i dem. Det föreslås inte heller några ändringar när det gäller okontrollerade och kontrollerade flygplatser. I nuläget finns det i Finland ännu inte obemannade luftfartyg som flyger i det kontrollerade luftrummet, men det är möjligt i framtiden. I det fallet behandlas obemannade luftfartyg som alla andra luftfartyg och kraven på verksamheten fastställs enligt luftrumsklassen.

3.5 Marknadskontroll

Med marknadskontroll avses i förordningen om marknadskontroll myndigheternas verksamhet och åtgärder för att säkerställa att produkterna överensstämmer med de krav som ska tillämpas och inte äventyrar hälsa, säkerhet eller annat i anslutning till skyddet av allmänintresset. Officiella marknadskontrollåtgärder kan genomföras först när en produkt har släppts ut på marknaden, tagits i bruk eller lagts fram för tullen för övergång till fri omsättning. Marknadskontrollmyndigheterna ska vid behov från marknaden avlägsna produkter som konstaterats vara farliga eller som strider mot kraven. Både produkterna och handlingarna i anslutning till dem är föremål för kontrollen. I Finland föreskrivs det om marknadskontroll per produktsektor och kontrollen utförs av kontrollmyndigheter underställda flera olika ministerier. Strävan är att genom förordningen garantera en marknadskontroll på miniminivå i alla medlemsstater.

Det har inte funnits bestämmelser om marknadskontrollen i fråga om luftvärdigheten för obemannade luftfartyg vare sig på EU-nivå eller på nationell nivå. EASA-förordningen och den delegerade förordning som antagits med stöd av den har skapat en helt ny ram för lagstiftningen om marknadskontroll för flygande delar i obemannade luftfartygssystem.

Uppgifterna inom marknadskontroll sköts splittrat och inom de olika sektorerna används olika förfaranden vid utförandet av uppgifter som gäller marknadskontroll. Bestämmelser om myndigheternas behörighet och befogenheter när det gäller marknadskontroll finns i de sektorsvisa och produktvisa lagarna. Utgångspunkten är att inom alla trafiksektorer ska marknadskontrollen inriktas på produkterna utifrån en riskbedömning.

Marknadskontroll av radioutrustning, elektrisk utrustning och leksaker

Obemannade luftfartygssystem består av utrustningens flygande delar och av radioutrustningsdelen. Obemannade luftfartyg är alltså också radioutrustning som använder samma frekvens som markbundna kommunikationsnät, varför tillsyn över dem utövas med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/53/EU om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om tillhandahållande på marknaden av radioutrustning och om upphävande av direktiv 1999/5/EG, nedan *radioutrustningsdirektivet*, samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/30/EU om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om elektromagnetisk kompatibilitet, nedan *EMC-direktivet*. I samband med revideringen av EASA-förordningen infogades artiklarna 137 och 138, där det fastställs att radioutrustningsdirektivet och EMC-direktivet ska tillämpas parallellt med EASA-förordningen.

Transport- och kommunikationsverket svarar för marknadskontrollen av radioutrustning och elektromagnetisk kompatibilitet för radioutrustning. Transport- och kommunikationsverket utövar tillsyn över all radioutrustning på marknaden, så manöverorganen för obemannade luftfartyg är bara en grupp bland all den övriga radioutrustningen.

Tillsynsfältet omfattar flera tusen olika radioutrustningar. Inom ramen för kontrollen granskas årligen i genomsnitt hundra utrustningar och därmed gås inte alla kategorier av utrustning igenom årligen. Kontrollen riktas utifrån riskbedömningar och det finns inga på förhand fastställda krav för kontrollerna av de olika kategorierna av utrustning. Varje år väljs dessutom någon kategori av utrustning ut för närmare kontroll. Styrorganen för obemannade luftfartyg har varit föremål för denna typ av kontroll, men kontrollmängderna är ändå mycket små. Årligen har cirka 3–10 radiostyrningsutrustningar för obemannade luftfartyg kontrollerats.

För skötseln av kontrolluppgiften har tre årsverken reserverats vid Transport- och kommunikationsverket. Marknadskontroll är en del av Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda verksamhet och kostnaderna för den ingår i prissättningsgrunderna för tillståndsavgifter i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten. När det gäller radioutrustning finansieras de årsverken som krävs genom frekvensavgifter som tas ut av innehavarna av radiotillstånd.

I fråga om obemannade luftfartygssystem svarar Säkerhets- och kemikalieverket för sin del för övervakningen av elsäkerheten hos radioutrustningen i systemen. Övervakningen gäller i huvudsak laddaren i utrustningen. Säkerhets- och kemikalieverket svara dessutom för tillsynen av leksaker som kan flygas och som omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/48/EG om leksakers säkerhet, nedan *leksaksdirektivet*. Alla obemannade luftfartyg som väger under 250 gram betraktas i praktiken som leksaker.

Säkerhets- och kemikalieverket har dock ingen erfarenhet av att vara typkontrollmyndighet eller någon annan godkännandemyndighet i fråga om produkter som motsvarar egentliga obemannade luftfartygssystem. Förfarandet i fråga om de produkter som Säkerhets- och kemikalieverket övervakar och för vilka det i lagstiftningen krävs typkontroll, t.ex. gasanordningar och personlig skyddsutrustning, utförs av det anmälda organet, inte av Säkerhets- och kemikalieverket som är tillsynsmyndighet.

Bedömning av marknadskontrollen av radioutrustning, elektrisk utrustning och leksaker

Det nuvarande systemet för marknadskontroll av obemannade luftfartygssystem är splittrat. För närvarande övervakas utrustningen inte alls med tanke på luftfartssäkerheten, utan med tanke på utrustningens radiofrekvenser och elsäkerhet.

När det gäller marknadskontrollen av obemannade luftfartygssystem är det viktigt att koncentrera den kommande behörigheten för marknadskontroll till en enda myndighet, eller åtminstone till ett enda förvaltningsområde. På detta sätt främjas ett enhetligt beslutsfattande och underlättas kundernas administrativa börda. Det ska vara möjligt att få svar på t.ex. frågor om import av luftfartyg och behövliga godkännanden från ett och samma ämbetsverk, oberoende av till vilken kategori av luftfartyg produkten hör. På motsvarande sätt ska produkterna behandlas enhetligt vid tillsynen, oberoende av till vilken kategori de hör.

Överlag är förfarandena för marknadskontroll av radioutrustning, elsäkerheten för utrustning och leksaker etablerade och fungerar bra, och det finns särskild kompetens hos de myndigheter som utför kontrollen, så dessa uppgifter ska också i fortsättningen vara en uppgift för de myndigheter som har skött dem.

EU-bestämmelserna om marknadskontroll håller på att reformeras. En ny förordning om marknadskontroll (EU) 2019/1020 har trätt i kraft den 15 juli 2019 och den börjar tillämpas i huvudsak i juli 2021. Reformen av bestämmelserna om marknadskontroll ska beaktas när det föreskrivs om befogenheterna i fråga om marknadskontrollen av obemannade luftfartygssystem. I den mån det är möjligt är det motiverat att favorisera lagstiftningslösningar som är så förenliga som möjligt också med den nya förordningen om marknadskontroll och de bestämmelser som kompletterar den.

3.6 Strikt ansvar för och försäkring av obemannad luftfart

I 136 § i luftfartslagen föreskrivs det om skadeståndsansvar för en skada som har inträffat vid luftfart. Luftfartslagens 136 § 2 mom. innehåller bestämmelser om den princip om strikt ansvar som bestämmer skadeståndsansvaret vid luftfart. Med strikt ansvar avses skadeståndsansvar som är oberoende av vållande. Skyldigheten att ersätta den skada som verksamheten orsakar är då inte beroende av skadevållarens vållande, utan det är tillräckligt att skadan är orsakad av den verksamhet som omfattas av strikt ansvar och i övrigt år sådan att den berättigar till ersättning. Enligt 136 § 2 mom. i luftfartslagen ansvarar ett luftfartygs ägare, innehavare och operatör oberoende av eventuell oaktsamhet solidariskt för en skada som användningen av luftfartyget för luftfart vållar personer eller egendom som inte transporteras i luftfartyget. Luftfart har ursprungligen börjat omfattas av strikt ansvar till följd av den utveckling som skett inom internationell rättspraxis.

På internationell nivå har det utarbetats flera överenskommelser om strikt ansvar vid luftfart, och i dem avtalas det om att strikt ansvar ska tillämpas på luftfart och fastställs ansvarsbegränsningar. Överenskommelserna har dock inte trätt i kraft i brist på tillräckliga ratificeringar. Finland har inte heller förbundit sig till sådana internationella överenskommelser om strikt ansvar som skulle begränsa Finlands nationella behörighet att nationellt föreskriva om tillämpningen av strikt ansvar på luftfart. I EU-lagstiftningen och Chicagokonventionen om civil luftfart finns det inga bestämmelser om att utgångspunkten är strikt ansvar.

Såsom konstateras ovan i avsnitt 3.3 har modellflygplan inte jämställts med obemannade luftfartyg och flygning av modellflygplan har inte ansetts vara luftfart. Till följd av detta omfattas modellflygplansverksamhet inte av tillämpningsområdet för 136 § 2 mom. i luftfartslagen och för strikt ansvar. På verksamhet som utövas med modellflygplan har däremot normalt vållandeansvar tillämpats. Luftfart som utövas med obemannade luftfartyg som utnyttjas i kommersiell verksamhet har dock omfattats av strikt ansvar.

Den terminologiska ändring i luftfartslagen som EASA-förordningen medför avseende obemannade luftfartyg utvidgar utgångspunkten för strikt ansvar så att den nationellt gäller också ägaren, innehavaren och operatören av obemannade luftfartyg som tidigare betraktades som modellflygplan. I praktiken innebär detta att strikt ansvar omfattar hobby- och sportverksamhet där ägarna, innehavarna och operatörerna kan vara t.ex. barn och unga. Detta utgör en betydande ändring jämfört med det gällande rättsläget i fråga om skadeståndsansvaret vid obemannad luftfart. Det har i huvudsak föreskrivits om strikt ansvar i anslutning till tillståndspliktig eller verksamhet som i övrigt medför särskild risk, och att strikt ansvar tillämpas i samband med hobbyverksamhet är sällsynt. Eftersom fastställandet av grunden för skadeståndsansvar dock ligger inom ramen för Finlands nationella behörighet är det möjligt att överväga att principen om strikt ansvar avgränsas på nationell nivå när det gäller obemannad luftfart.

I 138 och 139 § i luftfartslagen föreskrivs det om försäkringar i händelse av skador vid luftfart. Luftfartslagen innehåller inga särskilda bestämmelser om försäkring av obemannad luftfart. Enligt paragrafen finns bestämmelser om försäkringar i händelse av skador vid luftfart i 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 §, där det föreskrivs om nationella försäkringskrav, 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. EASA-förordningen innehåller inga bestämmelser om krav på försäkring av obemannad luftfart.

Såsom det konstateras ovan i avsnitt 2.2 har modellflygplan nationellt enligt etablerad tolkning betraktats som sådana modellflygplan som avses i förordningen om luftfartsförsäkring, varvid de inte har omfattas av tillämpningsområdet för förordningen om luftfartsförsäkring eftersom de har en startmassa på mindre än 20 kilo. Däremot har obemannade luftfartyg i yrkesmässig verksamhet betraktats som luftfartyg och de har således ansetts omfattas av tillämpningsområdet för förordningen om luftfartsförsäkring, trots att de väger mindre än 20 kilo. Förordningen tillämpas dock i vilket fall som helst på obemannade luftfartyg som väger mer än 20 kilo.

I Finland har inget försäkringsbolag specialiserat sig på tillhandahållande av luftfartsförsäkringar och i synnerhet försäkringar mot terrorism och krigshandlingar har upplevts som svåra i finländska försäkringsbolag. Försäkringsverksamheten i fråga om luftfart har blivit en egen och mycket internationell bransch på försäkringsmarknaden. Försäkringsbranschen i Finland strävar dock efter att vara med i utvecklingen av den obemannade luftfarten och är intresserad av att ta fram försäkringsprodukter som motsvarar efterfrågan på marknaden.

För obemannade luftfartyg i kommersiellt bruk kan man som en del av ansvarsförsäkringen för verksamheten få skräddarsydda försäkringar som uttryckligen är avsedda för obemannade luftfartyg. Enligt Finanssiala ry:s bedömning har företag i Finland beviljats cirka 700–1 500 ansvarsförsäkringar för sådan verksamhet.

Skador orsakade av modellflygplan har kunnat omfattas av ersättning från en ansvarsförsäkring som beviljats som en del av hemförsäkringen. Dessutom kan man genom en hemförsäkring skydda egendom mot bl.a. skador som orsakas av flygning. Enligt försäkringsundersökningen 2018 hade 93 procent av finländarna en hemförsäkring. Uppgifter om hur många av dessa hemförsäkringar som också inbegriper en ansvarsförsäkring finns inte. I en ansvarsförsäkring kan det finnas en begränsningsklausul som gäller luftfart och som dock i princip inte tillämpas på modellflygplan som används för hobby eller sport. Finanssiala ry har bedömt att cirka 80 procent av ansvarsförsäkringarna i de hemförsäkringar som beviljats före EASA-förordningen trädde i kraft omfattar också skador som orsakats tredje part genom modellflygplan. Det finns dock ingen vedertagen praxis för detta. Ersättningen från ansvarsförsäkringar för skador som modellflygplan orsakat tredje part är mycket svår att bedöma.

Modellflygplan kan förutom att omfattas av en ansvarsförsäkring som ingår i hemförsäkringen också omfattas av den sekundära ansvarsförsäkring som beviljats ett grenförbund (såsom Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry), om modellflygplanets ägare är medlem i grenförbundet. Från den försäkringen har eventuellt ersatts sådana skador som tredje part orsakats och som hemförsäkringens ansvarsförsäkring inte täcker. Modellflygklubbarna kan också ha en ansvarsförsäkring för verksamheten som innefattar modellflygsverksamheten, t.ex. skador som orsakas tredje part på en flygningsplats som innehas av klubben eller av en klubbmedlem. Om hobbyerna som inbegriper multikoptrar medför att antalet oorganiserade hobbyer som inbegriper modellflygplan eventuellt ökar kommer det med förenings- och klubbförsäkringar inte att eftersträvas ett heltäckande skydd vid försäkring av hobbyer.

Helheten som gäller ansvar för och försäkring av obemannad luftfart har varit oformlig och bestämmelserna om den har varit splittrade. Att förordningen om luftfartsförsäkring tillämpas på obemannade luftfartyg har inte varit helt uppenbart på grund av den terminologi som används i förordningen och som dåligt beaktar obemannad luftfart. Det har gått mer än tio år sedan förordningen trädde i kraft, och man kände vid tidpunkten för förordningens ikraftträdande inte till att antalet obemannade luftfartyg skulle öka och att användningen av dem skulle bli allt vanligare inom luftfartssektorn, och obemannad luftfart har till följd av detta inte beaktats i

beredningen av förordningen. I skäl 22 i ingressen till förordningen konstateras att det kan utfärdas nationella bestämmelser om försäkring av luftfart till den del som förordningen inte tillämpas på ett visst delområde inom luftfarten.

I fråga om kommersiell verksamhet och verksamhet som är förenad med risker kan skyldigheten att teckna en försäkring för obemannad luftfart dock fortfarande anses vara viktig. Det erbjuds redan i nuläget ansvarsförsäkringsprodukter som täcker obemannad luftfart och är avsedda för företagsverksamhet och som utgör en del av ansvarsförsäkringen av annan verksamhet. När skyldigheten att teckna en försäkring övervägs bör det i synnerhet beaktas att tekniken för obemannade luftfartyg utvecklas snabbt och att utnyttjande av obemannade luftfartyg blir allt vanligare. I fråga om hobby- och sport-verksamhet har säkerhetsnivån för obemannad luftfart varit bra, och det har inte förekommit tryck på att det bör utfärdas bestämmelser om försäkringsskyldighet.

3.7 Marktjänster

Marktjänsterna är ett viktigt delområde inom flygsäkerheten. I luftfartslagen gäller 8 kap. marktjänster. I 93 § i luftfartslagen finns bestämmelser om säkerhetsledning som krävs av en leverantör av marktjänster. Enligt 1 mom. i den paragrafen ska en leverantör av marktjänster förvalta och utveckla ett säkerhetsledningssystem med hjälp av vilket leverantören säkerställer säkerheten inom den egna verksamheten och främjar säkerheten på hela flygplatsen. Säkerhetsledningssystemet ska åtminstone innehålla uppgifter om ansvarsfördelning och beslutsförfarande hos leverantören av marktjänster, verksamhetens överensstämmelse med kraven, underleverantörer och tillsynen över dem, dokumenthantering, rapportering om och behandling av händelser, personalutbildning och annan personalutveckling och hanteringen av materiel. Enligt 2 mom. ska leverantören av marktjänster lämna in uppgifterna om sitt säkerhetsledningssystem till flygplatsoperatören och Transport- och kommunikationsverket. Enligt motiveringen till bestämmelsen har syftet varit att leverantörer av marktjänster ska satsa på säkerhetsledning. Genom samma bestämmelse har syftet också varit att främja säkerheten både hos leverantörer av marktjänster och på hela flygplatsen.

I den reviderade EASA-förordningen utvidgades tillämpningsområdet till att gälla också marktjänster och säkerheten för dem. Säkerhetslagstiftningen för marktjänster finns alltså i den reviderade EASA-förordningen. Enligt artikel 33 i den förordningen ska tillhandahållande av marktjänster uppfylla de grundläggande krav som i huvudsak anges i bilaga VII till förordningen. Av denna orsak ska den nationella bestämmelsen om säkerhet för marktjänster upphävas eftersom den överlappar EU-bestämmelserna.

3.8 Flygsäkerhetsprogram

I 4 § i luftfartslagen föreskrivs om ett flygsäkerhetsprogram för Finland. Enligt 1 mom. i paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket göra upp och fastställa ett nationellt flygsäkerhetsprogram med beaktande av de standarder som avses i Chicagokonventionen samt Europeiska unionens flygsäkerhetsprogram. Luftfartens aktörer ska enligt 2 mom. i sin verksamhet beakta det nationella flygsäkerhetsprogrammet och målen för det samt uppföljningen av dessa. Enligt motiveringen till bestämmelsen föreläggs genom de standarder som avses i Chicagokonventionen medlemsstaterna ansvar och skyldigheter i anslutning till flygverksamhet, luftvärdighet, flygtrafiktjänst, flygplatser samt undersökning av olyckor och tillbud. Dessa ansvar och skyldigheter förknippas allmänt med den säkerhetsledning som i enlighet med motiveringen genomförs i medlemsstatens, tillsynsmyndighetens samt tjänsteleverantörernas och verksamhetsutövarnas verksamhet. Medlemsstaten bör i det

nationella säkerhetsprogrammet fastställa kvantitativa målsatta nivåer för säkerheten och behövliga indikatorer med vilka man kan följa hur målen uppnås.

Vidare enligt motiveringen ska det i flygsäkerhetsprogrammet anges hur Finland lagstiftningsmässigt säkerställer att tjänsteleverantörerna för det första har det säkerhetssystem som krävs. För det andra ska det anges hur medlemsstaten övervakar att säkerhetssystemen fungerar och för det tredje att de olika aktörerna i medlemsstaten har klart fastställda ansvar och befogenheter. Enligt motiveringen ska flygsäkerhetsprogrammet också användas som ett hjälpmedel för att beskriva nätverket av olika föreskrifter för olika typer av luftfart som en enda, tydlig helhet. I motiveringen till 2 mom. konstateras det att luftfartens aktörer, dvs. tjänsteleverantörerna, ska skapa de funktioner som behövs för säkerhetsledningen, säkerhetssystem, genom vilka man försöker nå de målsatta nivåerna. Tjänsteleverantörerna ska också sörja för uppföljningen.

Trots att det i 4 § i luftfartslagen hänvisas till Chicagokonventionen har de internationella förpliktelser som är bindande för Finland inte uttryckligen förpliktat till att utarbeta ett sådant program, utan det är fråga om rent nationell reglering. Den reviderade EASA-förordningens kapitel II gäller säkerhetsledning för luftfart och i artikel 7 föreskrivs om ett statligt säkerhetsprogram som varje medlemsstat ska inrätta. Den reviderade EASA-förordningen förpliktar därmed till att i varje medlemsstat utarbeta ett sådant säkerhetsprogram som det närmare föreskrivs om i förordningen. Det finns orsak att se över och ändra luftfartslagens 4 § som gäller Finlands flygsäkerhetsprogram så att den inte innehåller bestämmelser som överlappar bestämmelserna i EASA-förordningen och så att bestämmelserna i den överensstämmer med EASA-förordningen.

3.9 Händelseförordningen

På rapportering av händelser som inträffat i samband med luftfart tillämpas 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 (nedan *händelseförordningen*). Enligt definitionen i den förordningen avses med händelse varje säkerhetsrelaterad händelse som utgör en fara för eller, om den inte åtgärdas eller korrigeras, kan utgöra en fara för ett luftfartyg, för personer som befinner sig i ett luftfartyg eller för andra personer. Begreppet inbegriper också olyckor och allvarliga tillbud.

Enligt den ursprungliga artikel 3 i händelseförordningen är förordningen tillämplig på händelser och annan säkerhetsrelaterad information som involverar civila luftfartyg, med undantag av t.ex. historiska luftfartyg, amatörbyggda luftfartyg och lätta luftfartyg som understiger en viss viktgräns. I artikeln fastställdes dock att medlemsstaterna får besluta att tillämpa händelseförordningen också på händelser och annan säkerhetsrelaterad information som involverar de luftfartyg som förordningens tillämpningsområde inte omfattar. I Finland har denna möjlighet tagits in i 125 § i den gällande luftfartslagen. Med stöd av 125 § i luftfartslagen tillämpas händelseförordningen i Finland på alla luftfartyg.

Enligt den gällande luftfartslagen gäller skyldigheten att rapportera händelser alltså i princip alla luftfartygsoperatörer. I luftfartsföreskriften OPS M1-32 preciseras rapporteringsskyldigheten i fråga om obemannade luftfartyg så att det krävs att aktörerna till Trafiksäkerhetsverket (Transport- och kommunikationsverket) ska meddela endast händelser som gäller fjärrstyrda luftfartyg. Eftersom det i definitionerna i luftfartsföreskriften görs skillnad på modellflygplan som används för hobby och fjärrstyrda luftfartyg som används för

bruksflyg gäller skyldigheten att rapportera händelser i praktiken inte dem som har luftfart som hobby.

I samband med revideringen av EASA-förordningen ändrades händelseförordningens artikel 3 om förordningens tillämpningsområde. Med stöd av den ändring som gjorts i artikel 136 i EASA-förordningen är händelseförordningen i fortsättningen tillämplig på händelser och annan säkerhetsrelaterad information som involverar civila luftfartyg som EASA-förordningen är tillämplig på. Ändringen medför i princip att all bemannad och obemannad civil luftfart omfattas av händelseförordningens tillämpningsområde. Enligt den ändrade artikeln ska händelseförordningen dock inte tillämpas på händelser och annan säkerhetsrelaterad information som involverar obemannade luftfartyg för vilka ett certifikat eller en deklaration inte krävs enligt artikel 56.1 och 56.5 i EASA-förordningen, såvida inte händelsen, eller sådan annan säkerhetsrelaterad information, som involverar ett sådant obemannat luftfartyg resulterade i att en person skadats med dödlig utgång eller kommit till allvarlig skada eller involverade andra luftfartyg än obemannade luftfartyg. De obemannade luftfartyg som avses här och för vilka ett certifikat eller en deklaration inte krävs är i praktiken de anordningar som flygs i den öppna kategori som avses i genomförandeförordningen om obemannad luftfart. När det för obemannade luftfartyg inte krävs ett certifikat eller en deklaration enligt artikel 56.1 och 56.5 i EASA-förordningen gäller rapporteringsskyldigheten enligt händelseförordningen inte verksamheten annat än i de situationer som har involverat också ett bemannat luftfartyg eller som har resulterat i att en person har skadats allvarligt eller dött. Den i 125 § i den gällande luftfartslagen avsedda rapporteringsskyldighet som gäller alla luftfartyg beaktar inte denna ändring av händelseförordningens tillämpningsområde.

I den ändrade artikel anges även att medlemsstaterna fortfarande får besluta att också tillämpa händelseförordningen på händelser och annan säkerhetsrelaterad information som involverar luftfartyg som EASA-förordningen inte är tillämplig på. Dessa är de luftfartyg som används vid statlig luftfart samt de luftfartyg som avses i bilaga I till förordningen, och som är bl.a. historiska luftfartyg, amatörbyggda luftfartyg och lätta luftfartyg som understiger en viss viktgräns. I enlighet med den nationella möjlighet till undantag som beskrivs i avsnitt 4.1 kan dessutom också luftfartyg som överstiger de viktgränser som anges i bilaga I till förordningen lämnas utanför EASA-förordningens tillämpnings-område. Händelseförordningens tillämpningsområde som har ändrats genom EASA-förordningen förutsätter således inte nödvändigtvis att man avstår från den nationella lösningen att i luftfartslagen föreskriva om att händelseförordningen i så stor utsträckning som möjligt ska tillämpas även på de luftfartyg som EASA-förordningen inte tillämpas på.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

Avsikten med propositionen är att precisera EU-lagstiftningen om säkerheten på det civila luftfartsområdet till den del medlemsstaterna har lämnats nationellt handlingsutrymme. Genom de föreslagna ändringarna kompletteras och preciseras EASA-förordningen och den genomförandeförordning om obemannad luftfart som har antagits med stöd av den samt den delegerade förordningen. De nationella bestämmelserna förenhetligas i förhållande till den reviderade EU-lagstiftningen och överlappande bestämmelser gallras bort.

I propositionen föreslås att det ska föreskrivas om tillämpningen av det nationella handlingsutrymmet för lätt luftfart enligt EASA-förordningen så att i fortsättningen ska luftfartslagen och lagen om transportservice tillämpas på alla de lätta luftfartyg som omfattas av handlingsutrymmet enligt förordningen. Lätta tvåsitsiga luftfartyg och lätta helikoptrar på

upp till 600 kilogram och lätta luftfartyg och helikoptrar på upp till 650 kilogram som är avsedda att användas i vatten ska omfattas av den nationella lagstiftningen. Det föreslås att den nationella regleringen också ska omfatta alla tvåsitsiga segelflygplan som väger högst 600 kilogram. Möjlighet till undantag kan enligt EASA-förordningen dock beviljas endast sådana luftfartyg för vilka det inte har utfärdats ett certifikat enligt EASA-förordningen och för vilka det inte har avgetts en deklaration enligt förordningen. Således omfattar möjligheten till undantag inte t.ex. typgodkända luftfartyg.

I propositionen föreslås inga bestämmelser om möjligheten att tillämpa EASA-förordningen också på statlig luftfart. I enlighet med de önskningar som de aktörer som bedriver statlig luftfart framförde i samband med beredningen föreslås det att luftfartslagen också i fortsättningen ska tillämpas på statlig luftfart. Dessutom föreslås det att den definition av statlig luftfart som finns i luftfartslagen samordnas med ordalydelsen i den bestämmelse om tillämpningsområdet som gäller organ med myndighetsbefogenheter och som finns i den nya EASA-förordningen.

I propositionen föreslås bestämmelser om minimiåldern för fjärrpiloter för obemannade luftfartygssystem. Minimiåldern för fjärrpiloter i den öppna kategorin enligt genomförandeförordningen om obemannad luftfart ska vara 12 år och i den specifika kategorin 15 år. Det nationella handlingsutrymmet ska enligt förslaget inte tillämpas i den mån att det i lag föreskrivs om en separat möjlighet att avvika från kraven avseende minimiåldern när det gäller verksamhet inom ramen för modellflygklubbar och modellflygföreningar.

I propositionen föreslås ändringar i luftfartslagens 11 § om områden där luftfart är inskränkt och farliga områden. För det första föreslås det att paragrafen för tydlighetens skull och för att den är så omfattande delas upp i två paragrafer; i den gällande 11 § blir bestämmelserna om begränsning av och förbud mot luftfart kvar och bestämmelserna om farliga områden flyttas till den nya 11 c §. I de nya 11 a och 11 b § föreslås bestämmelser om geografiska UAS-zoner för obemannad luftfart.

De centrala principerna för inrättande av områden där luftfart är begränsad eller förbjuden förblir desamma enligt förslaget. Luftfart ska fortfarande kunna begränsas eller förbjudas genom förordning av statsrådet, föreskrifter och beslut av Transport- och kommunikationsverket samt kortvarigt av cellen för luftrumsplanering. I propositionen föreslås ändringar i hur tillstånd av särskilda skäl kan beviljas för luftfartsverksamhet inom ett område där luftfart är begränsad eller förbjuden. Det föreslås också att giltighetstiden i fråga om de tillfälliga områden där luftfart är begränsad eller förbjuden som Transport- och kommunikationsverket inrättar ska förlängas.

I 11 a § i luftfartslagen föreslås att det föreskrivs om geografiska UAS-zoner där verksamhet med obemannade luftfartyg ska begränsas eller förbjudas ovanför objekt som är viktiga med tanke på de ändamål som beskrivs i lagen. Transport- och kommunikationsverket kan inrätta en geografisk UAS-zon för en viss tid. Om en geografisk UAS-zon ska inrättas för att skydda ett objekt, är sådan verksamhet som utförs för objektets räkning med ett obemannat luftfartyg dock tillåten. Bestämmelsen baserar sig på artikel 15.1 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart.

I 11 b § i luftfartslagen föreslås att det föreskrivs om geografiska UAS-zoner där verksamheten med obemannade luftfartyg ska underlättas. Transport- och kommunikationsverket kan inrätta ett tidsbegränsat område inom vilket ett obemannat luftfartyg är befriat från ett eller flera av de krav som gäller den öppna kategori som avses i genomförandeförordningen om obemannad luftfart. Ett område kan inrättas för kommersiell verksamhet samt för hobby-, forsknings- och försöksverksamhet. Ett område ska kunna inrättas antingen för sökandens eget bruk, för

samarbete eller för allmänt bruk. Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket ställa sådana villkor och begränsningar för verksamheten som ska anges i lagen. Paragrafen baserar sig på artikel 15.2 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart.

I propositionen föreslås det att 9 § 4 mom. i den gällande luftfartslagen ska strykas, enligt vilket ett obemannat luftfartyg får avvika från trafikreglerna för luftfart inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som avskilts för flygning med obemannade luftfartyg. Dessutom föreslås det att 178 § om luftfartsförseelse och statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt ska uppdateras till följd av ändringen av 11 § i luftfartslagen.

I propositionen föreslås det en precisering av fastställandet av skadeståndsansvaret vid obemannad luftfart och därmed anslutna skadesituationer. Skadeståndsansvaret fastställs enligt principen om strikt ansvar, dvs. oberoende av vållande, vid obemannad luftfartsverksamhet enligt den certifierade kategorin. I den öppna och den specifika kategorin ska fjärrpilotens ansvar fastställas enligt skadeståndslagen.

I propositionen föreslås att kraven på försäkring av obemannad luftfart ska preciseras när det gäller obemannade luftfartyg vars startmassa är mindre än 20 kilo. Skyldigheten att försäkra obemannade luftfartyg vars startmassa är mer än 20 kilo fastställs i EU-förordningen om luftfartsförsäkring, och att utfärda bestämmelser om dem omfattas inte av den nationella behörigheten. Nationellt föreslås det dock att de försäkringsskyldigheter som EU-bestämmelserna medför ska kompletteras. I luftfartslagen ska det föreskrivas om att också operatörer av obemannade luftfartygssystem som väger mindre än 20 kilo ska teckna en tillräcklig ansvarsförsäkring för obemannad luftfartsverksamhet enligt den specifika eller den certifierade kategorin. En tillräcklig ansvarsförsäkring ska täcka åtminstone den skada som en verksamhet orsakar och som operatören av det obemannade luftfartygssystemet enligt lagen ska ansvara för. Försäkringsskyldigheten för obemannade luftfartyg vars startmassa är mer än 20 kilo fastställs enligt förordningen om luftfartsförsäkring. Obemannad luftfartygsverksamhet enligt den öppna kategorin med lägst risk är befriad från försäkringsskyldigheten när man använder ett obemannat luftfartyg vars startmassa är mindre än 20 kilo.

Det föreslås i propositionen att Transport- och kommunikationsverket ska svara för marknadskontrollen av de i den delegerade förordningen avsedda obemannade luftfartygssystem som har släppts ut på marknaden. Dessutom ska tillämpningsområdena för lagen om marknadskontrollen av vissa produkter och lagen om anmälda organ för vissa produktgrupper utvidgas så att de inbegriper produkter som omfattas av luftfartslagens tillämpningsområde, dvs. obemannade luftfartygssystem.

I propositionen föreslås en precisering av bestämmelsen om händelseförordningens tillämpningsområde vid obemannad luftfart. Preciseringen är behövlig för att förtydliga bestämmelsens tillämpningsområde till följd av den ändring av händelseförordningens tillämpningsområde som har gjorts genom EASA-förordningen. Händelseförordningen ska även i fortsättningen tillämpas på i huvudsak alla luftfartyg.

I propositionen föreslås också att det ska göras vissa lagstiftningstekniska ändringar till följd av att EASA-förordningens tillämpningsområde utvidgats och det har gjorts terminologiska ändringar. Bestämmelser om säkerheten i fråga om marktjänster ska inte finnas i luftfartslagen till följd av utvidgningen av EASA-förordningens tillämpningsområde. Det föreslås att luftfartslagens bestämmelse om flygsäkerhetsprogrammet ska preciseras till följd av bestämmelserna om programmet för flygsäkerhet i den nya EASA-förordningen. Transport- och kommunikationsverket ska utses till behörig myndighet när det gäller att göra upp och fastställa säkerhetsprogrammet och planen för flygsäkerhet. Transport- och kommunikationsverkets

behörighet att vid behov meddela de närmare föreskrifter om luftfartygs besättning och fjärrpiloter som flygsäkerheten förutsätter ska införas också i fråga om obemannad luftfart. Dessutom ska de hänvisningar till EASA-förordningen och luftfartslagen som finns i andra lagar uppdateras.

Genom de föreslagna lagarna genomförs dessutom vissa lagstiftningstekniska ändringar som följer av enbart nationella behov. I den bestämmelse om ändringssökande som finns i luftfartslagen föreslås en ändring genom vilken de hänvisningar som finns i bestämmelsen uppdateras så att de motsvarar den gällande lagen om rättegång i förvaltningsärenden och bestämmelserna i den. Det ska i luftfartslagen tas in ett uttryckligt omnämnande av Försvarsmakten som myndighet, vars personal har tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden på basis av sina tjänsteåligganden.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Allmänt om propositionens konsekvenser

De förslag om obemannad luftfart som ingår i propositionen har direkta konsekvenser för i första hand operatörerna av obemannade luftfartyg och fjärrpiloterna. Konsekvenserna gäller personer och företag som använder obemannade luftfartyg, både i kommersiellt syfte och i hobbysyfte. Dessutom har de förslag i propositionen som gäller den lätta luftfarten direkta konsekvenser för dem som har lätt luftfart som hobby. För Transport- och kommunikationsverket har propositionen även direkta konsekvenser på grund av de nya myndighetsuppgifter som gäller marknadskontroll och inrättande av områden där luftfart är begränsad. På grund av möjligheten till undantag för den lätta luftfarten kommer Transport- och kommunikationsverkets uppgiftsmängd att öka temporärt. Preciseringen av att händelseförordningens tillämpningsområde även gäller obemannad luftfart inverkar också på Transport- och kommunikationsverkets uppgiftsmängd. Konsekvensbedömningen grundar sig på hörande av intressentgrupper och flera experter.

De ändringar som görs i bestämmelserna om områden där luftfarten är inskränkt bedöms ha konsekvenser för såväl konsumenter, företag som myndigheter. Konsekvenserna gäller i synnerhet den obemannade luftfarten. Konsekvenserna bedöms dock vara små. De nya geografiska UAS-zonerna för obemannad luftfart bedöms ha små positiva konsekvenser för företagen, eftersom man inom de nya geografiska UAS-zonerna kan underlätta den obemannade luftfarten. Obemannad luftfart bedöms ha potential t.ex. inom transportsektorn och olika fotograferingstjänster. Små konsekvenser medförs också för de myndigheter och andra aktörer till skydd för vars verksamhet det inrättas områden där luftfart är begränsad, men där obemannad luftfart för deras egen räkning dock är tillåten. Konsekvenser kan uppstå t.ex. på grund av besparingar i olika typer av uppföljnings- och bevakningsverksamhet. De ändringar som görs i bestämmelserna om områden där luftfarten är inskränkt bedöms inte ha några betydande konsekvenser för statsfinanserna.

4.2.2 Ekonomiska konsekvenser

4.2.2.1 Konsekvenser för den offentliga ekonomin och samhällsekonomin

Förslaget har ekonomiska konsekvenser på grund av att den marknadskontrolluppgift som EU-lagstiftningen förutsätter anförtros Transport- och kommunikationsverket. I budgetpropositionen för 2020 eller planen för de offentliga finanserna för 2019–2022 har det inte reserverats någon särskild finansiering för att täcka konsekvenserna för personalresurserna

för marknadskontrollen av obemannad luftfart. Det är möjligt att genomföra uppgiften genom att vid behov omfördela anslagen för förvaltningsområdets personalresurser.

Omfattningen av innehållet i den nya uppgiften kan bedömas i förhållande till den marknadskontroll som i nuläget utförs av Transport- och kommunikationsverket. Som helhet kan förslaget bedömas öka behovet av personalresurser vid Transport- och kommunikationsverket med cirka 2,5 årsverken. Uppskattningen baserar sig på mängden personalresurser för marknadskontrolluppgifter i fråga om de övriga helheter som Transport- och kommunikationsverket sköter.

För myndighetstjänster i anslutning till lätta luftfartyg ska det tas ut åtgärdsavgifter som täcker kostnaderna enligt kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport (1148/2018, nedan *avgiftsförordningen*). Under några år vidtas per år högst några tiotal myndighetsåtgärder i anslutning till höjningen av viktgränserna för ultralätta luftfartyg, och efter detta minskar prestationerna tydligt. Behovet av myndighetsresurser ökar inte permanent, utan ökningen av antalet uppgifter är temporär.

På motsvarande sätt inrättas i nuläget olika områden där luftfart är begränsad eller förbjuden samt farliga områden genom Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda beslut, såsom konstateras i avsnitt 3.4. Det beräknas inte ske några ändringar i antalet beslut. Inrättande genom beslut av tillfälliga nya geografiska UAS-zoner för en tid av högst ett år kan medföra uppskattningsvis ett tiotal, högst ett hundratal nya beslut per år. Det bedöms att dessa beslut inte medför en betydande arbetsmängd för verket och att uppgifterna kan utföras med de nuvarande resurserna med beaktande av att avsikten är att ändra avgiftsförordningen så att beslut om geografiska UAS-zoner är avgiftsbelagda på motsvarande sätt som beslut om områden där luftfart är begränsad eller förbjuden och beslut om farliga områden.

De föreslagna ändringarna beräknas inte ha några konsekvenser för kommunernas ekonomi.

De föreslagna ändringarna beräknas inte ha någon betydande inverkan på den allmänna ekonomiska utvecklingen eller samhällsekonomin.

4.2.2.2 Konsekvenser för företagen

Minimiåldern för fjärrpiloter

Bestämmelserna om minimiåldern för obemannad luftfart har inte konstaterats ha några betydande ekonomiska konsekvenser. Konsekvenserna av att fastställa minimiåldern anknyter i huvudsak till eventuella förändringar i populariteten för fritidsaktiviteter inom obemannad luftfart. Den nya minimiåldersregleringen kan begränsa möjligheterna till och mängden hobbyverksamhet, om barn och unga i fortsättningen inte längre kan flyga med obemannade luftfartyg på grund av bestämmelserna om minimiålder.

I propositionen har man utgått från att nuläget i så stor utsträckning som möjligt ska bevaras inom gränserna för vad som anges i EU-lagstiftningen. I verksamhet i den öppna kategorin, dit största delen av hobbyverksamheten hör, föreslås att hela det nationella handlingsutrymmet ska tillämpas, varmed minimiåldern för fjärrpiloter fastställs till 12 år. Dessutom får en yngre person flyga med ett obemannat luftfartyg under uppsikt av en s.k. övervakare. Således bedöms förslaget om minimiålder inte ha några betydande negativa konsekvenser för hobbyverksamhetens popularitet och därigenom inte heller några ekonomiska konsekvenser

t.ex. för försäljningen av obemannade luftfartyg avsedda för hobbybruk. En eventuell minskning av hobbyns popularitet kan ha små konsekvenser för försäljningen av anordningar och tillbehör som de yngsta barnen använder. Inte heller bestämmelserna om minimiåldern för den specifika kategorin bedöms ha några negativa konsekvenser för flygningens popularitet. Fjärrstyrningen i den specifika kategorin är i huvudsak verksamhet som sker i form av företagsverksamhet. Det föreslagna kravet på en minimiålder på 15 år beräknas inte utgöra ett hinder för att unga personer inom ramen för näringsverksamhet sysselsätts i obemannad luftfart enligt den specifika kategorin, eftersom ungas anställningsförhållanden i vilket fall som helst omfattas av bestämmelser om minimiålder.

Försäkringsskyldighet

När det gäller kommersiell verksamhet är företag som bedriver obemannad luftfart redan i nuläget skyldiga att teckna en ansvarsförsäkring. I den specifika och den certifierade kategorin för obemannad luftfart är det i allmänhet fråga om kommersiell verksamhet och försäkringsskyldigheten ändrar således inte situationen för företag som bedriver verksamhet med obemannade luftfartyg. Försäkringsbranschen utvecklar självständigt utbudet av försäkringsprodukter och deras egenskaper. De föreslagna bestämmelserna bedöms inte ha några konsekvenser för försäkringsbolagens självständiga utvecklingsarbete.

Den föreslagna utvidgningen av skyldigheten att teckna en ansvarsförsäkring för obemannad luftfart så att skyldigheten gäller också andra aktörer än kommersiella aktörer i den specifika och den certifierade kategorin medför att antalet aktörer som omfattas av försäkringsskyldigheten ökar. Detta kan beräknas öka efterfrågan på produkter för ansvarsförsäkring av obemannad luftfart. Dessutom kan det sporra till utveckling av nya försäkringsprodukter för olika obemannade luftfartyg samt öka utbudet av dessa försäkringsprodukter och konkurrensen på marknaden. Förbättringen av utvecklandet och utbudet av ansvarsförsäkringsprodukter kan beräknas öka också den frivilliga försäkringen av obemannad luftfartygsverksamhet, vilket ytterligare ökar efterfrågan på dessa försäkringsprodukter. Att obemannad luftfart blir vanligare och mängden hobby- och näringsverksamhet i sig påverkar utvecklandet och utbudet av försäkringsprodukter som lämpar sig för försäkring av verksamheten. När efterfrågan på och utbudet av försäkringsprodukter ökar till följd av försäkringsskyldigheten erbjuds det på marknaden fler försäkringsprodukter också för frivillig försäkring av verksamheten. Frångåendet av principen om strikt ansvar i den kategori för obemannad luftfart som har lägst risk beräknas ha positiva konsekvenser för utvecklandet och utbudet av försäkringsprodukter för obemannad luftfart.

Lätt luftfart

Höjningen av viktgränserna ska utnyttjas genom att ändra befintlig materiel för ultralätt luftfart så att de överensstämmer med de nya kraven på startmassa samt genom att köpa nya flygplan med en startmassa som motsvarar den nya gränsen. En förutsättning för ändringarna är flygplanstillverkarens godkännande och stöd för ändringsarbetena. Det kommer också att importeras begagnade flygplan som har genomgått en av tillverkaren godkänd ökning av vikten eller flygplan som ursprungligen tillverkats för en högre vikt. Marknaden utvecklas i förhållande till hur den högre startmassan tillämpas nationellt i allt flera europeiska länder.

I Finland finns det inga tillverkare av ultralätta flygplan, men det kan bedömas att de nya viktgränserna i någon mån skapar bättre möjligheter än i nuläget för tillverkning av flygplan och därmed ansluten företagsverksamhet. Ju fler medlemsstater i Europeiska unionen som inför en höjning av viktgränserna för lätta luftfartyg, desto mer erbjuder den inre marknaden

tillverkare nya möjligheter i Europeiska unionen. Marknaden för ultralätta flygplan med högre viktgränser och delar och tillbehör till dem är redan nu omfattande utanför EU.

Begränsningar av användningen av luftrum

Med de nya geografiska UAS-zonerna kan man både begränsa, förbjuda och underlätta verksamhet som bedrivs med obemannade luftfartygssystem. Olika begränsningar av användningen av luftrummet kan anses försämra företagens möjligheter att utöva näringsverksamhet inom dessa områden. Begränsningarna bör dock vara nödvändiga. Begränsningarnas proportionalitet behandlas i avsnitt 11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning. Inom en möjliggörande geografisk UAS-zon kan dock operatören av ett obemannat luftfartygssystem avvika från kraven i den öppna kategorin och t.ex. flyga utan visuell kontakt, vilket ofta är en förutsättning för utövande av näringsverksamhet när obemannad luftfart utnyttjas. Det kan också bedömas att de bestämmelser om användning av luftrum som finns i lagförslaget om luftfartslagen inte har några betydande ekonomiska konsekvenser för utövande av näringsverksamhet.

4.2.2.3 Konsekvenser för hushållen

Propositionen har inga direkta eller betydande konsekvenser för olika befolkningsgruppers eller hushållens ekonomiska ställning eller för hushållens beteende.

De bestämmelser om försäkringar som föreslås i propositionen bedöms inte medföra tilläggsutgifter för hushållen, eftersom syftet med de nya bestämmelserna är att så starkt som möjligt återspegla det nuvarande rättsläget. Skyldigheten att teckna en försäkring gäller endast den specifika och den certifierade kategorin, vilket innebär att största delen av den typiska sport- och hobbyverksamhet som bedrivs med obemannade luftfartyg fortfarande inte ska omfattas av försäkringsskyldigheten.

De ändringar som görs i bestämmelserna om områden där luftfarten är inskränkt bedöms ha små konsekvenser för konsumenterna. Konsekvenserna gäller i synnerhet den obemannade luftfarten. De obetydliga negativa konsekvenserna för konsumenterna beror på att i vissa områden begränsas luftfarten genom olika begränsningar och förbud, vilket kan begränsa hobbyverksamheten i dessa områden. De positiva konsekvenserna för konsumenterna bedöms å sin sida uppstå på grund av att det genom att underlätta den obemannade luftfarten kan uppstå nya former av tjänster för konsumenterna, där obemannade luftfartyg utnyttjas. I framtiden kommer de nya affärsformer som EU-bestämmelserna om obemannad luftfart gör möjliga, t.ex. hemtransporter, att beröra hushåll och företag i synnerhet i stadsregionerna.

Möjligheten att för lätta luftfartyg använda material av högre kvalitet och förse dem med olika tilläggsdelar som förbättrar säkerheten kan bedömas öka det genomsnittliga priset på lätta luftfartyg i viss mån. En smärre prisökning kompenseras dock av möjligheten att i flygplanskonstruktionerna använda material med en högre densitet som är förhållandevis billigare. En hobbyutövare har inte heller skyldighet att ändra ett luftfartyg så att det motsvarar en högre viktgräns eller att skaffa ett dyrare flygplan. Det är svårt att uppskatta hur många hobbyutövare och flygklubbar som kommer att skaffa nya, tyngre luftfartyg. I förhållande till det nuvarande totala antalet ultralätta flygplan kan det bedömas att också en betydande ökning av antalet maskiner innebär några tiotals både nya och begagnade maskiner som ska registreras. Det uppskattas att fler köp görs från utländska än från inhemska återförsäljare.

4.2.3 Konsekvenser för myndigheterna

Genom propositionen skapas en ny myndighetsuppgift för Transport- och kommunikationsverket, som kommer att vara den marknadskontrollmyndighet som avses i genomförandeförordningen. Propositionen har således konsekvenser för antalet och arten av Transport- och kommunikationsverkets uppgifter. De ekonomiska konsekvenser som uppgiften innebär för myndigheten beskrivs i avsnitt 4.2.2.

För närvarande sköter Transport- och kommunikationsverket olika marknadskontrolluppgifter bl.a. inom marknadskontrollen av fritidsbåtar och radiofrekvenser. De förfaranden och processer som utformats i marknadskontrolluppgifterna kan utnyttjas också vid marknadskontrollen av obemannade luftfartygssystem, och några nya förfaranden och processer behöver inte utvecklas för marknadskontrollen av obemannad luftfart. Marknadskontrollen av obemannade luftfartygssystem kräver sällan något särskilt, mycket specifikt kunnande, utan det är fråga om att gå igenom och lära sig nya standarder. Innehållet i marknadskontrollen torde länge ha samma innehåll och ändringarna sker i hela EU. Transport- och kommunikationsverkets nya uppgift bedöms inte medföra anskaffningar av lokaler, armatur eller utrustning.

Ändringarna av inrättandet av områden där luftfart är begränsad eller förbjuden samt beviljandet av tillstånd för luftfartsverksamhet inom dessa områden beräknas inte medföra något betydande tilläggsarbete för Transport- och kommunikationsverket. Vid offentlig delgivning ska ett meddelande om att handlingen finns tillgänglig publiceras på myndighetens webbplats i det allmänna datanätet och vid behov i den tidning ur vilken mottagaren kan antas bäst få information om saken. Inte heller inrättandet av nya slags geografiska UAS-zoner kan beräknas medföra en betydande ytterligare arbetsmängd. Även om det inrättas tiotals nya områden kan de flesta av dem inrättas genom en föreskrift. Beredningen av beslut är däremot inte en lika tung process för myndigheten som beredningen av en föreskrift. De nya uppgifterna beräknas inte medföra en betydande ytterligare arbetsmängd utan verket uppskattas klara av uppgifterna med sina nuvarande resurser. Smärre positiva konsekvenser medförs också för de myndigheter vars verksamhet ska skyddas genom inrättandet av olika områden där luftfarten är begränsad.

Höjningen av vikten för lätta luftfartyg har inga betydande konsekvenser för myndighetens verksamhet. Enligt Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry:s bedömning kommer några tiotal exemplar av den befintliga materielen att ändras så att de omfattas av den högre viktgränsen. På lång sikt kommer ändringarna att gälla totalt sett kanske 150 flygplan. Det innebär att ungefär hälften av det nuvarande beståndet ändras till den höjda vikten. Ändringarna sker genom Transport- och kommunikationsverkets godkännande. Transport- och kommunikationsverket behandlar ansökningarna om höjning av vikten och meddelar beslut om dem. Behandlingen av ändringsansökningar är inte en ny uppgift för myndigheten. På grund av den föreslagna ändringen kommer antalet ändringsansökningar att öka tillfälligt och efter det kan det uppskattas att nya ansökningar kommer att behandlas av myndigheten endast några gånger per år eller inte alls.

I Finland rapporteras händelser enligt händelseförordningen till Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket tar i nuläget årligen emot cirka 10 000 rapporter enligt händelseförordningen. När det gäller obemannad luftfart tas det årligen emot cirka tio händelserapporter per varje tusen rapporteringsskyldiga aktörer. När det gäller de nuvarande rapporterna om händelser inom obemannad luftfart beräknas det att till följd av preciseringen i EASA-förordningen av tillämpningsområdet för händelseförordningen i fråga om obemannad luftfart kommer cirka 40 procent av händelserna inom obemannad luftfart att omfattas av rapporteringsskyldigheten. Dessutom beräknas ändringarna av utbildningskraven i

EU-bestämmelserna förbättra den allmänna aktiviteten i fråga om rapportering av händelser inom obemannad luftfart med cirka 50 procent jämfört med nuläget när aktörernas medvetenhet om rapporteringsskyldigheten ökar. Således beräknas att det i fortsättningen årligen kommer att tas emot cirka 8–12 rapporter om händelser inom obemannad luftfart per varje tusen rapporteringsskyldiga aktörer. Utvecklingen av det totala antalet händelserapporter kommer att bero på det totala antalet aktörer och den totala mängden flygverksamhet och anordningar, samt utvecklingen av dem. Propositionen i sig beräknas inte påverka det behov av arbetskraft vid Transport- och kommunikationsverket som behandlingen av händelserapporter förutsätter.

4.2.4 Miljökonsekvenser

De ändringar som görs i bestämmelserna om områden med inskränkt luftfart bedöms inte ha några betydande konsekvenser för miljön. Obemannad luftfart möjliggör transporttjänster och andra tjänster som kan beräknas medföra utsläppsminskningar, om de tjänster som utnyttjar obemannad luftfart minskar behovet av användning av transportformer som orsakar mer utsläppskonsekvenser när motsvarande tjänster tillhandahålls. Dessutom kan nya former av geografiska UAS-zoner som begränsar obemannad luftfart inrättas också ovanför områden och objekt som är viktiga med tanke på skyddet av miljön. Obemannad luftfart kan även medföra lite bullerolägenhet, så en begränsning av den kan bedömas ha en viss positiv inverkan i städernas centrum och tät bebodda områden.

En höjning av massan för lätta luftfartyg kan öka energiförbrukningen och lokalt också bullret, om hobbyverksamheten blir populärare. Det är möjligt att man till följd av ändringarna böjar använda ultralätta luftfartyg i stället för andra luftfartyg och att miljökonsekvenserna av lätt luftfart som helhet knappast förändras.

4.2.5 Samhälleliga konsekvenser

4.2.5.1 Konsekvenser för det civila samhället

Obemannad luftfart

Bestämmelserna om minimiålder kan bedömas ha konsekvenser för hobbyverksamhetens popularitet och flygsäkerheten. Tidigare har det i Finland funnits ett krav på minimiåldern för en person som ansvarar för den fjärrstyrda flygningen av obemannade luftfartyg i kommersiell verksamhet, dvs. 18 år. Den föreslagna minimiåldern på 12 år för verksamhet i den öppna kategorin ändrar i praktiken inte nuläget nämnvärt. Redan nu flyger mycket unga personer obemannade luftfartyg och detta sker ofta tillsammans med vårdnadshavaren eller någon annan person som uppfyller kravet på minimiåldern.

I Finland har det vid hobbyverksamhet inte funnits något krav på minimiåldern för fjärrstyrning av obemannade luftfartyg, och flygning har varit möjligt för alla oberoende av ålder. Den nya minimiåldern för fjärrpiloter kan bedömas minska antalet utövare av modellflygverksamhet i hobbysyfte inom den öppna kategorin, om unga på grund av bestämmelserna om minimiålder inte längre får flyga modellflygplan. Det bör dock beaktas att minimiåldern för den öppna kategorin genom ett nationellt beslut dock sätts så lågt som EU-regleringen möjliggör. Enligt EU-regleringen får dessutom en person under minimiåldern flyga med ett obemannat luftfartyg tillsammans med en s.k. övervakare. Den föreslagna regleringen bedöms inte ha någon betydande inverkan på antalet hobbyflygare. De yngsta utövarna har också hittills behövt stöd av äldre utövare av hobbyn, och denna konstellation kan bedömas fortsätta även i framtiden. Å andra sidan sker flygning utanför flygningsplatserna för närvarande mer självständigt än i

modellflygklubbar. Den föreslagna regleringen av minimiåldern kan i viss mån bedömas begränsa möjligheterna för barn att självständigt flyga modellflygplan och multikoptrar utanför flygningsplatser, eftersom det inte nödvändigtvis lika systematiskt som på flygningsplatserna kan ses till att en övervakande person är närvarande. Detta kan bedömas försvaga intresset för hobbyn i någon mån, men det utgör dock inget hinder för möjligheten till hobbyverksamhet.

Lätt luftfart

Höjningen av viktgränserna för ultralätta flygplan utför en betydande ändring som sannolikt ökar hobby- och sportverksamheten inom den lätta luftfarten. Detta för med sig nya utövare av hobbyn och en större mängd avlagda certifikat och registreringar av flygplan i den nya storleksklassen samt flygtimmar. Det bedöms att den ökade populariteten för ultralätta flygplan påverkas av att flygplanen har en större funktionsradie än tidigare och att det är möjligt att ta ombord passagerare. Underhållet av ultralätta flygplan är också mer självständigt och på så sätt förmånligare än underhållet av traditionella småflygplan. Bränslekostnaderna är klart lägre för ultralätta flygplan. I och med de nya möjligheterna i fråga om ultralätta flygplan kan den allmänna nedgången i den lätta luftfartens popularitet stanna upp och kanske vända uppåt. Ändringarna inverkar på hobbyklubbarnas och flygningsplatsernas aktivitet och lönsamhet.

Begränsningar av användningen av luftrum

I fråga om luftrummet ska man till vissa delar övergå till att utnyttja den information som ges på myndigheternas webbplatser. I fråga om den information som ges på myndigheternas webbplatser kommer tillstånd för luftfartsverksamhet inom ett område där luftfart är begränsad eller förbjuden enligt 11 § eller inrättandet av en geografisk UAS-zon som underlättar obemannad luftfartsverksamhet enligt 11 b § att förtydliga nuläget så att information om dessa områden i fortsättningen är lättillgängligare än i nuläget. En fastighets ägare har möjlighet att också på eget initiativ fråga myndigheten om ärenden som är föremål för offentlig delgivning och begära att få se handlingar som gäller dessa ärenden. Den centrala orsaken till ändringen är att obemannad luftfart sker på lägre höjder än traditionell luftfart, orsakar ett annorlunda oljud och kan inbegripa t.ex. en kamera eller andra former av inspelningar. En fastighets ägare kan vara intresserade av huruvida det i luftrummet ovanför deras fastighet ska bedrivas obemannad luftfart när området i övrigt är begränsat eller förbjudet för luftfart, eller huruvida det inom området ska inrättas en möjliggörande geografisk UAS-zon och som kan öka den obemannade luftfarten inom området. Ändring får sökas i Transport- och kommunikationsverkets beslut, såsom konstateras i motiveringen till 11 a och 11 b §. Det beräknas att möjligheterna att få information förbättras och effektiviseras, och i anslutning till detta förbättras rätten till inflytande och rättsskyddet enligt grundlagen.

4.2.5.2 Konsekvenser för säkerheten

Obemannad luftfart

De föreslagna bestämmelserna kan bedömas öka säkerheten vid flygning. Flygning både på och utanför flygningsplatserna kräver i fortsättningen minst 12 års ålder eller en övervakares närvaro. De föreslagna bestämmelserna om minimiålder har således positiva konsekvenser för säkerheten vid flygning som utövas av barn. Barn under 12 år ska inte längre ha möjlighet att flyga obemannade luftfartyg utan att en person som uppfyller minimiålderskravet är närvarande. Utanför flygningsplatserna kan bestämmelserna om minimiåldern ha positiva konsekvenser för riskerna med flygningen, eftersom det bör fästas särskild uppmärksamhet vid ordnandet av övervakning som utförs av en fjärrpilot som uppfyller minimiåldern för unga operatörer. I

synnerhet när det gäller självständigt flygande där barn är operatörer kan det bedömas att det inträffar fler sådana risksituationer som beror t.ex. på att operatören inte är medveten om myndighetens föreskrifter eller inte är rutinerad när det gäller säker flygning.

Flygning på flygningsplatser utan någon minimiåldersgräns har inte varit förknippad med några betydande risker. För övervakning av barn har det kanske oftast funnits övervakning och det är fallet också i fortsättningen. Införandet av en minimiålder skulle således inte ha någon betydande säkerhetsförbättrande inverkan i modellflygklubbarna. Säkerhetskulturen är i vilket fall som helst kollektiv på flygningsplatserna. Hobbyflygarna anser att handledning vid flygningen och utbildning för flygarna är viktig. De som använder flygningsplatserna förutsätts känna till luftfartsbestämmelserna och följa dem oberoende av ålder. I klubbarna främjar gemenskapen, gruppdisciplinen och lärandet av andra en god säkerhetskultur.

Enligt de föreslagna bestämmelserna krävs en minimiålder på 15 år för sådan verksamhet där man kan avvika från de krav på fjärrstyrning som ska iakttas i den öppna kategorin. I sådan verksamhet kan det uppstå fler risksituationer än i den hobbyflygning som sker i miljön kring modellflygklubbar. Det föreslagna minimiålderskravet på 15 år kan bedömas minska eventuella risksituationer i verksamhet som inbegriper risker jämfört med t.ex. flygning där en 12-åring är operatör för luftfartyget. I synnerhet på lång sikt kan bestämmelserna om minimiålder bedömas ha säkerhetsfrämjande effekter, när det på marknaden kommer ut flera avancerade anordningar till ett rimligt pris, med hjälp av vilka olika former av affärsverksamhet eller försöksverksamhet med obemannade luftfartyg blir möjlig i större utsträckning.

Lätt luftfart

Höjningen av maximigränserna för startmassan för ultralätta flygplan har flera konsekvenser som förändrar hobbyverksamheten med denna typ av anordning. Oftare än tidigare kan två personer gå ombord på flygplanet utan att planets viktgräns löper risk att överskridas. Detta har betydelse särskilt med tanke på förbättrandet av säkerheten i utbildningssituationer. Flygplanens struktur och flygarnas skyddsutrustning kan också förstärkas med ny skyddsutrustning som ökar vikten, vilket ökar säkerheten. Flygplanen kan tankas med större bränslemängder och det ökar flygtillfällets drifttid och funktionsradie. Ultralätta flygplan kan också i större utsträckning än tidigare användas som bogserflygplan för segelflygplan. Å andra sidan inverkar ett flygplans högre massa på flygplanets stallfart.

Enligt ett sakkunnigutlåtande från Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry försämrar inte en höjning av massan för ultralätta flygplan säkerheten inom den lätta luftfarten. Enligt utlåtandet har höjningen av startmassan en mycket liten inverkan på flygegenskaperna hos och hanteringen av flygplanet. Ultralätta flygplan har tillräcklig motoreffekt också för flygning med de högre vikterna. Tillverkaren av ett flygplan med en startmassa som ska höjas ska utarbeta behövliga instruktioner, tillhandahålla delarna för de behövliga tilläggskonstruktionerna och ge den behöriga tillverkarens godkännande i de fall då den maximala konstruktionsvikten inte redan överstiger 450 kg. Flygplanets prestandavärden ska uppdateras i flyghandboken.

Planeringen av kommersiellt tillverkade ultralätta flygplan kräver också myndighetsgodkännande som beviljas i form av ett typintyg för luftfartyget. Höjningen av massan för en befintlig typ av luftfartyg utgör en ändring av dess utformning och kräver att luftfartsmyndigheten godkänner en ändring i typintyget. Godkännande beviljas inte vid luftvärdighetsgranskningen där det främst granskas att luftfartyget överensstämmer med den godkända planen.

I den säkerhetsbedömning som Transport- och kommunikationsverket utarbetat ”*Safety assessment Ultralight aircraft Maximum Take-off Mass increase*” finns en förteckning över de omständigheter med beaktande av vilka riskerna i anslutning till en höjning av massan kan minimeras.

4.2.5.3 Övriga samhälleliga konsekvenser

Propositionen har inga direkta eller betydande indirekta konsekvenser för människors eller människogruppers jämlikhet eller jämställdheten mellan kvinnor och män.

Minimiålderskraven har inga betydande konsekvenser för den regionala utvecklingen, även om minimiålderskraven i någon mån indirekt kan påverka flygningsplatsernas livskraft.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

5.1.1 Lätt luftfart och statlig luftfart

Som ett alternativ till undantagsmöjligheten avseende EASA-förordningens tillämpningsområde har man i fråga om det nationella handlingsutrymmet gällande lätt luftfart vid beredningen bedömt möjligheten att inte utnyttja undantagsmöjligheten. Det nationella handlingsutrymmet gällande lätt luftfart beskrivs närmare ovan i avsnitt 2.2.2 och nuläget i fråga om lätt luftfart i avsnitt 3.1.

Kommunikationsministeriet ordnade i samband med beredningen ett separat diskussionsmöte för intressentgrupperna inom den lätta luftfarten för att diskutera huruvida undantagsmöjligheten i fråga om lätta luftfartyg borde införas. Utnyttjande av undantagsmöjligheten fick stort stöd och i synnerhet hobbyflygare av lätta luftfartyg understödde att undantagsmöjligheten utnyttjas fullt ut på det sätt som EASA-förordningen tillåter. Det framfördes inga åsikter om att man motsatte sig utnyttjandet av undantagsmöjligheten. Säkerheten i fråga om lätt luftfart har i Finland under de senaste åren utvecklats väl, och säkerhetssituationen i fråga om lätt luftfart har inte bedömts förutsätta att handlingsutrymmet inte utnyttjas. Den höjning av viktgränsen som handlingsutrymmet tillåter beräknas medföra att användningen av luftfartyg som är försedda med bättre skyddsutrustning än i nuläget ökar inom lätt luftfart och hobbyluftfart inom Finlands territorium. Således har man vid beredningen av propositionen på basis av en helhetsbedömning dragit den slutsatsen att det finns flera omständigheter som talar för utnyttjande av det nationella handlingsutrymmet än omständigheter som talar emot utnyttjande av handlingsutrymmet.

Alternativet till den lösning som framförts i fråga om det nationella handlingsutrymmet för statlig luftfart är att träffa ett nationellt avgörande om att EASA-förordningen och de bestämmelser som har utfärdats med stöd av den ska tillämpas också på statlig luftfart. Det nationella handlingsutrymmet avseende statlig luftfart beskrivs närmare ovan i avsnitt 2.2.2 och nuläget i avsnitt 3.2. Utifrån intressentgruppssamarbetet i samband med beredningen är det uppenbart att aktörerna som bedriver statlig luftfart önskar att bestämmelserna om verksamheten även i fortsättningen ska vara nationella på motsvarande sätt som i nuläget. I samband med beredningen framfördes det inga grunder för att ändra på nuläget i fråga om bestämmelserna om statlig luftfart så att EASA-förordningen också ska tillämpas på statlig luftfart.

5.1.2 Obemannad luftfart

Minimiåldern för fjärrpiloter

Med stöd av genomförandeförordningen om obemannad luftfart fastställs minimiåldern för operatören av ett obemannat luftfartyg i fortsättningen utifrån kategorin för den obemannade luftfartsverksamheten. Minimiåldern är 16 år för verksamhet enligt den öppna och den specifika kategorin. Ett alternativ till förslaget om att minimiåldern nationellt ska fastställas till 12 år i den öppna kategorin och till 15 år i den specifika kategorin är att det nationella handlingsutrymmet inte utnyttjas eller att minimiåldern i fråga om den öppna kategorin fastställs till 13–15 år och att minimiåldern i fråga om den specifika kategorin fastställs till 14 år. Det redogörs närmare för det nationella handlingsutrymmet i avsnitt 2.2.2 och för nuläget i fråga om obemannad luftfart i avsnitt 3.3.

I samband med beredningen av propositionen önskade de intressentgrupper som bedriver obemannad luftfart i princip att det nationella handlingsutrymmet ska utnyttjas så att minimiåldern i båda kategorierna ska fastställas till den lägsta möjliga åldern. En hög minimiålder för fjärrpiloter försvårar i synnerhet den hobbyverksamhet som bedrivs inom ramen för modellflygklubbarna, eftersom en betydande del av verksamheten är juniorverksamhet. En hög minimiålder för fjärrpiloter skulle medföra skada för sådan hobby-, utbildnings- och näringsverksamhet för unga där obemannade luftfartyg används. Däremot skulle en högre minimiålder minska mängden obemannad luftfart och således i viss mån minska den skaderisk som obemannad luftfart medför. Med tanke på säkerheten har minimiålderns betydelse bedömts vara mindre än kraven på utbildning av fjärrpiloter och fjärrpiloters tekniska kunnande. I princip inbegriper obemannad luftfart enligt den öppna kategorin den lägsta säkerhetsrisken.

Obemannad luftfart enligt den specifika kategorin inbegriper fler risker än obemannad luftfart enligt den öppna kategorin. Den minimiålder på 15 år som föreslås i fråga om den specifika kategorin motsvarar bättre än en minimiålder på 14 år bestämmelserna om åldersgränsen för andra transportformer, och skulle alltså vara mer enhetlig med de andra bestämmelserna än den alternativa minimiåldern på 14 år. Dessutom skulle en 14-årig fjärrpilot inte ännu vara straffrättsligt ansvarig för sina gärningar. Dessa omständigheter har ansetts tala för att minimiåldern för obemannad luftfart enligt den specifika kategorin fastställs till 15 år i stället för till den lägsta ålder som det nationella handlingsutrymmet tillåter.

Modellflygklubbar och minimiåldersgränsen

Vid beredningen har man bedömt möjligheten att utfärda undantagsbestämmelser i enlighet med artikel 9.5 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart i fråga om det krav på minimiålder för fjärrstyrning som ska iakttas i modellflygklubbar. I praktiken skulle detta innebära att minimiåldern för fjärrpiloter när de är verksamma inom modellflygklubbar eller modellflygföreningar kan avvika från den allmänna minimiåldern och att barn som är yngre än den allmänna minimiåldern kan vara fjärrpiloter för ett obemannat luftfartyg när det är fråga om verksamhet inom ramen för en modellflygklubb eller förening. Innehållet i möjligheten till undantag från de bestämmelser om minimiålder som gäller modellflygklubbar beskrivs i avsnitt 2.2.2 och nuläget för modellflyg-klubbar beskrivs i avsnitt 3.3.

En avvikande minimiålder ska i enlighet med artikel 16 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart fastställas i ett tillstånd som utfärdas för modellflygklubbar eller modellflygföreningar. Beviljande av ett tillstånd som avses i artikel 16 förutsätter inga särskilda

genomförandeåtgärder eftersom bestämmelserna i genomförandeförordningen om obemannad luftfart är direkt tillämpliga. En förutsättning för avvikelse från minimiåldern är således utan undantag att den behöriga myndigheten har beviljat ett i artikel 16 avsett tillstånd för verksamheten. De krav som i EU-lagstiftningen ställs på beviljande av tillstånd lämnar i stor utsträckning den behöriga myndigheten prövningsrätt i fråga om när grunderna för beviljande av tillstånd föreligger. Av EU-lagstiftningen framgår inte vilka konkreta flygsäkerhetsfrämjande villkor som i praktiken ska ställas på modellflygklubbarna.

Avvikelse från den nationella minimiåldern innebär att det i lagen tas in en bestämmelse som gör det möjligt att avvika från bestämmelserna om minimiålder i det verksamhetstillstånd som beviljas av myndigheten. I praktiken innebär regleringen en möjlighet att avvika från bestämmelserna om minimiålder på den grunden att en person hör till en modellflygklubb. När det gäller utnyttjandet av denna möjlighet till undantag ska det alltså bedömas om det med beaktande av de grundläggande fri- och rättigheterna finns tillräckliga grunder med stöd av vilka det för obemannad luftfart inom ramen för modellflygklubbar och modellflygföreningar kan föreskrivas om en minimiålder som är lägre än för andra fjärrpiloter för obemannade luftfartygssystem. Detta alternativ har därför i samband med beredningen bedömts i synnerhet med tanke på bestämmelserna om föreningsfrihet i 13 § i grundlagen.

Enligt 13 § 2 mom. i grundlagen har var och en föreningsfrihet. Föreningsfriheten innefattar rätten att höra till eller inte höra till föreningar. Rätten att inte höra till en förening kallas negativ föreningsfrihet. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis (GrUU 1/1998 rd, s. 2/II) måste utgångspunkten för föreningsfriheten vara en frivillig anslutning till en förening grundad på en uttrycklig viljeyttring. Det är möjligt att avvika från dessa utgångspunkter, om det finns särskilda grunder för avvikelsen som är godtagbara med tanke på föreningsfriheten.

Grundlagsutskottet har bedömt regleringsåtgärder som påminner om möjligheten till avvikelse i fråga om modellflygklubbar i sitt utlåtande GrUU 18/2010 rd. I utlåtandet var det fråga om medlemskap i en skjutförening. Det föreslogs att medlemskap skulle förutsättas vid ansökan om förvärvstillstånd för handvapen. Grundlagsutskottet konstaterade att det i den föreslagna regleringen inte var fråga om tvångsmedlemskap i en förening, eftersom medlemskap i föreningen inte förutsattes direkt på grund av bestämmelser i lag. Grundlagsutskottet konstaterade dock att uteblivandet från en förening medför en negativ konsekvens för den som ansöker om förvärvstillstånd och därmed en faktisk, väsentlig begränsning av föreningsfriheten. Medlemskapet i föreningen ansågs kunna visa att sökanden har en sådan aktiv vapenhobby som krävs. Enligt grundlagsutskottet fanns det konstitutionellt godtagbara grunder för att begränsa föreningsfriheten. Det yttersta syftet med bestämmelsen var att minska förekomsten av skjutvapen bland personer som kan orsaka risk för sig själv eller andras liv och hälsa. Till slut ansåg grundlagsutskottet dock att ett intyg från en skytteinstruktör är ett tillräckligt tillförlitligt bevis på aktiv hobbyutövning. Grundlagsutskottet ansåg att det inte fanns anledning att lagstifta om medlemskap i en skytteförening som en förutsättning för förvärvstillstånd.

Möjligheten att i modellflygklubbar avvika från minimiålderskraven är en liknande situation som i det ovan beskrivna utlåtandet av grundlagsutskottet. Medlemskap i en modellflygklubb skulle vara en förutsättning för avvikelse från minimiålderskravet. Detta innebär inte ett lagstadgat tvång att höra till en förening. Det medför dock en negativ konsekvens för en person som inte hör till en förening och är en faktisk begränsning av föreningsfriheten, på samma sätt som i det nämnda utlåtandet av grundlagsutskottet. Kraven i fråga om avvikelse i EU-lagstiftningen hänför sig bl.a. till uppnåendet av en viss utbildningsnivå och är till sin karaktär sådana som också en enskild fjärrpilot för ett obemannat luftfartyg självständigt kan uppfylla. Dessutom fungerar den nya flygformen, dvs. multikoptrar, som kraftigt ökar i popularitet, till stor del självständigt utanför den organiserade hobbyverksamheten.

Med beaktande av vad som nämns ovan har man vid beredningen kommit till ett slutresultat. Om det för fjärrpiloter som verkar inom ramen för modellflygklubbar eller modellflygföreningar fastställs en separat minimiålder som avviker från den allmänna minimiåldern orsakar detta de facto sådana begränsningar av den i grundlagen tryggade föreningsfriheten för vilka det av de orsaker som anges ovan och med beaktande av grundlagsutskottets utlåtandepraxis inte verkar finnas några i konstitutionellt hänseende godtagbara grunder. Således föreslås det inte att det ska fastställas en separat minimiålder för fjärrpiloter som verkar inom ramen för modellflygklubbar och modellflygföreningar i det tillstånd som utfärdas i enlighet med artikel 16 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart.

Försäkring av obemannad luftfart

Det nationella handlingsutrymmet vid försäkring av obemannad luftfart beskrivs i avsnitt 2.2.2 och nuläget i fråga om försäkring i avsnitt 3.6. Det kan nationellt föreskrivas om försäkringsskyldigheten för obemannad luftfart i fråga om obemannade luftfartyg som väger mindre än 20 kilo. Försäkringsskyldigheten för obemannade luftfartyg som väger mer än 20 kilo fastställs med stöd av förordningen om luftfartsförsäkring.

I fråga om försäkring av obemannad luftfart har som ett alternativ bedömts att i luftfartslagen föreskriva om obligatorisk försäkringsskyldighet samt att skapa ett s.k. lagstadgat försäkringssystem. Bestämmelser om en lagstadgad försäkring innebär att villkoren för och innehållet i försäkringen specificeras i lagstiftningen och att en ny övervakande myndighet utses eller inrättas genom lag samt att det reserveras resurser för myndighetsverksamheten. Inrättandet av en lagstadgad försäkringsskyldighet och den tillsynsmekanism som hänför sig till den förpliktar företag som är verksamma på försäkringsmarknaden att bevilja lagstadgade försäkringar. En lagstadgad försäkringsskyldighet är ett effektivt sätt att få obemannad luftfart att omfattas av försäkringar.

Att föreskriva om en försäkringsskyldighet av det slag som beskrivs ovan blir dock ett administrativt sett avsevärt tungt genomförandealternativ, eftersom genomförandet av alternativet förutsätter att det inrättas en helt ny övervakande myndighetsuppgift. Kostnaderna för föreskrivande om en lagstadgad försäkring skulle således bli betydande, i synnerhet med beaktande av att största delen av den obemannade luftfarten bedrivs inom ramen för hobbyverksamheten och att tillsyn över att försäkringsskyldigheten iakttas i princip inte behövs på grund av verksamhetens låga risknivå. Det ansågs därför inte vara möjligt att främja ett genomförandealternativ med lagstadgad försäkringsskyldighet för obemannade luftfartyg som väger mindre än 20 kilogram.

Som en alternativ genomförandemodell till försäkring av obemannade luftfartyg har man bedömt möjligheten att föreskriva om obemannade luftfartygs vikt som en förutsättning för försäkringsskyldigheten. Utgångspunkten i bedömningen var att det inte ska finnas någon skyldighet att teckna en ansvarsförsäkring för verksamhet som bedrivs med lätta obemannade luftfartyg. Däremot ska en ansvarsförsäkring tecknas för användning av tyngre obemannade luftfartyg. Det bedömda alternativet kan understödas på den grunden att det kan bedömas att flygning med mycket lätta obemannade luftfartyg orsakar betydligt mindre sak- och personskador för tredje part än tunga obemannade luftfartyg som väger upp till 20 kilogram. Skyldigheten att teckna en ansvarsförsäkring kunde på dessa grunder bindas vid de obemannade luftfartygens vikt.

De obemannade luftfartygens vikt är dock inte nödvändigtvis kopplad till den risk som verksamheten medför. I genomförandeförordningen har, som det beskrivs i avsnitt 2.2.2, de obemannade luftfartygssystemen delats in i tre kategorier utifrån den risk som verksamheten medför. Även med lätta luftfartyg är det möjligt att bedriva sådan verksamhet som hör till kategorierna med högre risk. På samma sätt är det i kategorin med låg risk möjligt att bedriva verksamhet med ett obemannat luftfartyg som på grund av sin vikt omfattas av förordningen om luftfartsförsäkring. En försäkringsskyldighet som är bunden till de obemannade luftfartygens vikt beaktar således inte i tillräcklig grad verksamhetens faktiska karaktär och kan leda till situationer där verksamhet som hör till kategorierna med högre risk kan falla utanför försäkringsskyldigheten. Således har det övervägts vara mer motiverat att välja ett alternativ där skyldigheten att teckna en försäkring för obemannade luftfartyg ska kopplas ihop med den risk som verksamheten som bedrivs med luftfartyget orsakar i stället för med luftfartygets vikt.

Som ett alternativ har bedömts också ett krav på en försäkring enligt förordningen om luftfartsförsäkring även för sådan obemannad luftfart som inte omfattas av förordningens tillämpningsområde. Detta omfattar all obemannad luftfart som utövas med obemannade luftfartyg vars startmassa är mindre än 20 kilo. De krav på försäkring som anges i förordningen om luftfartsförsäkring är stränga. En försäkring enligt förordningen förutsätter att de risker som försäkras omfattar bl.a. krigshandlingar, terrorism, flygplanskapning, sabotage och olaga besittningstagande av luftfartyg. Att förutsätta ett omfattande försäkringsskydd enligt förordningen står inte i ett ändamålsenligt förhållande till de risker som den obemannade luftfart som inte omfattas av förordningens tillämpningsområde kan orsaka. Om det i lag skulle förutsättas att all obemannad luftfartsverksamhet utan undantag försäkras också mot dessa risker, beräknas detta i betydande grad höja priset på försäkringar och försämra försäkringsgivarnas vilja att erbjuda lämpliga försäkringar. Den föreslagna bestämmelsen om miniminivån på försäkringen när verksamheten inte omfattas av förordningen om luftfartsförsäkring utgör inget hinder för att försäkra verksamhet även i större omfattning än den miniminivå som anges i lagen, om sådana försäkringsprodukter erbjuds på marknaden.

5.1.3 Förbud mot och begränsning av användningen av luftrum

I bestämmelserna om områden där luftfart är begränsad har man bedömt om de nuvarande bestämmelserna om områden där luftfart är inskränkt och farliga områden är tillräckliga eller om det finns behov av att föreskriva om sådana geografiska UAS-zoner som möjliggörs genom genomförandeförordningen och genom vilka obemannad luftfart under vissa förutsättningar kan underlättas, begränsas eller förbjudas.

I och med att den obemannade luftfarten blivit allt vanligare har man identifierat nya behov av att införa begränsningar och förbud för att skydda olika aktörer, såsom fängelser, domstolar, den industri som är viktig med tanke på beredskapen samt ambassader. Det har ansetts behövligt att utfärda nationella bestämmelser genom vilka man kan begränsa endast obemannad luftfart, eftersom de nuvarande områdena enligt 11 § där luftfart är inskränkt eller förbjuden gäller all luftfart. Utgångspunkten är att luftfarten inte ska begränsas mer än vad som är nödvändigt. Det kan inte anses vara förenligt med denna utgångspunkt att införa t.ex. ett förbudsområde som förbjuder all luftfart för att skydda en sådan aktör som bedömts behöva ett förbud endast i fråga om obemannad luftfart.

Dessutom bör man beakta de nya affärsmodeller, den hobbyverksamhet och den övriga positiva utveckling som görs möjlig med obemannad luftfart och som regleringen inte syftar till att förhindra utan snarare till att främja. För att t.ex. eventuella transport- eller fotograferingstjänster ska kunna bli vanligare är flygning utom synhåll viktig. De nuvarande bestämmelserna möjliggör inte ett så pass omfattande underlättande, t.ex. kan ett obemannat

luftfartyg flygas utom synhåll endast inom ett särskilt reserverat område. Däremot kan man inom de föreslagna geografiska UAS-zonerna avvika från ett eller flera krav enligt den öppna kategorin, vilket underlättar verksamheten med obemannade luftfartyg. Transport- och kommunikationsverket ska upprätta en riskbedömning innan ett sådant område inrättas, så obemannad luftfart kommer inte att äventyra flygsäkerheten.

I fråga om dessa områden har det bedömts om de ska föreslås gälla tills vidare eller vara tillfälliga. Genomförandeförordningen som de baserar sig på verkar inte fastställa någon som helst tidsbegränsning för områdena, utan möjliggör till och med att ett områden som gäller tills vidare inrättas. I den nationella lagberedningen har man beslutat att föreslå tillfälliga områden som inrättas för en tid av högst tre år. Giltighetstiden för områdena beskrivs närmare i specialmotiveringen samt i motiveringen till lagstiftningsordningen.

5.2 Handlingsmodeller som planeras eller används i andra medlemsstater

Under beredningen har man varit i skriftlig kontakt med bl.a. alla EU-medlemsstater. De övriga medlemsstaterna har tillfrågats om användningen av det nationella handlingsutrymme som EASA-förordningen och genomförandeförordningen medger. Elva medlemsstater svarade.

Österrike, Spanien, Slovenien, Polen och Kroatien har övervägt möjligheten att utnyttja undantagsmöjligheten för ultralätta luftfartyg fullt ut. I Tjeckien fattades beslut om att utnyttja möjligheten fullt ut redan i mars 2019. I Frankrike har möjligheten redan införts i fråga om konstruktion, tillverkning och underhåll av andra luftfartyg än obemannade flygplan och helikoptrar och i enlighet med vissa bestämda viktbegränsningar. Också i Nederländerna överväger man att använda sig av alternativet för ultralätta flygplan. I Montenegro kommer undantagsmöjligheten sannolikt inte att utnyttjas. I Belgien, Norge, Sverige och Schweiz har inget beslut ännu fattats i ärendet.

Bland annat i Belgien har möjligheten till undantag i fråga om statlig luftfart förordats, och den belgiska polisen har visat intresse för att tillämpa den främst i fråga om obemannade luftfartyg och luftvärdighet. Detta har motiverats med en höjning av säkerhetsnivån. Också i Spanien övervägs möjligheten till undantag när det gäller släckningsverksamhet och i Montenegro eventuellt i fråga om luftvärdighet. I Polen har man beslutat att införa undantaget i fråga om släckningsverksamhet. I Schweiz planeras det däremot att möjligheten ska utnyttjas nästan i sin helhet, dock med undantag av försvarsmakten. Detta kommer dock eventuellt att begränsas till luftfartygens luftvärdighet. I Nederländerna överväger man att använda detta alternativ när det gäller luftvärdighet för myndigheternas luftfartyg. Frankrike har däremot konstaterat att man tills vidare inte har för avsikt att använda sig av alternativet, men om det används kommer det att inbegripa släcknings- och polisverksamhet. Inte heller i Tjeckien kommer man än så länge att använda sig av detta alternativ. Kroatien och Slovenien har meddelat att de inte kommer att utnyttja möjligheten till undantag för statlig luftfart. I Sverige, Norge och Österrike kommer beslut om detta att fattas först senare.

I flera av de medlemsstater som besvarade förfrågan har man redan vidtagit åtgärder för att reformera den nationella lagstiftningen i fråga om obemannade luftfartyg inom ramen för det nationella handlingsutrymme som EU-regleringen medger. I Norge bedöms som bäst minimiålderskraven för fjärrpiloter. Enligt Norges nationella lagstiftning ska aktörerna inom luftfartsbranschen ha en försäkring också gentemot tredje part, och således kommer det också att krävas att de som är verksamma i den öppna kategorin tecknar en sådan försäkring när det obemannade luftfartygets vikt understiger 20 kilogram. Norge har också beslutat att inrätta geografiska UAS-zoner för användningen av obemannade luftfartyg. I Belgien har man däremot inte för avsikt att tills vidare sänka minimiåldern i den specifika kategorin, men avsikten är att

sannolikt fastställa en minimiålder på 14 år i den öppna kategorin. Enligt belgisk nationell lagstiftning krävs ansvarsförsäkring gentemot tredje part för användning av obemannade luftfartyg, både för användning i kommersiellt syfte och för fritidsbruk. Avsikten är att detta krav ska gälla både för den öppna kategorin och för den specifika kategorin. När den kommersiella dimensionen faller utanför EU-regleringen överväger man att utfärda en försäkring som motsvarar EU-regleringen. Dessutom kommer man i Belgien att inrätta geografiska UAS-zoner för obemannade luftfartyg.

I Frankrike överväger man att fastställa minimiålder till 14 år i den öppna kategorin och till 16 år i den specifika kategorin. Man överväger ännu att inrätta geografiska UAS-zoner. I Kroatien övervägs fortfarande fastställandet av minimiålder och inrättandet av geografiska UAS-zoner, men enligt den gällande nationella lagstiftningen är det redan obligatoriskt att teckna en försäkring som gäller tredje part. Tjeckiens nationella lagstiftning innehåller redan bestämmelser om geografiska UAS-zoner, men deras omfattning kommer att utvärderas ytterligare. Dessutom förutsätter Tjeckiens nationella lagstiftning redan nu att aktörerna inom obemannad luftfart tecknar en försäkring på det sätt som anges i förordningen. Luftfartyg som väger mindre än 20 kilogram omfattas således inte av försäkringen, men det rekommenderas att en frivillig försäkring tecknas för flygning av dem. Målet är att före ikraftträdandet av förordningen hitta en exaktare, ny avgränsning för tecknande av en försäkring, och det kommer vid behov att utfärdas nationella bestämmelser om detta. Enligt Polens nationella lagstiftning är alla operatörer av obemannade luftfartyg skyldiga att teckna en försäkring oberoende av det obemannade luftfartygets vikt. I Spanien håller man på att ändra den nationella lagstiftningen så att en försäkring ska tecknas för obemannad luftfart som hör till den specifika och den certifierade kategorin. Att teckna en försäkring för den öppna kategorin planeras i vissa underkategorier vara obligatoriskt och i vissa endast rekommenderat. Enligt Danmarks lagstiftning ska alla ägare till obemannade luftfartyg som väger mer än 250 gram teckna en försäkring. Detta kommer att tillämpas också när förordningen har trätt i kraft. I Schweiz, Sverige, Österrike, Montenegro och Slovenien har man ännu inte fattat beslut om utnyttjande av det nationella handlingsutrymmet för att reformera den nationella lagstiftningen.

6 Remissvar

Bedömningspromemorian om behoven av ändring i anslutning till ikraftträdandet av förordningen om säkerheten inom den civila luftfarten inom EU och om Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet EASA samt om vissa andra nationella behov av ändring av lagstiftningen om luftfart skickades på remiss via tjänsten utlåtande.fi. Sammanlagt 24 yttranden lämnades in.

I yttrandena om bedömningspromemorian konstaterades det att lagstiftningen om obemannade luftfartyg bör vara flexibel och möjliggörande. Dessutom lyfte man fram behovet av tydliga anvisningar och regler när den obemannade och den bemannade luftfarten samordnas. När det gäller minimiåldern för fjärrpiloter för obemannade luftfartyg framfördes det att en sänkning av minimiåldern från 16 års ålder enligt EU-regleringen skulle vara värd att understödja i synnerhet när det gäller hobbyverksamhet. Å andra sidan framfördes också åsikten att minimiåldern inte bör sänkas. I remissvaren lyftes dessutom fram utbildningskraven i anslutning till obemannad luftfart och deras betydelse, marknadskontrollen av obemannad luftfart, som man önskade att ska anvisas Transport- och kommunikationsverket, samt de försäkringsbestämmelser som hänför sig till luftfart och som man önskade att ska förtydligas. I remissvaren lyftes även fram andra ändringsbehov i anslutning till luftfartslagen, men det har inte varit möjligt att genomföra dessa ändringar i samband med projektet på grund av tidtabellskrav.

I flera remissvar framfördes åsikten att möjligheten till undantag i fråga om den lätta luftfarten bör tas i bruk fullt ut. I fråga om den statliga luftfarten framfördes det i remissvaren att frågan bör bedömas omsorgsfullt och det konstaterades att den gällande definitionen av statlig luftfart orsakar oklarheter i fråga om vilka bestämmelser som ska iakttas och vilka undantag som ska tillämpas på statlig luftfart. I flera yttranden framfördes också i fråga om statlig luftfart att luftfartsverksamhet där statliga uppgifter utförs ska klassificeras som statlig luftfart oberoende av om det luftfartyg som används ägs av staten eller av någon annan aktör.

Kommunikationsministeriet ordnade den 12 juni 2019 ett diskussionsmöte i form av en workshop för hobbyflygare av modellflygplan. Målet med diskussionsmötet var att utreda karaktären och regleringsbehoven för den finländska verksamheten med modellflygplan. Vid workshoppen diskuterades den nationella minimiåldern för fjärrpiloter för obemannade luftfartyg, modellflygklubbarnas verksamhetsprinciper och behoven av försäkringar för modellflygplan. Inbjudan till workshoppen omfattade många olika aktörer, såväl amatörer, yrkesmänniskor som myndigheter, och cirka 30 personer deltog i workshoppen.

I princip understödde alla deltagare i workshoppen utnyttjande av det nationella handlingsutrymmet i fråga om minimiåldern så att minimiåldern för både den öppna och den specifika kategorin ska vara den lägsta möjliga åldern. I diskussionerna hänvisades det till ålderskraven för andra trafikformer och åldersgränsen för straffrättsligt ansvar, vilka kan anses vara riktgivande vid bedömningen av bestämmelserna om minimiåldern. Ett nytt minimiålderskrav ansågs kunna ha eventuella konsekvenser för modellflygklubbarnas verksamhet i framtiden. En med tanke på säkerheten viktigare omständighet än minimiåldern ansågs vara utbildning av fjärrpiloter för obemannade luftfartyg och deras tekniska kompetens.

I den diskussion om försäkringar för obemannad luftfart som fördes på workshoppen kom det inte fram någon klar uppfattning om huruvida försäkringsskyldighet ska åläggas för obemannade luftfartyg och vem försäkringsskyldigheten ska gälla (hobbyverksamhet vs yrkesmässig verksamhet). Som det största orosmomentet framfördes att försäkringsmarknaden inte är redo för att det i lagstiftningen införs en skyldighet att teckna en försäkring. Detta kan leda till en situation där det i lagstiftningen åläggs en skyldighet att teckna en sådan försäkring som inte erbjuds på marknaden. Å andra sidan framfördes det dock att ansvarsförsäkringar redan i nuläget har beviljats för obemannad luftfart i anslutning till företagsverksamhet och att försäkringsmarknaden strävar efter att svara på ny efterfrågan.

På workshoppen behandlades också modellflygklubbarnas ställning. Det framfördes på workshoppen att flygverksamheten och flygkulturen ligger på en god nivå i modellflygklubbarna och man ville inte ha några extra begränsningar av verksamheten. Den senaste tidens ökade flygning med kameraförsedda multikoptrar ansågs i stor utsträckning vara en annan typ av verksamhet än traditionell modellflyghobby bl.a. på grund av att multikoptrar mestadels flygs ensamma.

Kommunikationsministeriet ordnade den 19 juni 2019 ett diskussionsmöte för intressentgrupperna inom den lätta luftfarten där det diskuterades huruvida undantagsmöjligheten för lätta luftfartyg borde införas i Finland. De som har flygning med lätta luftfartyg som hobby understödde i sin helhet den möjlighet till undantag som EASA-förordningen gör möjlig. I nuläget har i synnerhet viktgränsen på 450 kilogram för ultralätta flygplan ansetts vara ett missförhållande, som innebär att det inte är möjligt att utnyttja alla de egenskaper som behövs för flygplanen. Efter diskussionsmötet fortsatte dialogen med intressentgrupperna skriftligen för att bedöma konsekvenserna av utnyttjandet av undantagsmöjligheten.

Kommunikationsministeriet ordnade den 17 och 26 juni 2019 sakkunnigmöten med aktörer inom den statliga luftfarten. I det första mötet deltog företrädare för försvarsministeriet, inrikesministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, Kymmenedalens räddningsverk och Polisstyrelsen. I det senare mötet deltog företrädare för Gränsbevakningsväsendet, inrikesministeriet, Polisstyrelsen och räddningsväsendet. En diskussion fördes om den undantagsmöjlighet som EASA-förordningen möjliggör och enligt vilken statsaviatörer kan omfattas av EASA-förordningens tillämpningsområde. Vid diskussionerna konstaterades det att statsaviatörerna inte vill att EASA-förordningen ska tillämpas på den statliga luftfarten. Det önskades att den statliga luftfarten även framöver ska grunda sig på nationell reglering.

Vid expertmötena om statlig luftfart diskuterades dessutom definitionen av statlig luftfart i enlighet med EASA-förordningen. I synnerhet diskuterades hur privata tjänsteleverantörer redan nu utnyttjas inom den statliga luftfarten. Det ansågs särskilt viktigt att myndigheterna alltid bör leda och övervaka sådana uppgifter där en privat tjänsteleverantör deltar och att den privata tjänsteleverantören endast bör bistå myndigheten. Det fördes också en diskussion om begränsningar av användningen av luftrum. I diskussionerna framfördes det behov av att begränsa i synnerhet obemannad luftfart, men att dock tillåta de statliga aktörernas egen obemannade luftfart.

Kommunikationsministeriet sände utkastet till regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning som kompletterar EU:s EASA-förordning på remiss via systemet utlåtande.fi den 10 oktober 2019. Remisstiden var sju veckor. Sammanlagt 20 yttranden lämnades in. Yttrandena och ett sammandrag av dem finns i statsrådets tjänst för projekt-information (projektbeteckning LVM076:00/2018). I största delen av yttrandena förhöll man sig positivt till förslagen i utkastet till proposition och förslagen ansågs värda att understöda. De flesta förslagen till ändring gällde bestämmelsen om försäkring av obemannad luftfart samt innehållet i bestämmelserna om geografiska UAS-zoner där obemannad luftfart begränsas, förbjuds eller underlättas. I remissvaren beskrevs Kommunikationsministeriets beredningssätt som ett aktivt samarbete med målgrupperna som fortgått under hela processens gång.

Bestämmelsen om kravet på en ansvarsförsäkring för obemannad luftfart har ändrats bl.a. till följd av Finanssiala ry:s yttrande så att det i lagen förutsätts att det tecknas en tillräcklig ansvarsförsäkring. I bestämmelsen ska det inte längre hänvisas till en försäkring enligt förordningen om luftfartsförsäkring. Dessutom föreslås det till följd av Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry:s och 18 modellflygklubbars remissvar att luftfartslagens bestämmelse om strikt ansvar ska ändras så att verksamhet enligt den öppna och den specifika kategorin inte omfattas av strikt ansvar och att skadeståndslagen således ska tillämpas på dem.

Till följd av Transport- och kommunikationsverkets remissvar har det i propositionen tagits in en 3 a § om marknadskontroll av obemannad luftfart, där det fastställs vilken myndighet som är behörig myndighet och vilken lagstiftning som ska tillämpas vid marknadskontrollen. I tillämpliga delar ska vid marknadskontrollen och i fråga om anmälda organ tillämpas de befintliga allmänna lagarna i enlighet med remissvaren. Dessutom har tillämpningen av händelseförordningen på obemannad luftfart förtydligats till följd av Transport- och kommunikationsverkets remissvar. Motiveringen till propositionen har också kompletterats till följd av remissvaren.

Utifrån yttrandena från Skalaflygplan rf, Suomen Ilmailuliitto - Finlands Flygförbund ry och 18 modellflygklubbar har i 11 b § om möjliggörande geografiska UAS-zoner slopats hänvisningen till artikel 4 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart. Således är det genom en geografisk UAS-zon enligt 11 b § möjligt att avvika från alla de i genomförandeförordningen om obemannad luftfart angivna kraven för den öppna kategorin, och inte bara från de krav som

anges i artikel 4 i genomförandeförordningen. Sällskapet för Astronautisk Forskning i Finland rf föreslog i sitt yttrande att det också i fråga om artikel 16 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart ska tas in nationella bestämmelser i luftfartslagen. Sådana bestämmelser föreslås dock inte utifrån remissvaren, eftersom genomförandeförordningen om obemannad luftfart är direkt tillämplig rätt och sättandet i kraft av artikel 16 inte förutsätter nationella genomförandeåtgärder.

Justitieministeriet tog i sitt remissvar upp flera iakttagelser om 11 a och 11 b § som gäller geografiska UAS-zoner. Giltighetstiden för geografiska UAS-zoner har utifrån justitieministeriets remissvar förkortats till 3 år. Dessutom har det i 11 a § tagits in ett omnämnande av att det ska finnas nödvändiga skäl för att inrätta en geografisk UAS-zon genom vilken verksamhet med obemannade luftfartyg begränsas eller förbjuds. Utifrån justitieministeriets remissvar slopades i 11 a § också allmän ordning och säkerhet från förteckningen av ändamål som en geografisk UAS-zon som avses i paragrafen kan inrättas för att skydda. Med anledning av remissvaren togs det i 11 b § in närmare grunder för inrättande av en möjliggörande geografisk UAS-zon samt ändrades momentet om inrättande och ändring av en zon. Motiveringen till propositionen har också kompletterats till följd av justitieministeriets remissvar.

Försvarsministeriet och Försvarsmakten föreslog i sina yttranden att Försvarsmakten ska delta i beslutsfattandeprocessen avseende inrättandet av geografiska UAS-zoner. Utifrån remissvaren togs det i 11 a § in en bestämmelse om att Transport- och kommunikationsverket ska inrätta en zon på framställning av Försvarsmakten ovanför ett område som Försvarsmakten temporärt eller stadigvarande förfogar över. Dessutom togs det i 11 b § in en skyldighet för Transport- och kommunikationsverket att med Försvarsmakten avtala om inrättande av en zon och vid behov höra Gränsbevakningsväsendet före verket inrättar en geografisk UAS-zon som avses i paragrafen. I den fortsatta beredningen av propositionen har det framgått att samarbetet mellan Transport- och kommunikationsverket och Försvarsmakten har fungerat i praktiken och att Transport- och kommunikationsverket de facto på Försvarsmaktens begäran har inrättat luftrumszoner som behövs för dess uppgifter. På grund av tydligheten i fråga om behörighetsfördelningen mellan myndigheterna ska det förutsättas att Transport- och kommunikationsverket har självständig behörighet att inrätta geografiska UAS-zoner. Genom avtalsförfarandet utreds en zons eventuella konsekvenser för den militära luftfartens verksamhetsförutsättningar och för utförandet av Försvarsmaktens uppgifter. ”Att avtala om” innebär inte att Försvarsmakten har behörighet att inrätta en zon.

Av remissvaren framgick ett behov av flexibilitet i bestämmelserna om statlig obemannad luftfart så att obemannade luftfartyg kan utnyttjas effektivt i myndighetsverksamhet. Till följd av remissvaren togs det i 11 a § in en bestämmelse enligt vilken begränsning av eller förbud mot obemannad luftfart inom en geografisk UAS-zon inte gäller statlig obemannad luftfart, om inte annat föreskrivs eller bestäms särskilt.

ANS Finland föreslog i sitt yttrande att cellen för luftrumsplanering också ska ha möjlighet att inrätta geografiska UAS-zoner. I yttrandet angavs det dock inga grunder för varför behörighet att inrätta geografiska UAS-zoner är behövlig med tanke på verksamheten vid cellen för luftrumsplanering. Det föreslogs inga ändringar till följd av remissvaret.

I remissvaren förhöll man sig i huvudsak positivt till den föreslagna bestämmelsen om definitionen av statlig luftfart och innehållet i definitionen. Enligt jord- och skogsbruksministeriets yttrande är det viktigt att den faktor som bestämmer tillämpningen av bestämmelserna om statlig luftfart är att luftfarten utnyttjas för skötseln av en myndighetsuppgift. Dessutom föreslog inrikesministeriet som en terminologisk iakttagelse att

termen brandbekämpning bör ersättas med termen räddningsverksamhet och att kustbevakningen bör slopas i den föreslagna definitionen. I propositionen håller man sig dock till den föreslagna definitionen av statlig luftfart som överensstämmer med definitionen av statlig luftfart i EASA-förordningen. När EASA-förordningen inte tillämpas på statlig luftfart enligt definitionen i förordningen är det mycket viktigt att begreppet överensstämmer i EASA-förordningen och den nationella lagen så att man kan avgöra när den nationella behörigheten att föreskriva om ärendet börjar och var EU:s behörighet på motsvarande sätt upphör.

7 Specialmotivering

7.1 Luftfartslagen

1 §. *Tillämpningsområde*. Det föreslås att ett nytt 4 mom. fogas till paragrafen genom vilket man börjar tillämpa den i artikel 2.8 i EASA-förordningen avsedda nationella möjlighet att från tillämpningen av EASA-förordningen undanta konstruktion, produktion, underhåll och drift av de luftfartyg som avses i den nämnda artikeln. Med hjälp av undantaget kan man låta den nationella regleringen omfatta eller från den nationella regleringen undanta vissa sådana luftfartygsklasser på vilka EASA-förordningen samt de delegerade akter och genomförandeakter som utfärdats med stöd av den annars tillämpas. I avsnitt 2.2.2 redogörs det närmare för det nationella handlingsutrymmet och de luftfartyg som avses i artikel 2.8 i EASA-förordningen.

Det föreslås att möjligheten till undantag börjar tillämpas fullt ut på det sätt som EASA-förordningen möjliggör. Då omfattar den alla i artikel 2.8 i EASA-förordningen avsedda flygplan, helikoptrar, segelflygplan och motordrivna segelflygplan, och i fråga om dem såväl konstruktion, produktion, underhåll som drift. I detta fall har drift (eng. operation activities, fi. lentotoiminta) ansetts omfatta också certifikat och behörighet för dessa luftfartyg samt den utbildning som de kräver, dvs. alla aspekter som gäller användningen av luftfartyg. Bestämmelser om certifikat, behörighet, utbildning och de tillstånd som krävs för driften (t.ex. bruksflygtillstånd) finns dock i lagen om transportservice. Det föreskrivs således om möjligheten till undantag också i lagen om transportservice. Möjlighet till undantag kan enligt EASA-förordningen dock beviljas endast sådana luftfartyg för vilka det inte har utfärdats ett certifikat enligt EASA-förordningen och för vilka det inte har avgetts en deklaration enligt förordningen. Således omfattar möjligheten till undantag inte t.ex. typgodkända luftfartyg.

2 §. *Definitioner*. Det föreslås att paragrafen ändras i sin helhet. I förteckningen i paragrafen ska det tas in flera nya definitioner som ska tas med på basis av EU-lagstiftningen. Det ska i paragrafen inte längre föreskrivas om alla definitioner enligt den gällande 2 § och dessutom behöver det i paragrafen göras vissa lagstiftningstekniska ändringar. För den lagtekniska tydlighetens skull föreslås det att paragrafen ändras i sin helhet, dock så att numreringen av punkterna med definitioner ändras så lite som möjligt.

Punkterna 1–2, 4–15, 18–19 och 24 ändras inte alls till sitt innehåll eller sin ordalydelse utan de överensstämmer med motsvarande definitioner enligt den gällande 2 §. Paragrafen ska i fortsättningen inte innehålla den definition av fjärrstyrt luftfartyg som i nuläget ingår i 2 § 23 punkten i den gällande luftfartslagen. I EU-bestämmelserna ingår inte begreppet fjärrstyrt luftfartyg och av denna orsak bör de nationella bestämmelserna ändras så att de motsvarar innehållet i EU-bestämmelserna. Paragrafen ska i fortsättningen inte heller innehålla en definition av modellflygplan. I och med ikraftträdandet av EASA-förordningen slopas indelningen enligt den gällande luftfartslagen i modellflygplan som används för hobby eller sport och obemannade luftfartyg som används för kommersiell verksamhet. I fortsättningen ska

också modellflygplan omfattas av begreppet obemannat luftfartyg. Termen modellflygplan ska inte längre användas och det ska inte föreskrivas separat om modellflygplan i luftfartslagen.

I 3 punkten i paragrafen görs en lagteknisk ändring genom vilken ett skrivfel i hänvisningen till den internationella konvention som avses i punkten korrigeras.

I 16 punkten definieras statlig luftfart och i 17 punkten statsluftfartyg. Med statlig luftfart avses enligt 16 punkten 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, samt personal och organisationer som medverkar i dessa verksamheter eller tjänster. Definitionen är avsedd att till innehållet motsvara artikel 2.3 a i EASA-förordningen. Enligt 17 punkten avses med statsluftfartyg ett luftfartyg som används för den statliga luftfart som avses i 16 punkten.

Definitionerna som motsvarar 2 § 16 och 17 punkten i den gällande luftfartslagen har fastställts så att i punkten som gäller statsluftfartyg räknas de myndigheter upp som anses bedriva statlig luftfart. Statlig luftfart har för sin del definierats som luftfart med statsluftfartyg. Det föreslås att definitionernas framställningsordning och innehåll ändras så att bestämmelserna kan presenteras på ett lagtekniskt tydligt sätt. Definitionen av statlig luftfart överensstämmer nu med den definition enligt artikel 2.3 a i EASA-förordningen som gäller EASA-förordningens tillämpningsområde. Definitionen är mer noggrant avgränsad än definitionen av statlig luftfart enligt den gällande 17 punkten. I definitionen avses med statlig luftfart nu också sådana verksamheter eller tjänster som under överinseende och ansvar av en myndighet utförs i allmänhetens intresse av eller på uppdrag av en aktör som har myndighetsbefogenheter, samt personal och organisationer som medverkar i verksamheterna eller tjänsterna. Definitionen i 17 punkten i den gällande luftfartslagen har inte uteslutit att en privat aktör som avses i den föreslagna definitionen eller en organisation som utför en offentlig förvaltningsuppgift jämställs med staten, men detta har inte uttryckligen nämnts i definitionen.

I 20 punkten i paragrafen definieras genomförandeförordningen om obemannad luftfart. Definitionen är ny.

Paragrafens 21 punkt innehåller en definition av obemannat luftfartyg. Enligt definitionen avses med obemannat luftfartyg ett luftfartyg som fungerar självständigt eller är konstruerat för att fungera självständigt eller som kan fjärrstyras utan pilot ombord. Definitionen motsvarar den definition av obemannat luftfartyg som används i EASA-förordningen och genomförandeförordningen om obemannad luftfart. I den definition av obemannat luftfartyg som finns i EASA-förordningen används på finska termen ”etäohjaaminen” i stället för termen ”kauko-ohjaaminen”. På svenska används i båda fallen ”fjärrstyra”. Begreppet ”kauko-ohjata” används i både genomförandeförordningen (på sv. *kontrollera på avstånd*) och i den delegerande förordningen (på sv. *fjärrstyra*), och av denna orsak föreslås det att begreppet ”kauko-ohjata” ska användas också i den nationella definitionen. På svenska används begreppet ”fjärrstyra”.

I 22 punkten i paragrafen definieras obemannat luftfartygssystem. Definitionen är ny. Enligt definitionen avses med obemannat luftfartygssystem ett obemannat luftfartyg och den utrustning som behövs för fjärrstyrning av luftfartyget. Definitionen överensstämmer med definitionen i genomförandeförordningen.

Paragrafens 23 punkten innehåller en definition av geografisk UAS-zon. Definitionen är ny och överensstämmer med motsvarande definition i genomförandeförordningen. I propositionen

föreslås att det till lagen ska fogas nya 11 a och 11 b § där det föreskrivs om geografiska UAS-zoner.

I paragrafens 25 punkt definieras flygplats. Definitionen motsvarar till sitt innehåll definitionen av flygplats enligt 2 § i den gällande lagen, och i den nya definitionen har innehållet i 2 mom. där definitionen tidigare preciserades tagits in. Ändringen är till sin karaktär teknisk och möjliggör att definitionerna presenteras i form av en förteckning. Avsikten är inte att ändra innehållet i definitionen av flygplats jämfört med 2 § 1 mom. 20 punkten och 2 mom. i den gällande luftfartslagen. Med anledning av ändringen föreslås det att paragrafens 2 mom. upphävs som onödigt.

3 a §. *Marknadskontroll av obemannade luftfartygssystem.* I paragrafen föreskrivs det om marknadskontroll av obemannade luftfartygssystem. Paragrafens 1 mom. innehåller en bestämmelse om den behöriga myndigheten vid marknadskontrollen av obemannade luftfartyg. Bestämmelser om marknadskontrollen av obemannad luftfart i sin helhet och om kraven på anmälda organ finns i kommissionens delegerade förordning som avses i paragrafen. Kommissionens delegerade förordning innehåller närmare bestämmelser också om kraven på obemannade luftfartygssystem, marknadskontrollen av luftfartyg och kontrollen av produkter. I den föreslagna paragrafen utses för det första den marknadskontrollmyndighet som avses i den delegerade förordningen och för det andra föreskrivs det om tillämpningen av de nationella allmänna lagar om marknadskontroll och anmälda organ som kompletterar EU-bestämmelserna på marknadskontrollen av obemannade luftfartygssystem.

Enligt 1 mom. i den föreslagna paragrafen svarar Transport- och kommunikationsverket för den marknadskontroll och kontroll av produkter som förs in på unionsmarknaden som avses i artiklarna 35.1. och 35.2 i den delegerade förordningen. Dessutom ska det i paragrafen föreskrivas om att Transport- och kommunikationsverket deltar i det säkerhetssamarbete som avses i artikel 35.3 i den förordningen. I egenskap av marknadskontrollmyndighet ska Transport- och kommunikationsverket i sin uppgift också tillämpa den nya EU-förordningen om marknadskontroll. Förordningen om marknadskontroll börjar tillämpas i juli 2021.

I 2 mom. i den föreslagna paragrafen föreskrivs det om tillämpningen av lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016) på marknadskontrollen av obemannade luftfartygssystem. Enligt kommissionens delegerade förordning ska medlemsstaterna organisera och genomföra marknadskontroll av produkter som släpps ut på unionsmarknaden i enlighet med artikel 15.3 och artiklarna 16–26 i förordning (EG) nr 765/2008.

Enligt 3 mom. i den föreslagna paragrafen finns bestämmelser om kraven på de anmälda organ som sköter bedömningen av obemannade luftfartygssystemens överensstämmelse med kraven och om organens uppgifter i lagen om anmälda organ för vissa produktgrupper (278/2016).

4 §. *Finlands flygsäkerhetsprogram och plan för flygsäkerhet.* Det föreslås att paragrafen ändras så att det i den hänvisas direkt till de artiklar i EASA-förordningen där det föreskrivs om det statliga säkerhetsprogrammet och den statliga planen för flygsäkerhet. Dessutom ska det i paragrafen göras vissa tekniska ändringar genom vilka man bl.a. preciserar luftfartsaktörernas skyldighet att beakta säkerhetsprogrammet och planen för flygsäkerhet i sin verksamhet. I paragrafen fastställs också Finlands ansvariga myndighet som svarar för att göra upp och fastställa det säkerhetsprogram och den plan för flygsäkerhet som avses i EASA-förordningen. Dessutom ska paragrafens rubrik ändras så att den motsvarar ordalydelsen i EU-bestämmelserna.

Enligt 1 mom. i paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket göra upp och fastställa det statliga säkerhetsprogram som avses i artikel 7 och den statliga plan för flygsäkerhet som avses i artikel 8 i EASA-förordningen med beaktande av de standarder som avses i Chicagokonventionen samt det europeiska program för flygsäkerhet som avses i artikel 5 och den europeiska plan för flygsäkerhet som avses i artikel 6 i EASA-förordningen. Bestämmelsen motsvarar till sin ordalydelse i stor utsträckning 4 § i den gällande luftfartslagen med den skillnaden att det nu i 1 mom. hänvisas direkt till EASA-förordningen. Tidigare har skyldigheten att göra upp ett säkerhetsprogram och en plan för flygsäkerhet endast ingått i luftfartslagen. I den nya EASA-förordningen föreskrivs det om ett säkerhetsprogram och en plan för flygsäkerhet, men i förordningen lämnas det öppet vilken aktör som är nationell behörig myndighet för att göra upp och fastställa säkerhetsprogrammet och planen för flygsäkerhet. I luftfartslagen ska det av denna orsak också i fortsättningen anges vilken myndighet som svarar för säkerhetsprogrammet och planen för flygsäkerhet.

I artiklarna 5–8 i EASA-förordningen fastställs EASA:s och medlemsstaternas skyldigheter i fråga om säkerhetsledningsansvaret. Närmare skyldigheter i fråga om säkerhetsledningsansvaret fastställs i huvudsak i EASA-förordningens genomförandeakter. Genomförandeakterna för de olika delområdena inom luftfarten har uppdaterats och samordnats efter ikraftträdandet av EASA-förordningen, och arbetet fortsätter ännu under flera års tid. Ibruktagandet av säkerhetsledningsansvarsmekanismerna på europeisk nivå, i medlemsstaterna och bland aktörerna har på lång sikt samband med den pågående övergången till en risk- och prestationsbaserad verksamhetsmiljö. I aktörernas skyldigheter i fråga om säkerhetsledningen accentueras riskhanteringen av den egna verksamheten. På nationell nivå accentueras hanteringen av risker på nationell nivå. Centrala element är identifiering av hot på nationell nivå i samarbete med luftfartsaktörerna, riskbedömningar, fastställande och vidtagande av behövliga åtgärder samt uppföljning av prestandan. Dessutom säkerställs det att aktörerna inom luftfarten i Finland hanterar riskerna i sin verksamhet, inklusive risker som har identifierats på nationell nivå och som gäller deras verksamhet.

Den statliga planen för flygsäkerhet kan genomföras på egen hand eller inkluderas som en del av det statliga säkerhetsprogrammet. I Finland har de nämnda skyldigheterna hittills fullgjorts så att det till flygsäkerhetsprogrammet för Finland har fogats två bilagor, av vilka den första gäller Finlands plan för flygsäkerhet och den andra prestationsmål och prestationsindikatorer för Finlands flygsäkerhet.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska aktörerna inom luftfarten i sin egen säkerhetsledning behandla det statliga flygsäkerhetsprogrammet och den statliga planen för flygsäkerhet. Motsvarande bestämmelse finns inte i EASA-förordningen. Ordalydelsen i det föreslagna 2 mom. motsvarar i stor utsträckning ordalydelsen i 4 § 2 mom. i den gällande luftfartslagen. Bestämmelsens ordalydelse ska ses över till de delar den förpliktar luftfartsaktörerna att beakta det statliga säkerhetsprogrammet och den statliga planen för flygsäkerhet. I säkerhetsprogrammet beskrivs Finlands säkerhetshanteringssystem samt fastställs den nationellt godtagbara säkerhetsnivån och uppföljningsindikatorerna. Med behandlingen av säkerhetsprogrammet och planen för flygsäkerhet avses att aktörerna ska bekanta sig med säkerhetsprogrammet och planen för flygsäkerhet samt vidta åtgärder som gäller dem som en del av säkerhetshanteringen av den egna verksamheten.

9 §. *Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg och anordningar.* Det föreslås att paragrafens 1 och 2 mom. ska ändras så att det i de inledande styckena i momenten utöver till vissa kapitel i luftfartslagen också hänvisas till 13 kap. i lagen om transportservice. Enligt det inledande stycket i det ändrade 1 mom. får Transport- och kommunikationsverket medge smärre undantag

från bestämmelserna i 2–7 kap. och från bestämmelserna om behörigheter och utbildning för flygande personal i II avd. 13 kap. i lagen om transportservice.

I 1 och 2 mom. i paragrafen tas 13 kap. i lagen om transportservice in vid sidan av 4 kap. i luftfartslagen. Det har när kraven som gäller piloter överfördes från 4 kap. i luftfartslagen till 13 kap. i lagen om transportservice inte noterats att texten i 1 och 2 mom. i den nämnda paragrafen behöver ändras. Det ursprungliga innehållet i paragrafen har varit att det från alla certifikatkrav som gäller luftfart, också certifikatkrav för piloter, får medges smärre undantag. Utan hänvisningen till 13 kap. i lagen om transportservice finns det ingen möjlighet att medge smärre undantag, och de allmänna kraven som gäller piloter blir tillämpliga fullt ut i denna verksamhet.

Det föreslås också att en ny 6 punkt ska fogas till paragrafens 2 mom. De luftfartyg som avses i artikel 2.8 i EASA-förordningen och som omfattas av undantagsmöjligheten är inte typgodkända och uppfyller inte helt och hållet ICAO:s krav. Av denna orsak ska de flygas med flygtillstånd enligt 38 § i luftfartslagen. Därför ska Transport- och kommunikationsverket ges rätt att enligt 9 § i luftfartslagen medge smärre undantag från bestämmelserna i 2–7 kap. i luftfartslagen också för dessa luftfartyg. För att möjliggöra detta föreslås att det till 9 § fogas en ny 6 punkt enligt vilken Transport- och kommunikationsverket får medge smärre undantag från bestämmelserna i 2–7 kap. när det gäller luftfartyg som avses i artikel 2.8 i EASA-förordningen, om det inte finns några hinder med hänsyn till flygsäkerheten. De luftfartyg som avses i artikel 2.8 i EASA-förordningen beskrivs i avsnitt 2.2.2.

Det föreslås att paragrafens 4 mom. upphävs. Enligt det nämnda 4 mom. får obemannade luftfartyg avvika från trafikreglerna för luftfart inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som avskilts för flygning med obemannade luftfartyg, om det avvikande förfarandet är planerat och genomförs utan att flygsäkerheten äventyras. Med stöd av bestämmelsen i fråga har andra flygare än statliga flygare kunnat frångå trafikreglerna för luftfart inom områden som har inrättats med stöd av 11 § i luftfartslagen. I propositionen föreslås att det till luftfartslagen ska fogas en ny 11 b § som möjliggör att man inom en geografisk UAS-zon frångår kraven enligt den öppna kategori som avses i genomförandeförordningen om obemannad luftfart. Genom en sådan zon underlättas verksamhet som utövas med obemannade luftfartyg. Flygsäkerheten äventyras inte genom inrättande av geografiska UAS-zoner eftersom Transport- och kommunikationsverket ska göra en riskbedömning innan ett sådant område inrättas. Av denna orsak föreslås det att 9 § 4 mom. som har ett snävare innehåll ska upphävas som onödigt.

Det föreslås att paragrafens 5 mom. ska ändras så att hänvisningen till hobby- eller sportmodellflygplan ersätts med en hänvisning till obemannade luftfartygssystem. I och med ikraftträdandet av EASA-förordningen slopas indelningen enligt den gällande luftfartslagen i modellflygplan som används för hobby eller sport och obemannade luftfartyg som används för kommersiell verksamhet. I fortsättningen ska begreppet obemannade luftfartyg omfatta även modellflygplan, och den separata termen modellflygplan ska inte längre användas i lagen. Termen ska ersättas med en hänvisning till obemannade luftfartygssystem så att bemyndigandet att meddela föreskrifter vid behov gäller också den utrustning som behövs för fjärrstyrning.

Enligt det ändrade momentet får Transport- och kommunikationsverket i fråga om de luftfartyg och anordningar som avses i 2 mom. samt 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, om konsekvenserna för säkerheten och miljön förutsätter det och om inte något annat följer av EASA-förordningen. Transport- och kommunikationsverket får med stöd av denna bestämmelse också i fråga om obemannade luftfartyg meddela föreskrifter av teknisk natur och driftsföreskrifter samt

föreskrifter om de kunskaper och färdigheter samt den erfarenhet och ålder som förutsätts av förarna.

10 §. *Rätt till luftfart inom finskt territorium.* Det föreslås att till paragrafens 1 mom. fogas en ny mening där registreringsskyldigheten i fråga om obemannade luftfartyg förtydligas. Det är behövligt att ta in en förtydligande mening för att undvika tolkningsmässiga oklarheter. Registreringsskyldigheten i fråga om obemannad luftfart regleras i EU-lagstiftningen, men det skulle vara bra om det i luftfartslagen för tydlighetens skull hänvisas till skyldigheten. Enligt genomförandeförordningen om obemannad luftfart ska operatörer av obemannade luftfartygssystem i fortsättningen i princip registrera sig.

Bestämmelser om registreringsskyldigheten i fråga om obemannad luftfart finns i EASA-förordningen och genomförandeförordningen om obemannad luftfart. Registrering förutsätts i princip av alla operatörer av obemannade luftfartygssystem med stöd av punkt 4 i bilaga IX till EASA-förordningen och artikel 14 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart. Enligt artikel 14.5 a i genomförandeförordningen om obemannad luftfart gäller registreringsskyldigheten i huvudsak inte verksamhet i den öppna kategorin där man använder obemannade luftfartyg med en maximal startmassa på mindre än 250 gram och som inte är utrustade med en sensor som kan fånga upp personuppgifter.

11 §. *Förbud mot och begränsning av användningen av luftrum.* Det föreslås att paragrafen ändras i sin helhet. Paragrafens struktur ska förtydligas så att i den behandlas endast områden inom vilka användningen av luftrummet är begränsad eller förbjuden. Det föreslås att de bestämmelser om farliga områden som finns i 2 mom. i paragrafen ska överföras till den nya 11 c §. Dessutom föreslås det att paragrafens rubrik ändras så att den motsvarar innehållet i den nya paragrafen.

I början av paragrafens 1 mom. ska det föreskrivas om de grunder på vilka man genom förordning av statsrådet kan begränsa eller förbjuda luftfart varaktigt. Det föreslås inga ändringar i början av momentet.

I den senare delen av 11 § 1 mom. i den gällande lagen föreskrivs det om hur Transport- och kommunikationsverket får bevilja tillstånd för luftfart inom förbjudna områden och Försvarsmakten inom restriktionsområden, samt om att inom ett område som har inrättats för att skydda en anläggning är luftfart som har samband med service av eller annan verksamhet vid eller nyttjande av anläggningen tillåten. Det föreslås att den senare delen av momentet blir ett eget 2 mom. i ändrad form. Det redogörs närmare för detta nedan.

Dessutom föreslås det att det gällande 3 mom. som gäller de områden där luftfart är förbjuden eller begränsad som har inrättats av Transport- och kommunikationsverket ska flyttas till slutet av 1 mom. i ändrad form. I de bestämmelser som flyttas till slutet av det nya 1 mom. föreslås flera ändringar. För det första ska den maximala giltighetstiden för de områden där luftfart är tillfälligt begränsad eller förbjuden som har inrättats av Transport- och kommunikationsverket förlängas. Transport- och kommunikationsverket ska enligt förslaget kunna begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst fyra veckor, i stället för två veckor som i nuläget. Det är behövligt att förlänga giltighetstiden för områden där luftfart är tillfälligt begränsad eller förbjuden eftersom det i praktiken har visat sig att de nuvarande tidsbegränsningarna är alltför korta. Huvudregeln är att luftfarten inte ska begränsas utan grund, men t.ex. säkerhetsutredningar, kartläggningar av stora områden eller Försvarsmaktens övningar kan tidsmässigt räcka längre än de nuvarande tidsbegränsningarna tillåter. I praktiken har det även visat sig vara problematiskt att om ett sådant område där luftfart är begränsad eller förbjuden behöver inrättas med kort varsel är beredningen av en statsrådsförordning en alltför

tung och tidskrävande process. Däremot klarar man sig redan betydligt bättre med ett tillfälligt område som är i kraft för en tid av fyra veckor och om det finns behov av en ännu långvarigare begränsning är det möjligt att inleda beredningen av en statsrådsförordning under denna tid på fyra veckor. Förhållandet mellan förlängningen av giltighetstiden för en begränsning eller ett förbud och de grundläggande fri- och rättigheterna behandlas närmare i avsnitt 11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.

Sista meningen i *3 mom.* i den gällande lagen, där det anges att i 167 § föreskrivs om rätt att ingripa i ett luftfartygs färd i de fall som kräver omedelbart ingripande, ska dessutom slopas som onödig eftersom det är fråga om en informativ hänvisning. Dessutom görs det tekniska ändringar så att säkerhetsutredningar och gränssäkerheten byter plats i den lista på skäl med stöd av vilka Transport- och kommunikationsverket tillfällig kan begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område.

I enlighet med vad som konstateras ovan föreslås det att den senare delen av 1 mom. ska bli nytt 2 mom. i ändrad form. I momentet föreskrivs det om hur det inom ett område där luftfart är begränsad eller förbjuden beviljas tillstånd för flygverksamhet. Det i den gällande lagen använda uttrycket ”lupa ilmailuun” (sv. tillstånd för luftfart) ändras till ”lupa ilmailutoimintaan” (sv. tillstånd för luftfartsverksamhet), eftersom det förstnämnda uttrycket har en annan i 38 § i luftfartslagen avsedd etablerad betydelse som gäller luftvärdighet. Enligt den gällande lagen får Transport- och kommunikationsverket av särskilda skäl bevilja tillstånd för luftfart inom förbjudna områden efter att ha hört företrädare för dem som ska skyddas genom inrättandet av områdena. Restriktionsområden har hittills i praktiken inrättats endast för Försvarsmaktens behov, och därför anges det i nuläget att inom restriktionsområden är luftfart tillåten endast med tillstånd av Försvarsmakten eller enligt särskilda villkor som ställs av Försvarsmakten. I fortsättningen bör det dock finnas beredskap också för andra typer av områden där luftfart är begränsad eller förbjuden. Det är då naturligt att tillståndsförfarandet sköts på samma sätt för både restriktionsområden och förbjudna områden. Det föreslås därför att Transport- och kommunikationsverket av särskilda skäl får bevilja tillstånd för luftfartsverksamhet både inom ett område där luftfart är begränsad och inom ett område där luftfart är förbjuden efter att ha hört företrädare för dem som ska skyddas genom inrättandet av området. Dessutom föreslås det att offentlig delgivning tas i bruk i enlighet med 55 § 2 mom. i förvaltningslagen (434/2003) när det gäller ägare och innehavare av de fastigheter som finns under ett luftrumsområde. Avsikten är att genom detta hörande som gäller ägare och innehavare av fastigheterna utvidga möjligheten till delfående jämfört med nuläget. Användningen av offentlig delgivning är motiverad eftersom det är omöjligt att på förhand veta antalet ägare eller innehavare av de fastigheter som finns på det område som ligger under zonen.

Riksdagen har godkänt en uppdatering av förvaltningslagen i form av en reform av de allmänna bestämmelserna om offentlig delgivning och offentlig kungörelse så att offentliggörande på myndighetens webbplats i det allmänna datanätet blev förstahandsförfarande när dessa former av delgivning används (RP 239/2018 rd, RSv 247/2018 rd). Reformen av bestämmelserna om offentlig delgivning och offentlig kungörelse trädde i kraft vid ingången av 2020. Vid offentlig delgivning ska ett meddelande om att handlingen finns tillgänglig publiceras på myndighetens webbplats i det allmänna datanätet och vid behov i den tidning ur vilken mottagaren kan antas bäst få information om saken. Den officiella tidningen behåller dock sin ställning som det meddelandesätt som bestämmer tidpunkten för delfåendet vid offentlig delgivning i sådana exceptionella situationer där ett meddelande om att handlingen finns tillgänglig inte har kunnat publiceras på myndighetens webbplats.

Den centrala orsaken till ändringen är att obemannad luftfart sker på lägre höjder än traditionell luftfart, orsakar ett annorlunda oljud och kan inbegripa t.ex. en kamera eller annan utrustning

för inspelning. En fastighets ägare kan vara intresserade av huruvida det i luftrummet ovanför deras fastighet ska bedrivas obemannad luftfart när området i övrigt är begränsat eller förbjudet för luftfart, eller huruvida det inom området ska inrättas en möjliggörande geografisk UAS-zon som kan öka den obemannade luftfarten inom området.

Om ett område där luftfart är begränsad eller förbjuden däremot har inrättats för Försvarsmaktens behov, beviljar Försvarsmakten tillstånd för flygverksamhet inom området i fråga eller ställer särskilda villkor för den. I nuläget anges det i 5 § i statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt att om ett restriktionsområde även är avsett för gränsbevakningens behov ska Försvarsmakten höra Gränsbevakningsväsendet innan tillstånd beviljas eller särskilda villkor ställs, och delge Gränsbevakningsväsendet tillståndet och de särskilda villkoren. Det föreslås att denna bestämmelse överförs till lagen och att bestämmelsen kompletteras så att hörande av Gränsbevakningsväsendet och lämnande av uppgifter inte gäller bara restriktionsområden utan alla begränsade eller förbjudna områden som har inrättats för Försvarsmaktens och gränsbevakningens behov.

I och med den nya ordningen i paragrafen gäller det ovannämnda nya 2 mom. utöver de permanenta områden som inrättas genom förordning av statsrådet och som det föreskrivs om i 1 mom. också de områden där luftfart är tillfälligt begränsad eller förbjuden och som har inrättats av Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket kan också bevilja tillstånd för luftfartsverksamhet inom alla de i 1 mom. avsedda områden där luftfart är förbjuden eller begränsad oberoende av om områdena är permanenta områden som inrättas genom förordning av statsrådet eller tillfälliga områden som verket själv inrättat. Verket kan bevilja tillstånd för luftfartsverksamhet redan när området inrättas och det behöver inte vara fråga om ett separat beslut.

Enligt den gällande lagen är sådan luftfart som har direkt samband med service av eller annan verksamhet vid och nyttjande av en anläggning tillåten på ett förbjudet område som har inrättats för att skydda anläggningen. I regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagen om ändring av luftfartslagen (RP 69/2015 rd) sägs det att anläggningar som avses i paragrafen är t.ex. kärnkraftverk eller oljeraffinaderier där överflygning är inskränkt av säkerhetsskäl. Tills vidare är förbjudna områden där luftfart är tillåten för ändamål som gäller service av anläggningen, verksamhet eller drift i synnerhet kärnkraftverk. Till följd av de nya möjligheter som obemannad luftfart medför, såsom olika möjligheter till fotografering och mätning, finns det skäl att anta att i fortsättningen kommer allt mångsidigare objekt att utnyttja luftfart i sin egen verksamhet. Det har också bedömts att luftfart kan användas för allt mångsidigare verksamhet och att det finns behov av att tillåta också annan luftfart än luftfart som utförs för ett objekts räkning och som har direkt samband med service av, verksamhet vid eller användning av en anläggning. Det föreslagna uttrycket ”utförs för ett objekts räkning” omfattar utöver den verksamhet som beskrivs ovan också annan verksamhet som objektet utför eller har beställt som ett uppdrag eller det i övrigt har avtalats om, såsom bevakningsverksamhet eller uppföljning av objektets verksamhet. Det föreslås också att om ett område där luftfart är begränsad eller förbjuden har inrättats för att skydda ett objekt eller område är dock luftfart som utförs för detta objekts eller områdes räkning tillåten. Den bestämmelse om att närmare bestämmelser om hörande utfärdas genom förordning av statsrådet som finns i den gällande lagen ska enligt förslaget slopas som hittills oanvänd.

Det gällande 4 mom. blir enligt förslaget nytt *3 mom.* i paragrafen. I momentet fastställs att cellen för luftrumsplanering på det sätt som den anser vara ändamålsenligt ska begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område på framställning av en räddningsmyndighet, en polismyndighet, en militärmyndighet, Gränsbevakningsväsendet, Tullen, flyg- eller sjöräddningscentralen, Strålsäkerhetscentralen, säkerhetsutredningsmyndigheten eller en

luftfartsmyndighet för en tid av högst sju dygn, om det är nödvändigt för flygsäkerheten, säkerhetsutredningar, försvaret, gränssäkerheten, polisverksamheten, räddningsuppgifter eller upprätthållandet av allmän ordning och säkerhet. Det föreslås att i förteckningen över myndigheter ska också säkerhetsutredningsmyndigheten tas in eftersom säkerhetsutredningar är en av grunderna på vilka en begränsning eller ett förbud kan fastställas. Säkerhetsutredningsmyndigheten kan utöver Olycksutredningscentralen och Försvarsmakten vara också Transport- och kommunikationsverket eller till och med en annan stats säkerhetsutredningsmyndighet t.ex. i samband med ett eventuellt internationellt samarbete. Cellen för luftrumsplanering kan enligt den gällande lagen begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område på framställning av de nämnda myndigheterna för en tid av högst tre dygn, och det är motiverat att denna tid förlängs till sju dygn. De nuvarande 3 dygnen har konstaterats vara en alltför kort tid och mera flexibilitet behövs t.ex. i samband med helgdagar och långa veckoslut. Det bör dock beaktas att en begränsning av eller ett förbud mot luftfart för en tid av sju dygn alltid ska ske på begäran av en myndighet och i momentet räknas upp de ändamål för upprätthållande av vilka begränsningar eller förbud ska vara nödvändiga. I momentet används begreppet luftfartsmyndighet med vilket avses Transport- och kommunikationsverket samt i fråga om vissa delar av luftrummet också Sveriges och Norges luftfartsmyndigheter, eftersom övervakningen av vissa delar av luftrummet permanent har delegerats till Sverige och Norge. Dessutom görs det i momentet tekniska ändringar i anslutning till bl.a. den ordningsföljd som säkerhetsutredningar och gränssäkerheten har i förteckningen över ändamål.

11 a §. *Begränsning av och förbud mot obemannad luftfart inom en geografisk UAS-zon.* Det ska till lagen fogas en ny paragraf som möjliggör de luftrumszoner för obemannade luftfartygssystem (geografiska UAS-zoner) som avses i artikel 15.1 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart och inom vilka verksamhet som bedrivs med obemannade luftfartyg begränsas eller förbjuds.

I 1 mom. i den nya paragrafen anges det att Transport- och kommunikationsverket är behörig myndighet som kan inrätta geografiska UAS-zoner enligt artikel 15 i genomförandeförordningen. Transport- och kommunikationsverket kan av skäl som är nödvändiga inrätta en geografisk UAS-zon i syfte att ovanför objekt och områden som är viktiga med tanke på de ändamål som anges i paragrafen begränsa eller förbjuda verksamhet som bedrivs med obemannade luftfartyg.

Transport- och kommunikationsverket kan inrätta geografiska UAS-zoner både genom en föreskrift och genom ett beslut beroende på för en hur lång tid ett område inrättas. Tillfälliga områden som är i kraft mindre än ett år ska inrättas genom ett beslut, medan områden som är i kraft mer än ett år ska inrättas genom en föreskrift. Uppdelningen baserar sig i stor utsträckning på Transport- och kommunikationsverkets gällande praxis i fråga om t.ex. farliga områden enligt 11 §. Kortvariga, tillfälliga farliga områden har verket inrättat genom beslut. Det har konstaterats att tillfälliga, kortvariga behov av att begränsa luftfart gäller t.ex. Försvarsmaktens övningar som räcker en eller några veckor. Däremot har verket inrättat varaktiga farliga områden som är i kraft mer än ett år genom föreskrifter. En annan viktig skillnad är att ett tillfälligt område som inrättas genom ett beslut kräver en ansökan. Genom en föreskrift kan verket inrätta områden både på eget initiativ och på förslag av andra aktörer.

De beaktansvärda skillnaderna mellan beslut och föreskrifter anges nedan. För det första så uppkommer behov av tillfälliga områden mera plötsligt. Beredningen av en föreskrift är en långsammare process som tär mera på den behöriga myndighetens resurser, och därför är det skäl att inrätta mer brådskande tillfälliga områden genom beslut. Det är möjligt att ändra en föreskrift, men det är varken ändamålsenligt eller av tidsmässiga skäl ens möjligt att ändra den fortgående. Till exempel föreskriften om farliga områden ändras en gång per år. Detta beskrivs

närmare i avsnittet Nuläge samt i motiveringen till 11 c §. Det kan också anses att de nya geografiska UAS-zoner som ska inrättas för en tid av mer än ett år, dock högst för en tid av tre år, skyddar sådana aktörer vars placering inte antas ändras under de närmaste åren. Sådana aktörer kan vara t.ex. områden som Försvarsmakten stadigvarande förfogar över, fängelser, ambassader och industrianläggningar. Det kan antas att dessa aktörers behov av nya geografiska UAS-zoner kan fortgå en längre tid jämfört med t.ex. en tillfällig övning som ordnas av Försvarsmakten, samt upprepas flera gånger. Det har däremot bedömts att tillfälliga geografiska UAS-zoner som inrättas genom ett beslut snarare uppkommer i och med engångsbehov. Dessutom är en föreskrift avsedda att täcka alla geografiska UAS-zoner där obemannad luftfart är begränsad eller förbjuden, och det ska inte meddelas en separat föreskrift om varje nytt område. För dem som har luftfart som hobby och dem som bedriver obemannad luftfart i kommersiellt syfte har det ett visst mervärde att man utifrån föreskriften på en gång ser alla mer långvariga geografiska UAS-zoner och att föreskrifter är lättare att hitta också genom internet-sökningar.

Beaktansvärt är också att det är möjligt att söka ändring i ett beslut på det sätt som föreskrivs i 181 § i luftfartslagen. Enligt 181 § 2 mom. i lagförslaget får i andra beslut än beslut som avses i 1 mom. omprövning begäras. I 181 § 5 mom. i förslaget fastställs att med undantag av beslut som gäller byggnadstillstånd ska beslutet iakttas trots ändringssökande, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat. Det vill säga beslutet är verkställbart trots att ändring har sökts. Det är däremot inte möjligt att söka ändring i en föreskrift. En del av beredningen av en föreskrift utgörs dock av en hörandeprocess där luftfartsaktörer hörs och där det är möjligt att påverka beredningen av föreskriften. Också beredningen av ett beslut inbegriper en hörandeprocess, men i fråga om en föreskrift är processen mer formbunden. Det är dessutom värt att beakta att också föreskrifter kan ändras vid behov.

Ännu en viktig skillnad mellan ett beslut och en föreskrift är avgifterna. I bilagan till kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport (1452/2019) föreskrivs det om de avgifter som verket kan ta ut för inrättande av tillfälligt förbjudet område, restriktionsområde eller farligt område eller fastställande av annan tillfällig begränsning för luftrumsanvändning samt tillstånd att flyga inom ett förbjudet område. Det är skäl att ändra den förordningen i och med de geografiska UAS-zonerna, men avsikten är att också beslut om geografiska UAS-zoner ska bli avgiftsbelagda. Transport- och kommunikationsverket bereder föreskrifter som normala tjänsteuppdrag och de förslag som leder till beredningen är inte avgiftsbelagda.

Dessutom bör man när geografiska UAS-zoners områdesspecifika storlek och tidsmässiga längd fastställs beakta det allmänna kravet på att en inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara nödvändig och proportionell i förhållande till det ändamål som ska skyddas. Ett område kan endast fastställas till en sådan storlek och för en sådan tid som är nödvändig och proportionell i förhållande till det ändamål som ska skyddas så att områdets inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna blir så liten som möjligt.

Den i 11 § 2 mom. i lagförslaget angivna förteckning över objekt och områden som är viktiga för de ändamål som ska skyddas motsvarar delvis de i 11 § nämnda grunder på vilka områden där luftfart är begränsad eller förbjuden får inrättas genom förordning av statsrådet eller av Transport- och kommunikationsverket. Dessa är statens ledning, flygsäkerheten, säkerhetsutredningar, försvaret, territorialövervakningen, gränssäkerheten, beredskapen, polisverksamheten, räddningsuppgifter och skydd av miljön. En närmare motivering till detta finns i de tidigare regeringsproposition som gäller luftfartslagens 11 § (såsom RP 79/2014 rd, genom vilken det gjordes en total översyn av luftfartslagen, samt RP 69/2015 rd, genom vilken

bl.a. miljöaspekter togs in i 11 §). Miljöaspekterna ansågs då och anses också nu utöver orsaker relaterade till miljöskydd även inbegripa i synnerhet orsaker relaterade till bullerbekämpning.

Dessutom har det identifierats nya behov av att förbjuda eller begränsa obemannad luftfart inom vissa nya områden. Dessa nya områden är bl.a. rättskipning (t.ex. domstolar och fängelser), social- och hälsovård (t.ex. sjukhus och andra vårdinrättningar), skötsel av internationella relationer (t.ex. konsulära uppgifter och ambassader) samt olika industrianläggningar och industriområden, och hamnar, terminaler, bangårdar eller andra motsvarande trafikknutpunkter. Med skötsel av internationella relationer avses i synnerhet den verksamhet som sker i främmande staters beskicknings- eller konsulatslokaler som definieras i Wienkonventionen om diplomatiska förbindelser (FördrS 3–4/1970, nedan *konventionen om diplomatiska förbindelser*) och i Wienkonventionen om konsulära förbindelser (FördrS 49–50/1980). Avsikten är t.ex. att möjliggöra att ambassader och därmed anslutna residens skyddas. Enligt konventionen om diplomatiska förbindelser omfattar beskickningslokalerna också beskickningschefens bostad. En stor del av industriområdena inbegriper en industrianläggning, men det finns också andra former av industriområden, såsom test- eller lagerområden där det kan vara behövligt att begränsa obemannad luftfart i luftrummet ovanför området. Andra trafikknutpunkter å sin sida anses omfatta t.ex. järnvägs- och vägtunnlar samt deras mynningar. Det har bedömts att det kan vara behövligt att begränsa obemannad luftfart t.ex. på bangårdar som används för transport av farliga ämnen samt i närheten av tunnlar på grund av uppenbara säkerhetsaspekter. Om ett obemannat luftfartyg kommer in i en tunnel kan det orsaka farosituationer för tåg eller fordon som körs i tunneln.

Det har fastställts att ett obemannat luftfartyg kan vara försett med kamerautrustning, med vilken skyddet för privatlivet kan kränkas bl.a. på de ovan beskrivna platserna. Dessutom kan det med ett obemannat luftfartyg utföras transporter, och det kan uppstå behov av att förhindra t.ex. att olagliga droger levereras till fångar eller till patienter vid vårdinrättningar. De eventuella begränsningarna och förbuden ska dock uppfylla de krav som anges i 1 mom.

Det är dock skäl att notera att verksamhet som bedrivs med obemannade luftfartyg också är föremål för annan reglering. Till exempel i strafflagens 24 kap. finns det bestämmelser om kränkning av integritet och frid samt om ärekränkning, i 30 kap. om näringsbrott och i 24 kap. 6 § om olovlig observation.

En geografisk UAS-zon är en ny typ av område som gäller en luftfartsbransch som utvecklas snabbt, vilket talar för att ett tidsbundet område inrättas. Efter detta kan man på nytt ansöka om att ett sådant område ska inrättas. Giltighetstiderna på flera år möjliggör en tämligen långvarig verksamhet. Huvudregeln är dock att inte heller obemannad luftfart får begränsas i onödan. Begränsningarnas och förbudens tidsmässiga längd har bedömts närmare i förhållande till de grundläggande fri- och rättigheterna i avsnitt 11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.

Om det uppstår ett behov av permanenta förbud eller begränsningar är det möjligt att överväga begränsade eller förbjudna områden enligt 11 §. Dessutom kan ett alternativ vara ett farligt område enligt 11 c §. De nya geografiska UAS-zonerna är dock främst ett sätt att begränsa eller förbjuda obemannad luftfart. I och med att den obemannade luftfarten ökar behövs det flera nya former av begränsningar och förbud, och inrättande av områden där luftfart är begränsad eller förbjuden enligt 11 § och farliga områden enligt 11 c § i betydligt större utsträckning kan leda till att luftfartskartorna blir nästan oläsliga.

Enligt *2 mom.* i den föreslagna paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket på framställning av Försvarsmakten i luftrummet ovanför områden som Försvarsmakten stadigvarande

eller temporärt förfogar över inrätta en geografisk UAS-zon där obemannad luftfart är begränsad eller förbjuden antingen genom en föreskrift för en tid av högst tre år eller genom ett beslut för en tid av högst ett år. Luftrummet ovanför områden som Försvarsmakten förfogar över ska i synnerhet av försvarsskäl anses vara ett sådant luftrum där obemannad luftfart kan vara särskilt skadlig. Det anses motiverat att formuleringen är förpliktande och att Transport- och kommunikationsverket måste inrätta en sådan zon. Skyldigheten är dock begränsad till Försvarsmaktens motiverade framställning och att zonen finns ovanför ett område som Försvarsmakten temporärt eller stadigvarande förfogar över.

Enligt *3 mom.* i den föreslagna paragrafen kan Transport- och kommunikationsverkets föreskrift eller beslut innehålla villkor enligt vilka verksamhet som bedrivs med ett obemannat luftfartyg är tillåten inom en zon som avses i 1 eller 2 mom. Det kan t.ex. vara behövligt att inrätta en sådan begränsande geografisk UAS-zon där obemannad luftfart är tillåten endast upp till en viss höjd. På motsvarande sätt kan det t.ex. i närheten av en flygplats vara skäl att inrätta en begränsande geografisk UAS-zon där villkoret är att operatören av det obemannade luftfartygssystemet ska informera flygledningen om sin verksamhet. Detta möjliggör att det inte behöver inrättas en zon där all obemannad luftfart är förbjuden, utan att zonen endast är begränsad och att verksamhet tillåts inom ramen för vissa villkor. Det har bedömts att det inte finns skäl att inrätta särskilt många områden där verksamhet är helt förbjuden, eftersom en begränsning kan vara tillräcklig.

I *4 mom.* i den föreslagna paragrafen anges att en begränsning eller ett förbud som avses i 1 eller 2 mom. och rör obemannad luftfart inom en geografisk UAS-zon dock inte gäller militär-, gränsbevaknings-, polis-, tull-, sjöbevaknings- och luftfartsmyndigheternas verksamhet och inte heller den verksamhet som utförs eller förordnas av myndigheter som sköter räddningsuppdrag, prehospital akutsjukvård eller patienttransporter när utförande av eller övning inför de uppgifter som föreskrivs för dessa myndigheter kräver verksamhet som bedrivs med ett obemannat luftfartygssystem inom en geografisk UAS-zon, om inte verksamheten i fråga särskilt förbjuds eller begränsas i en föreskrift eller ett beslut. Ett förbud mot eller begränsning av obemannad luftfart inom en geografisk UAS-zon gäller alltså i princip inte statlig obemannad luftfart. Att statlig luftfart inte omfattas av tillämpningsområdet för en bestämmelse som begränsar luftfart motsvarar vad som föreskrivs i statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt. Det vill säga de permanenta områden där luftfart är förbjuden eller begränsad som inrättats genom förordning av statsrådet med stöd av 11 § gäller inte heller statlig luftfart. Eftersom bestämmelser om dem finns i statsrådets förordning behövs begränsningen inte i lagen. Men eftersom geografiska UAS-zoner inrättas av Transport- och kommunikationsverket är det skäl att ta in begränsningen i lagen. Av motiverade skäl kan en geografisk UAS-zon dock begränsa också statlig obemannad luftfart helt eller delvis.

I *5 mom.* i den nya paragrafen anges det att om en geografisk UAS-zon har inrättats för att skydda ett objekt eller område är dock luftfart som utförs för detta objekts eller områdes räkning tillåten. Bestämmelsen motsvarar vad som i 11 § föreskrivs om sådana områden där luftfart är begränsad eller förbjuden som har inrättats för att skydda ett objekt eller område. Bestämmelsen möjliggör att man t.ex. ovanför ett visst område kan förbjuda eller begränsa flygning av andra aktörers obemannade luftfartyg, men att aktören i fråga dock kan flyga sina egna obemannade luftfartyg eller en tredje parts obemannade luftfartyg som flygs för aktörens räkning, t.ex. i bevakningssyfte eller för att följa upp verksamheten.

Värt att notera är att geografiska UAS-zoner genom vilka obemannad luftfart har begränsats eller förbjudits kan vara föremål också för andra begränsningar. Enligt 100 § i luftfartslagen är det förbjudet att utan flygplatsoperatörens tillstånd röra sig och vistas på flygplatsens flygsida och behörighetsområden samt i de byggnader som är direkt anslutna till flygsidan, om tillträde

till områdena och byggnaderna har hindrats genom stängsel eller andra konstruktioner och begränsningarna av rörelsefrihet och vistelse är tydligt markerade. Det är också förbjudet att fotografera eller filma säkerhetskontrollåtgärder på flygplatsen utan flygplatsoperatörens tillstånd, om förbudet anges tydligt. I 9 kap. 8 § i polislagen (872/2011) anges att för att trygga synnerligen viktig verksamhet eller egendom eller för att skydda människor kan inrikesministeriet genom förordning begränsa trafik eller vistelse i ett objekt som ska tryggas eller skyddas och i dess omgivning, på grund av den fara som objektet utgör eller utsätts för, eller förbjuda att föremål eller ämnen som äventyrar säkerheten förs till området. Den som bryter mot förbudet eller begränsningen kan dömas till böter, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag. Det förbjudet att färdas eller vistas utan tillstånd på i bilagorna till inrikesministeriets förordning om begränsning av trafik och vistelse (1104/2013) beskrivna flygplatser och i deras skyddsområden (bilaga 1), fängelsers områden (bilaga 2) samt kraftverks-, industri- och gruvområden (bilaga 4). Liknande begränsningar gäller för områden i privat ägo. Paragrafen utvidgar i fråga om sådana objekt regleringen så att den gäller också deras luftrum. Det är uppenbart att denna paragraf kan tillämpas också på ett område, såsom ett naturskyddsområde, där begränsningar av trafik eller vistelse inte nödvändigtvis har fastställts. I 14 § i territorialövervakningslagen (755/2000) finns det dessutom bestämmelser om undersökning från luftfartyg av objekt som är av betydelse för försvaret. I den paragrafen anges att om inte något annat följer av ett internationellt fördrag som är förpliktande för Finland, är det inom finskt territorium utan tillstånd förbjudet att från luftfartyg eller andra anordningar som rör sig i luften under flygningen med elektromagnetiska eller akustiska metoder för fotografering eller bildupptagning ta upp information om 1) områden där luftfart med stöd av 11 § 1 mom. i luftfartslagen varaktigt är inskränkt, 2) fästningsområden, fort eller kasernområden, 3) örlogshamnar eller militära flygplatser, 4) försvarsmaktens depåer eller upplag, 5) försvarsmaktens signalstationer, antennfält, försvarsanläggningar eller försvarsanordningar, 6) försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets terrängövningar. Förbudet gäller inte upptagning av information för privat bruk från ett luftfartyg i allmän trafik.

Dessutom är det skäl att notera att vid ingången av 2019 trädde det i kraft bestämmelser genom vilka vissa aktörer gavs fler befogenheter att använda maktmedel och rätt att ingripa i ett obemannat luftfartygs färd. Enligt t.ex. 15 a § i lagen om försvarsmakten (551/2007) har försvarsmakten rätt att ingripa i ett modellflygplans eller ett obemannat luftfartygs färd. Brottspåföljdsmyndigheten har getts en liknande befogenhet med stöd av 16 kap. 2 a § i fängelselagen (767/2005). En sådan befogenhet har också tagits in i 2 kap. 11 a § i polislagen och 38 a § i gränsbevakningslagen (578/2005). En del av dessa begränsande geografiska UAS-zoner har inrättats för att skydda sådana aktörer som har befogenhet att ingripa i ett obemannat luftfartygs färd och vid behov förhindra användningen av det. Det skulle med tanke på eventuella farosituationer ha en förebyggande verkan och också med tanke på den som bedriver obemannad luftfart vara mindre skadligt att en zon enligt 11 a § inrättas än att man ingriper i ett obemannat luftfartygs färd eller användningen av det förhindras helt och hållet. De som utövar obemannad luftfart skulle känna till området och kunna undvika det och skulle inte i misstag orsaka farosituationer som kunde leda till att man ingriper i det obemannade luftfartygets färd eller att användningen av det förhindras helt och hållet. Avsikten är att en geografisk UAS-zon är det primära sättet att begränsa obemannad luftfart inom Försvarsmaktens och Brottspåföljdsmyndighetens områden, och ingripande i ett luftfartygs färd är det sekundära sättet. Detta minskar också antalet fall där obemannade luftfartyg av misstag kommer in i t.ex. luftrummet ovanför Försvarsmaktens områden, eftersom de som använder obemannade luftfartyg är medvetna om de geografiska UAS-zonerna.

11 b §. *Avvikelse inom en geografisk UAS-zon från kraven som gäller obemannad luftfart.* Det föreslås att det till lagen fogas en ny 11 b § som möjliggör geografiska zoner för drift av obemannade luftfartygssystem (geografiska UAS-zoner) enligt artikel 15.2 i

genomförandeförordningen om obemannad luftfart, och inom vilka drift av obemannade luftfartyg underlättas. Bestämmelser om underlättande av obemannad luftfart i fråga om modellflygklubbar finns också i artikel 16 i genomförandeförordningen, som dock är direkt tillämplig och inte kräver nationella genomförandeåtgärder.

Enligt 1 mom. i den nya paragrafen kan Transport- och kommunikationsverket inrätta geografiska UAS-zoner både genom en föreskrift och genom ett beslut, beroende på för en hur lång tid ett område inrättas. Tillfälliga områden som är i kraft mindre än ett år ska inrättas genom ett beslut, medan områden som är i kraft mer än ett år ska inrättas genom en föreskrift. Såsom det konstateras ovan i motiveringen till 11 a § kan Transport- och kommunikationsverket inrätta en zon genom en föreskrift på eget initiativ eller på förslag av någon annan och genom ett beslut på ansökan av operatören av ett obemannat luftfartygssystem. Verket kan inrätta en zon för kommersiell verksamhet samt för hobby-, forsknings- och försöksverksamhet. Inom denna zon är ett obemannat luftfartyg befriat från ett eller flera av de krav som gäller den öppna kategori som avses i genomförandeförordningen om obemannad luftfart. Kraven enligt artikel 4 i förordningen är följande: a) det obemannade luftfartygssystemet ingår i en av de klasser som anges i den delegerade förordningen eller är privatbyggt eller uppfyller villkoren i artikel 20, b) det obemannade luftfartygets maximala startmassa underskrider 25 kilogram, c) fjärrpiloten ser till att det obemannade luftfartyget flyger på ett säkert avstånd från människor och inte flyger över folksamlingar, d) fjärrpiloten har hela tiden det obemannade luftfartyget inom synhåll, utom när det flygs i följ migläge eller när en observatör av det obemannade luftfartyget används i enlighet med del A i bilagan till förordningen, e) under flygningen hålls det obemannade luftfartyget på ett avstånd av högst 120 meter från den närmsta punkten på jordens yta enligt del A i bilagan, utom när det flyger över ett hinder, och f) under flygningen bär det obemannade luftfartyget inte på något farligt gods och släpper inte ut något material. Dessutom fastställs krav i bl.a. artikel 8, enligt vilken fjärrpiloter som använder obemannade luftfartygssystem i den ”öppna” kategorin ska uppfylla de kompetenskrav som anges i del A i bilagan. Inom en geografisk UAS-zon enligt den nya 11 b § inom vilken det är möjligt att avvika från ett eller flera av kraven enligt den öppna kategorin kan det alltså göras avvikelser från t.ex. den viktgräns som fastställts för obemannade luftfartyg, kraven på att flygningen ska ske inom synhåll och/eller höjdkraven. Det är dock inte möjligt att avvika från försäkringskravet enligt 136 § i luftfartslagen, utan försäkringen ska vara i kraft alltid då det är fråga om verksamhet enligt den specifika kategorin, trots att verksamheten sker inom ett område enligt 11 b §.

En geografisk UAS-zon är en ny typ av område som gäller en luftfartsbransch som utvecklas snabbt, vilket talar för att ett tidsbundet område inrättas. Efter detta kan man på nytt ansöka om att ett sådant område ska inrättas. Giltighetstiderna på flera år möjliggör en tämligen långvarig verksamhet.

En zon kan inrättas för användarens egen verksamhet eller för samarbete mellan flera aktörer eller för allmänt bruk. Exempel på eventuella sökandegrupper är t.ex. modellflygklubbar som på klubbens flygningsplats vill flyga obemannade luftfartyg med avvikelse från kraven enligt den öppna kategorin, t.ex. maximihöjdgränsen på 120 meter.

Enligt artikel 15.2 i genomförandeförordningen får medlemsstaterna på grundval av en riskbedömning som utförts av den behöriga myndigheten utse vissa geografiska zoner där drift av obemannade luftfartygssystem är undantagen från ett eller flera av kraven för den öppna kategorin. En förutsättning för inrättande av en zon är att flygsäkerheten inte äventyras. I 9 § 4 mom. i den gällande luftfartslagen finns ett motsvarande krav som det föreslås att ska slopas, och därför ska bestämmelsen överföras till den nya 11 a §. Transport- och kommunikationsverket utför en riskbedömning när det går igenom en eventuell ansökan om inrättande av en geografisk

UAS-zon eller bedömer inrättande av en sådan zon på eget initiativ. Transport- och kommunikationsverket utför en riskbedömning när det går igenom en eventuell ansökan om inrättande av en geografisk UAS-zon eller bedömer inrättande av en sådan zon på eget initiativ samt när verket går igenom de utlåtanden det fått.

Innan föreskriften meddelas eller beslutet fattas ska Transport- och kommunikationsverket avtala med Försvarsmakten om inrättande av en geografisk UAS-zon. I avtalsförfarandet utreds de geografiska UAS-zonernas konsekvenser för den militära luftfartens verksamhetsförutsättningar och för utförandet av Försvarsmaktens lagstadgade uppgifter. Förfarandet innebär inte att Försvarsmakten har behörighet att inrätta en zon, utan det är Transport- och kommunikationsverket som är behörig myndighet i ärendet. Avsikten är att säkerställa att den zon som inrättas inte äventyrar den militära luftfartens verksamhetsförutsättningar eller utförandet av Försvarsmaktens uppgifter. Utförandet av Försvarsmaktens lagstadgade uppgifter förutsätter att den militära luftfartens verksamhetsförutsättningar tryggas också i fråga om låga flyghöjder. För att trygga flygsäkerheten och försvaret ska Försvarsmaktens ståndpunkt om inrättande av geografiska UAS-zoner eller deras geografiska omfattning och utsträckning i höjdled beaktas.

Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket vid behov höra Gränsbevakningsväsendet. Transport- och kommunikationsverket hör Gränsbevakningsväsendet då prövningen av om en föreskrift ska meddelas eller ett beslut fattas gäller för Gränsbevakningsväsendet viktiga intressen. Sådana intressen är med tanke på gränsbevakningen viktiga områden, Gränsbevakningsväsendets objekt, närhet till gränsen och havsområden. Avsikten är att hörandet ska ske i den inledande fasen av beredningen och att Gränsbevakningsväsendets eventuella intressen ska beaktas. De kriterier på vilka obemannad luftfart kan begränsas eller förbjudas i enlighet med 11 a § har självfallet betydelse också när inrättande av ett område enligt 11 b § bedöms. Om t.ex. Försvarsmakten lägger fram försvarsrelaterade orsaker för att det inte bör inrättas en möjliggörande geografisk UAS-zon är det svårt att anses att det är motiverat att inrätta ett sådant område. Dessutom föreslås det att offentlig delgivning tas i bruk i enlighet med 55 § 2 mom. i förvaltningslagen (434/2003) när det gäller ägare och innehavare av de fastigheter som finns under ett luftrumsområde. Avsikten är att genom detta hörande som gäller ägare och innehavare av fastigheterna utvidga möjligheten till delfående jämfört med nuläget. Användningen av offentlig delgivning är motiverad eftersom det är omöjligt att på förhand veta antalet ägare eller innehavare av de fastigheter som finns på det område som ligger under zonen.

Såsom det beskrivs ovan har riksdagen godkänt en uppdatering av förvaltningslagen i form av en reform av de allmänna bestämmelserna om offentlig delgivning och offentlig kungörelse så att offentliggörande på myndighetens webbplats i det allmänna datanätet blev förstahandsförfarande när dessa former av delgivning används (RP 239/2018 rd, RSv 247/2018 rd). Reformen av bestämmelserna om offentlig delgivning och offentlig kungörelse trädde i kraft vid ingången av 2020. Vid offentlig delgivning ska ett meddelande om att handlingen finns tillgänglig publiceras på myndighetens webbplats i det allmänna datanätet och vid behov i den tidning ur vilken mottagaren kan antas bäst få information om saken. Den officiella tidningen behåller dock sin ställning som det meddelandesätt som bestämmer tidpunkten för delfåendet vid offentlig delgivning i sådana exceptionella situationer där ett meddelande om att handlingen finns tillgänglig inte har kunnat publiceras på myndighetens webbplats.

För att förebygga de hot och risker som observerats på basis av Transport- och kommunikationsverkets riskbedömning kan enligt det nya *3 mom.* villkor eller begränsningar fastställas i beslutet. Det är motiverat att den nationella lagstiftningen möjliggör att det fastställs villkor för obemannad luftfart eftersom den obemannade luftfarten beräknas öka i betydande grad. Viktigt är att de möjliggörande geografiska UAS-zonerna inte får orsaka fara för

flygsäkerheten eller skada annan flygtrafik. De får inte heller medför fara för t.ex. hälsa, miljö eller egendom.

Transport- och kommunikationsverket kan fastställa villkor för flygsäkerheten och skyddsåtgärder, villkor för att säkerställa allmän ordning och säkerhet samt villkor för metoder och system. Dessa villkor kan inbegripa villkor för undantag från trafikreglerna för luftfart. Om det t.ex. inom ett område är möjligt att avvika från kraven på att flygningen ska ske inom synhåll, kan det i beslutet fastställas villkor för hur flygsäkerheten garanteras i en sådan situation. I synnerhet ökningen av den kommersiella obemannade luftfarten ökar den obemannade luftfarten i tätt bebodda områden, vilket bör beaktas med tanke på säkerheten. Om flera tjänsteleverantörer börjar erbjuda olika tjänster med hjälp av obemannad luftfart inom samma område, bör det utvärderas hur man säkerställer att de obemannade luftfartygen vet att väja för varandra. Om kravet på att flygningen ska ske inom synhåll frångås inom ett område där flera aktörer bedriver verksamhet med obemannade luftfartyg, kan eventuella villkor gälla t.ex. användning av ett system med hjälp av vilket olika operatörer eller deras obemannade luftfartyg kan kommunicera med varandra.

Initiativet U-space som bereds som bäst inom Europeiska unionen möjliggör att uppgifter om både obemannade och bemannade luftfartygs läge och andra uppgifter om dem ges till aktörerna med hjälp av en plattformstjänst. Utvecklandet av initiativet pågår ännu, men om någon form av tekniskt system tas i bruk, kan Transport- och kommunikationsverket enligt de nuvarande uppgifterna om beredningen fastställa att ett villkor för användning av systemet är att verksamheten bedrivs inom en geografisk UAS-zon.

Det kan eventuellt vara behövligt att fastställa att ett villkor är att det inom zonen ska finnas en ansvarig person som samordnar den verksamhet som de olika aktörerna bedriver. Motsvarande förfarande med en ansvarig person tillämpas i nuläget t.ex. i samband med vissa publikevenemang med tanke på vilka det inrättas ett farligt område inom vilket luftfart bedrivs med både helikoptrar och obemannade luftfartyg.

Villkor kan fastställas också för att säkerställa den militära luftfartens verksamhetsförutsättningar eller utförandet av Försvarsmaktens uppgifter så att i synnerhet Försvarsmaktens intressen blir beaktade. Dessutom kan det fastställas villkor som gäller luftrumszonens användargrupp så att det av beslutet framgår huruvida zonen har inrättats endast för användarnas egen verksamhet, för samarbete mellan flera aktörer eller för allmänt bruk. Verket behöver även kunna följa upp verksamheten, och därför ska verket kunna fastställa villkor som gäller skyldighet att rapportera till myndigheter och andra instanser. Dessutom ska det kunna fastställas tidsmässiga begränsningar (som gäller tiden på dygnet och årstiden) och begränsningar som gäller väderförhållandena så att användningen av ett område kan begränsas t.ex. för att minimera bullerolägenheter. Inrättande av en luftrumszon inbegriper redan i sig geografiska begränsningar, men det kan utöver den områdesspecifika begränsningen av zonen också fastställas andra geografiska begränsningar och begränsningar i höjdled som gäller inom zonen.

Enligt *4 mom.* i paragrafen kan Transport- och kommunikationsverket på eget initiativ av grundad anledning eller på ansökan av operatören av det obemannade luftfartygssystemet ändra villkoren i det beslut som avses i 1 mom., om de omständigheter som rådde när beslutet fattades har ändrats väsentligt. Grundad anledning gäller i synnerhet en ändring som Transport- och kommunikationsverket gör på eget initiativ. Transport- och kommunikationsverket ska avtala med Försvarsmakten och vid behov höra Gränsbevakningsväsendet även i fråga om en ändring. Trots att föreskrifter meddelas eller beslut fattas för viss tid kan det vara behövligt att ändra eller återta dem, om t.ex. den användare som har ansökt om att en zon ska inrättats har upphört med sin verksamhet, eller om det har byggts något nytt inom området och det till följd av detta

inte längre är tryggt att inom området avvika från kraven enligt den öppna kategorin. Avsikten är att ändring av villkoren i en föreskrift eller ett beslut ska vara det primära sättet att säkerställa en trygg verksamhet inom en geografisk UAS-zon. På beslut som baserar sig på 11 b § tillämpas ändringssökandeförfarandet enligt 181 §, såsom beskrivs i motiveringen till 11 a §.

Enligt *5 mom.* i paragrafen kan Transport- och kommunikationsverket återta en föreskrift eller ett beslut, om de omständigheter som rådde när föreskriften meddelades eller beslutet fattades har förändrats väsentligt och verksamheten inte kan fortgå genom en ändring av villkoren i enlighet med 3 mom., eller operatören av det obemannade luftfartygssystemet upprepade gånger bryter mot bestämmelserna i denna lag eller mot villkoren i föreskriften eller beslutet inom den geografiska UAS-zonen.

11 c §. *Farliga områden.* Det föreslås att en ny 11 c § fogas till lagen och att 11 § 2 mom. i den gällande lagen överförs till den nya paragrafen, dvs. bestämmelserna om farliga områden i nästan oförändrad form. Den gällande lagen innehåller ingen uppdelning av när Transport- och kommunikationsverket ska beteckna ett område som ett farligt område genom en föreskrift och när detta ska göras genom ett beslut. I praktiken har verket inrättat permanenta farliga områden genom en föreskrift och tillfälliga farliga områden för en tid av högst ett år genom ett beslut. Det finns inga tillfälliga farliga områden som är i kraft mer än ett år. I 109 § 1 mom. i luftfartslagen anges att om inte något annat följer av 11 §, beslutar Transport- och kommunikationsverket om inrättande och ändring av luftrumsblock inom en del av det luftrum som Finland ansvarar för. Vid beslutsfattandet ska Transport- och kommunikationsverket ta hänsyn till smidig flygtrafik, försvarsaspekter, samordning av civil och militär luftfart samt lämpliga verksamhetsförutsättningar för statlig luftfart och förutsättningar för sportflygning. I praktiken baserar sig tidtabellen för luftrumsreformerna på tidtabellerna för publikationssystemet för Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO:s luftrumsändringar (Aeronautical Information Regulation And Control, AIRAC). I Finland träder de permanenta luftrumsändringarna i kraft kring mitten av april i enlighet med AIRAC-tidtabellen. Detta gäller uppdateringen av den med stöd av 11 § i luftfartslagen utfärdade statsrådsförordningen om områden där luftfart är inskränkt samt uppdateringen av Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om farliga områden, eftersom dessa områden ska synas på luftfartskartorna och AIS-tjänsteleverantören ska iaktta ICAO:s AIRAC-tidtabeller. Praxis i fråga om farliga områden har alltså varit att nya permanenta farliga områden läggs till eller nuvarande områden ändras i eller avförs ur Transport- och kommunikationsverkets föreskrift en gång per år på så sätt att ändringarna träder i kraft i april. Om man har velat inrätta ett tillfälligt farligt område har det inrättats så att det gäller högst fram till dess att föreskriften ändras nästa gång. Avsikten är inte att nu ändra denna praxis. Den maximala giltighetstiden för ett tillfälligt farligt område, dvs. ett år, ska tas in i paragrafen för tydlighetens skull.

Enligt den gällande lagen ska områdeskontrollen underrättas om när utövandet av sådan verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet inleds och avslutas inom farliga områden. Det föreslås att förfarandet för anmälan av när utövandet av verksamheten inleds och avslutas inom ett farligt område införs i den handbok som styr luftrumsplaneringen och som avses i 107 § 2 mom. Handboken är ett verktyg för den operativa verksamheten och i den beskrivs redan i nuläget anmälningsförfarandet i mer detalj än i lagen. I den gällande lagen anges att cellen för luftrumsplanering enligt FUA-förordningen dessutom av särskilda skäl får bestämma och beteckna områden som tillfälliga farliga områden för en tid av högst två veckor, förutsatt att anvisningar om betecknandet finns i den handbok som styr luftrumsplaneringen och som nämns i 107 § 2 mom. I denna bestämmelse stryks som onödig hänvisningen till FUA-förordningen samt till 107 § i luftfartslagen, eftersom en hänvisning till FUA-förordningen finns i definitionen av cell för luftrumsplanering och hänvisningen redan används i sin nya utformning i den

föregående bestämmelsen om anmälan om när verksamhet som äventyrar flygsäkerheten inleds och avslutas.

55 §. *Luftfartygs och fjärrstyrningsplatsers besättning.* Bestämmelserna i paragrafen ska sättas i kraft också i fråga om verksamhet med fjärrstyrda luftfartyg så att i 182 § i luftfartslagen stryks kravet på att det genom förordning av statsrådet ska bestämmas om när bestämmelserna i paragrafen blir tillämpliga på verksamheten i fråga. I 2 mom. 3 punkten ska det tas in en möjlighet för Transport- och kommunikationsverket att meddela sådana närmare föreskrifter som förutsätts för flygsäkerheten också i fråga om utbildning och erfarenhet som krävs av fjärrpiloter samt behörighet som krävs av besättningen och fjärrpiloter. Dessutom görs det i paragrafens 2 mom. 2 punkt på finska en språklig korrigering av en böjningsform.

I 55 § i den gällande luftfartslagen finns ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter på basis av vilket verket meddelar sådana närmare föreskrifter som förutsätts för flygsäkerheten om bl.a. ett luftfartygs befälhavare och besättning, de certifikat och behörigheter som krävs, utbildning och erfarenhet samt maximala arbetstider. Med stöd av andra meningen i 182 § i luftfartslagen tillämpas bestämmelserna i paragrafen på verksamhet med fjärrstyrda luftfartyg dock först från en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. Det föreslås att 55 § ska strykas från listan med de i 182 § avsedda bestämmelser som sätts i kraft genom förordning av statsrådet, vilket innebär att det i 55 § avsedda bemyndigandet att meddela föreskrifter inte omfattas av begränsningen av tillämpningen och det kommer att gälla också obemannad luftfart. Bestämmelserna i paragrafen kan dock tillämpas på verksamhet med fjärrstyrda luftfartyg också i fortsättningen endast till den del som inte något annat följer av Europeiska unionens förordningar eller internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Rätten av meddela föreskrifter kan bli tillämpligt i fråga om obemannad luftfart endast till den del som Finland har nationell behörighet att utfärda bestämmelser om obemannad luftfart, eftersom EASA-förordningen och de EU-rättsakter som utfärdats med stöd av den i huvudsak tillämpas på luftfart med obemannade luftfartyg. Således kommer de nationella föreskrifterna att gälla i huvudsak den obemannade luftfart som inte omfattas av deras tillämpningsområde, såsom statlig luftfart med obemannade luftfartygssystem.

Transport- och kommunikationsverkets rätt att meddela föreskrifter är noggrant avgränsad och den gäller endast en begränsad yrkesgrupp. Föreskrifterna ska i enlighet med 2 mom. förutsättas för flygsäkerheten och basera sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och på EASA-förordningen och de förordningar som Europeiska kommissionen har antagit med stöd av den. Föreskrifterna kan gälla den utbildning, erfarenhet och behörighet som krävs av dessa aktörer, oberoende av om det av aktörerna förutsätts certifikat, bevis eller godkännande som avses i 2 mom. 2 punkten. Med fjärrpilot avses en fysisk person som är förtrogen med användningen av ett obemannat luftfartyg och som använder dess styrorgan under flygningen eller som när det obemannade luftfartyget flyger automatiskt följer dess kurs och när som helst kan ingripa i och ändra denna.

93 §. *Säkerhetsledning som krävs av en leverantör av marktjänster.* Paragrafen ska upphävas eftersom den överlappar bestämmelserna i EASA-förordningen. I den reviderade EASA-förordningen utvidgades tillämpningsområdet till att gälla också marktjänster och säkerheten för dem. I fortsättningen ska på säkerheten i fråga om marktjänster direkt tillämpas de bestämmelser i EASA-förordningen som gäller säkerheten i fråga om marktjänster.

Med marktjänster avses enligt artikel 3.23 i EASA-förordningen tjänster som tillhandahålls på flygplatser omfattande säkerhetsrelaterad verksamhet på områdena övervakning på marken, flygklarering och kontroll av lastning, passagerartjänster, bagagehantering, fraktgods och

posthantering, hantering av luftfartyg på plattan, luftfartygstjänster, bränsle- och oljehantering och lastning av catering, och detta omfattar fallet då luftfartygsoperatörer tillhandahåller dessa marktjänster till sig själva.

Med stöd av artikel 2.1 d i EASA-förordningen ska förordningen tillämpas på tillhandahållande av marktjänster vid de flygplatser som avses i artikel 2.1 e. Marktjänst ska med stöd av artikel 33 i EASA-förordningen uppfylla de grundläggande krav som anges i bilaga VII och, i tillämpliga fall, bilaga VIII till EASA-förordningen. I bilaga VII till EASA-förordningen föreskrivs det om bl.a. ansvar hos leverantörer av marktjänster, ledningssystemet, systemet för rapportering av händelser och utarbetandet av en manual för marktjänster. Dessutom föreskrivs det i artikel 37 i EASA-förordningen om skyldigheten för organisationer som ansvarar för tillhandahållande av marktjänster att deklarera sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med de tjänster som tillhandahålls i överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 33. Med stöd av artikel 39 i EASA-förordningen ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter där det fastställs detaljerade bestämmelser om bl.a. deklarationen enligt artikel 37 och rättigheterna och skyldigheterna för de organisationer som tillhandahåller marktjänster och som lämnat deklarationen samt i syfte att ändra bilaga VII och bilaga VIII – om det är nödvändigt av tekniska eller driftsmässiga skäl eller på grund av den vetenskapliga utvecklingen eller säkerhetsbevis i fråga om flygplatser, i den om-fattning som behövs för att uppnå målen i artikel 1 i EASA-förordningen.

102 §. *Tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden.* Försvarsmakten ska tas med i listan i paragrafens 1 mom. på myndigheter vars personal har rätt att få tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden på basis av sina tjänsteåligganden. Dessutom ska ett skrivfel korrigeras i 1 mom. i den finska paragrafen. Förslaget innefattar att gällande praxis förtydligas i luftfartslagen. Försvarsmaktens personal har också i nuläget tillträde till flygplatsers behörighetsområden för skötseln av sina lagstadgade uppgifter. Med tanke på konsekvensen i lagstiftningen och lagstiftningens tydlighet skulle det vara ändamålsenligt att det i luftfartslagens bestämmelser om tillträde till flyg-platser föreskrivs om Försvarsmaktens tillträde på samma sätt som om andra säkerhetsmyndigheters tillträde.

I Finland har etablerad praxis varit att Försvarsmaktens personal ska ha tillträde till flygplatsers behörighetsområden för skötseln av försvarsmaktens lagstadgade uppgifter. Bestämmelser om dessa uppgifter finns i lagen om försvarsmakten (551/2007) och territorialövervakningslagen (755/2000). I samband med beredningen av regeringens proposition har det förts fram ett behov på lagnivå av ett förtydligande av att Försvarsmakten har ett med andra säkerhetsmyndigheter jämförbart behov av att få tillträde till flygplatser flygsida och behörighetsområden. Försvarsmaktens behov av tillträde till flygplatsers behörighetsområden baserar sig på sådana uppgifter enligt den gällande lag-stiftningen som alltid preciseras från fall till fall på förordnande av en överordnad.

Bestämmelserna ska också i fortsättningen möjliggöra att Försvarsmakten snabbt och flexibelt får tillträde till alla områden på en flygplats, och detta förutsätter i Finlands översikt av internationella händelser, som i nuläget kallas för modellen för övergripande säkerhet, ett exceptionellt intensivt myndighetssamarbete för att trygga samhällets vitala funktioner. Ett så integrerat myndighetssamarbete som möjligt möjliggör en sådan användning av ett begränsat antal resurser som kan svara på också snabba förändringar i säkerhetsmiljön, inklusive hot mot flera branscher. Inom luftfarten syns modellen för övergripande säkerhet och integrerat myndighetssamarbete särskilt i form av att verksamheten är uppdela i civil luftfart och militär luftfart (t.ex. luftrumsplanering) och gemensam användning av infrastruktur (flygplatser) som inte fysiskt kan avskiljas från varandra utan av Försvarsmaktens lagstadgade funktioner blir lidande. Tryggande av den civila luftfarten orsakas ingen betydande belastning av

Försvarsmaktens lagstadgade uppgifter eftersom Försvarsmaktens behov av att få tillträde till flygplatsers behörighetsområden i praktiken är mer begränsat än för de andra säkerhetsmyndigheter som räknas upp i samma moment.

Den föreslagna ändringen gäller med tanke på tryggandet av den civila luftfarten också EU-lagstiftningen, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008, som också kallas förordningen om skyddsregler, och i de bestämmelser på lägre nivå som har utfärdats med stöd av den. EU-bestämmelserna om tryggande av den civila luftfarten är som helhet mycket detaljerade och Europeiska kommissionen som övervakar tillämpningen av dem har upprepade gånger fäst uppmärksamhet vid att Finlands nuvarande sätt att tillåta att Försvarsmakten får tillträde till civila flygplatser kräver ytterligare utredningar. I de övriga EU-medlemsstaterna har militärens behov av tillträde till flygplatsers behörighetsområden inte vanligen jämställts med behoven hos polisen, tullen och myndigheterna som ansvarar för gränsbevakningen, vilka uppfattas som brottsbekämpande myndigheter. Att samordna ett myndighetssamarbete av det nuvarande slaget avseende Finlands modell för övergripande säkerhet till EU-regelverket förutsätter av denna orsak särskild uppmärksamhet. Att det i den nationella luftfartslagen anges att Försvarsmakten har en ställning jämförbar med andra säkerhetsmyndigheters visar bättre dessa myndigheters jämförbarhet också när det gäller EU-lagstiftningen. Dessutom ska bakgrunden till de tekniska detaljerna i diskussionen om genomförandet av EU-bestämmelserna om tryggande av luftfart i sista hand kunna härledas till den utgångspunkt avseende befogenhetsfördelningen som finns i fördraget om Europeiska unionen (FEU artikel 4.2), enligt vilken unionen ska respektera medlemsstaternas väsentliga stat-liga funktioner, särskilt funktioner vars syfte är att hävda deras territoriella integritet, upprätthålla lag och ordning och skydda den nationella säkerheten. Med beaktande av vad som anges ovan och den decennielånga erfarenhet av branschen för tryggande av Finlands luftfart, där Försvarsmaktens tillträde till flygplatsers behörighetsområden på basis av sina tjänsteåligganden aldrig har äventyrat tryggandet av den civila luftfarten är den föreslagna ändringen av 102 § 1 mom. i luftfartslagen också förenlig med målet för EU-bestämmelserna om tryggande av den civila luftfarten. Ändringen omfattas som sådan av det nationella handlingsutrymmet.

125 §. *Tillämpning av händelseförordningen.* Det föreslås att det i 1 mom. i paragrafen tas in en precisering enligt vilken händelseförordningen inte tillämpas på obemannade luftfartyg som avses i artikel 3.2 andra stycket i förordningen. Enligt den artikeln i händelseförordningen ska förordningen inte tillämpas på händelser och annan säkerhetsrelaterad information som involverar obemannade luftfartyg för vilka ett certifikat eller en deklaration inte krävs enligt artikel 56.1 och 56.5 i EASA-förordningen, såvida inte händelsen, eller sådan annan säkerhetsrelaterad information, som involverar ett sådant obemannat luftfartyg resulterade i att en person skadats med dödlig utgång eller kommit till allvarlig skada eller involverade andra luftfartyg än obemannade luftfartyg.

Bestämmelser om de certifikat- och deklarationskrav för obemannade luftfart som avses i artikel 56 i EASA-förordningen finns i genomförandeförordningen om obemannad luftfart. Enligt artikel 3 i genomförandeförordningen ska det för drift av obemannade luftfartygssystem i den specifika kategorin krävas ett operativt tillstånd som utfärdas av den behöriga myndigheten eller ett tillstånd som erhållits i enlighet med artikel 16 eller, under särskilda omständigheter, en deklaration som avges av en operatör av ett obemannat luftfartygssystem. I samma artikel anges också att för drift i den certifierade kategorin ska det krävas certifiering enligt den delegerade förordningen, certifiering av operatören och, i tillämpliga fall, utfärdandet av en licens till fjärrpiloten. Enligt artikel 3 i genomförandeförordningen ska det dessutom för drift av obemannade luftfartygssystem i den öppna kategorin inte krävas något operativt tillstånd i

förväg och inte heller att operatören av det obemannade luftfartygssystemet avger en operativ deklaration före påbörjandet av driften.

Undantaget gäller i huvudsak drift med obemannade luftfartyg enligt den öppna kategorin, där risken är lägst. I den öppna kategorin är operatören av ett obemannat luftfartyg inte skyldig att rapportera händelser annat än i det fallet att händelsen resulterade i att en person skadats med dödlig utgång eller kommit till allvarlig skada eller involverade andra luftfartyg än obemannade luftfartyg på grund av händelseförordningens tillämpningsområde. Händelseförordningen ska i Finland också i fortsättningen tillämpas på i princip alla luftfartyg, dock med beaktande av det undantag som beskrivs ovan.

Enligt artikel 3.2 tredje stycket i händelseförordningen får medlemsstaterna besluta att också tillämpa händelseförordningen på händelser och annan säkerhetsrelaterad information som involverar luftfartyg som EASA-förordningen inte är tillämplig på. Det föreslås inga ändringar av huvudregeln att händelseförordningen i Finland i enlighet med det nationella handlingsutrymmet enligt artikel 3 i förordningen tillämpas också på sådana luftfartyg som EASA-förordningen inte tillämpas på. Nationellt omfattar rapporteringsskyldigheten också de ovannämnda statsluftfartygen, luftfartyg enligt bilaga I till EASA-förordningen samt lätta luftfartyg som på basis av den nationella möjligheten till undantag inte omfattas av EASA-förordningens tillämpningsområde. Således föreslås det inte av skyldigheten att rapportera händelser ska avgränsas mer än vad som är nödvändigt till följd av händelseförordningens genom EASA-förordningen ändrade tillämpningsområde i fråga om tillstånds- eller rapporteringsplikten avseende obemannade luftfartyg. I den gällande luftfartslagen har motsvarande nationella handlingsutrymme tagits i bruk. Genom en så omfattande tillämpning av händelseförordningen som möjligt tryggas en så heltäckande tillgång till information som möjligt om avvikande händelser inom luftfarten så att det genom att analysera händelser är möjligt att identifiera eventuella negativa trender och potentiella säkerhetshot redan före de utvecklas till allvarliga säkerhetsproblem. Dessutom kan utvecklingen av säkerhetssituationer förutses.

136 §. *Skadeståndsansvar.* I paragrafens 3 mom. ska det tas in en ny mening enligt vilken den princip om strikt ansvar som anges i 2 mom. och som traditionellt har iakttagits vid luftfart inte ska tillämpas på en skada som vållas i verksamhet som bedrivs i den öppna eller den specifika kategorin när ett obemannat luftfartyg används för luftfart. I stället för principen om strikt ansvar ska i situationer enligt den nya meningen skadeståndsansvaret fastställas i enlighet med huvudregeln enligt 1 mom., dvs. enligt skadeståndslagen. Strikt ansvar ska dock tillämpas på obemannad luftfart då det inte är fråga om verksamhet enligt den öppna eller den specifika kategorin, dvs. verksamhet enligt den certifierade kategorin.

Inom obemannad luftfart har strikt ansvar tidigare gällt endast obemannad luftfart som bedrivs för kommersiell verksamhet. Utan ändringen av bestämmelsen om skadeståndsansvar skulle den terminologiska ändring som orsakas av EASA-förordningen och som beskrivs ovan i avsnitt 3.3 utvidga utgångspunkten för strikt ansvar så att den nationellt gäller också ägare, innehavare och operatörer av obemannade luftfartyg som tidigare betraktades som modellflygplan.

Strikt ansvar har vanligen gällt för verksamheter som orsakar fara för exceptionell skada. Ansvaret baserar sig på enbart orsakande av risk utan att verksamheten kan klandras. Utvidgningen av utgångspunkten för strikt ansvar så att det utöver på kommersiell verksamhet tillämpas också på obemannad luftfart som bedrivs för hobby eller sport beror, liksom det konstateras ovan, på en terminologisk ändring. I beredningen av den EU-reglering som orsakar den terminologiska ändringen har en utvidgning av utgångspunkten strikt ansvar så att den gäller all obemannad luftfart inte bedömts, och det har inte varit det uttryckliga syftet med regleringen.

Att ett så omfattande skadeståndsansvar gäller all verksamhet med obemannade luftfartyg – oberoende och utan bedömning av riskerna med verksamheten – kan inte anses ändamålsenligt eller proportionellt.

I fortsättningen ska skadeståndsansvaret fastställas på basis av risken med verksamheten i stället för på basis av avsikten med verksamheten. Fastställande av skadeståndsansvaret påverkas av till vilken kategori av verksamhet med obemannade luftfartyg som verksamheten hör. Kategorierna beskrivs i avsnitt 2.2.2. Det normala skadeståndsansvar enligt skadeståndslagen som är begränsat till vållandeansvar skyddar i den öppna och den specifika kategorin fjärrpiloten från ersättningsansvar för sådana skador som är helt och hållet oförutsebara och som inte kunde ha undvikits ens genom ett extremt noggrant agerande. I den öppna och den specifika kategorin kan det ofta vara fråga om t.ex. hobby- eller sportverksamhet där minderåriga fjärrstyr obemannade luftfartyg eller annan motsvarande, normal fritidsverksamhet. Det kan också vara fråga om kommersiell verksamhet. Verksamhet enligt den specifika kategorin inbegriper i princip fler risker än verksamhet enligt den öppna kategorin. Att skadeståndsansvaret fastställs på avvikande sätt för verksamhet enligt den öppna kategorin och för verksamhet enligt den specifika kategorin är inte ändamålsenligt på grund av de betydande problem som orsakas i den praktiska verksamheten. Det är möjligt att med samma anordningar bedriva verksamhet i både den öppna och den specifika kategorin och dessutom kan kategorin i praktiken ändras också mycket snabbt under flygningen om man t.ex. överstiger den maximala flyghöjden enligt den öppna kategorin. Att strikt ansvar utvidgas till verksamhet enligt den öppna och den specifika kategorin står inte i rätt proportion till den utövade verksamhetens natur och risken med verksamheten. Att strikt ansvar utvidgas till verksamhet enligt dessa kategorier gör det dessutom svårare att försäkra verksamheten.

139 §. *Nationella försäkringskrav.* Till paragrafen fogas ett nytt 4 mom. med bestämmelser om nationella försäkringskrav för obemannad luftfart. Momentet blir tillämpligt endast när den obemannade luftfarten inte omfattas av tillämpningsområdet för förordningen om luftfartsförsäkring, såsom fastställs i 138 § i luftfartslagen. Bestämmelsen gäller således obemannade luftfartyg som har en startmassa på mindre än 20 kilogram vid verksamhet enligt den specifika och den certifierade kategorin. Luftfartyg, glidare och ultralätta luftfartyg som har en startmassa på mindre än 500 kilogram omfattas på samma sätt inte av tillämpningsområdet för förordningen om luftfartsförsäkring till den del det är fråga om tecknande av en försäkring mot terrorism eller krig.

I paragrafen föreskrivs det att en operatör av ett obemannat luftfartygssystem i kategorin specifik och kategorin certifierad ska ha en tillräcklig ansvarsförsäkring för den skada som den obemannade luftfarten vållar. Ansvarsförsäkringens innehåll ska inte vara bundet till förordningen om luftfartsförsäkring och det ska inte krävas att ansvarsförsäkringen täcker terrorism eller krigshandlingar. Som en tillräcklig ansvarsförsäkring kan vid verksamhet enligt den specifika och den certifierade kategorin med obemannade luftfartyg som väger mindre än 20 kilogram anses vara t.ex. en försäkring som motsvarar en normal ansvarsförsäkring och som gäller typiska skadesituationer och de ansvar som orsakas skadevållaren med stöd av vid respektive tidpunkt gällande lag. Vid bedömningen av ansvarsförsäkringens tillräcklighet ska man beakta verksamhetens art och risker, sannolikheten för skada samt Transport- och kommunikationsverkets eventuella anvisningar eller rekommendationer om ansvarsförsäkringsnivåerna för verksamhet med obemannade luftfartyg. Försäkringen ska gälla under hela den tid under vilken verksamheten bedrivs.

Enligt paragrafen är det alltid operatören av ett obemannat luftfartygssystem som har ansvar för att teckna en försäkring. När verksamhet med obemannade luftfartyg utövas inom en sammanslutning eller som en del av en sammanslutnings verksamhet ska skyldigheten att teckna

en ansvarsförsäkring i första hand kunna fullgöras genom en försäkring som tecknas av sammanslutningen. I detta fall omfattas de fjärrpiloter som använder obemannade luftfartyg inom ramen för sammanslutningens verksamhet av sammanslutningens försäkringsskydd. En betalningsanmärkning som framgår av kreditupplysningsregister hindrar som sådan inte att en försäkring beviljas. En betalningsanmärkning kan dock innebära att försäkringsbolaget nekar till att ingå ett avtal eller ställer särskilda krav på försäkringen, såsom en förskottsbetalning. Om en enskild fjärrpilot har problem att få en försäkring på grund av en betalningsanmärkning eller någon annan orsak har fjärrpiloten dock möjlighet att omfattas av ett försäkringsskydd genom att utöva verksamhet i en sådan sammanslutning som har försäkrat den verksamhet som utövas inom ramen för sammanslutningen.

Enligt paragrafen gäller skyldigheten att teckna en försäkring verksamhet enligt kategorin specifik och kategorin certifierad med obemannade luftfartyg när verksamheten inte omfattas av tillämpningsområdet för förordningen om luftfartsförsäkring. En försäkring ska tecknas också då verksamhet utövas inom en geografisk UAS-zon enligt 11 b § och det är fråga om en avvikelse från kraven enligt den öppna kategorin. Verksamheten inom en geografisk UAS-zon är således inte befriad från skyldigheten att teckna en försäkring, om det faktiskt är fråga om verksamhet enligt kategorin specifik. Den verksamhet som bedrivs i den specifika och den certifierade kategorin innefattar på det sätt som beskrivs i avsnitt 2.2.2 flera risker än verksamhet i den öppna kategorin och det är där-för ändamålsenligt att skyldigheten att teckna en försäkring gäller verksamhet enligt dessa kategorier.

Jämfört med nuläget ska bestämmelserna om skyldigheten att försäkra verksamhet med obemannade luftfartyg i fortsättningen inte grunda sig på indelningen i obemannade luftfartyg som används för hobby eller sport och obemannade luftfartyg som används för kommersiell verksamhet. Försäkringsskyldigheten ska på motsvarande sätt som fastställandet av skadeståndsansvaret basera sig på kategorierna av obemannade luftfartygssystem och den risk verksamheten medför.

Avsikten med skyldigheten att teckna en försäkring är att skydda den skadelidandes ställning och rätt att få ersättning av skadevållaren för den skada som har orsakats honom eller henne. Med obligatorisk ansvarsförsäkring ska utomstående skyddas mot en skadevållares eventuella insolvens på så sätt att eventuella skadevållare tvingas att teckna en försäkring. Ansvarsförsäkring täcker dock inte automatiskt de skador som or-sakas av olyckor. En skadelidande kan skydda sig själv och sin egen egendom i situationer där det inte anges att någon annan har skadeståndsansvar genom att själv teckna en egendoms-, olycksfalls- eller livförsäkring.

I verksamhet enligt den öppna kategorin är operatören av ett obemannat luftfartygssystem inte skyldig att teckna en försäkring. En ändring jämfört med nuläget är att för kommersiell verksamhet med obemannade luftfartyg gäller således inte en ovillkorlig skyldighet att teckna en försäkring när det är fråga om verksamhet enligt den öppna kategorin. En försäkring kan dock fortfarande tecknas på frivillig basis.

178 §. *Luftfartsförseelse*. Enligt 178 § 1 mom. 3 punkten i luftfartslagen ska den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot ett i 11 § avsett förbud som gäller områden där luftfart är inskränkt eller en i den paragrafen avsedd begränsning som gäller farliga områden, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för luftfartsförseelse dömas till böter. Punkten ska ändras eftersom 11 § i luftfartslagen ändras genom denna proposition. Det föreslås att 11 § ska gälla begränsning av och förbud mot användning av luftrum, den nya 11 a § begränsning av och förbud mot obemannad luftfart inom en geografisk UAS-zon, den nya 11 b § möjligheten att inom en geografisk UAS-zon avvika från kraven som

gäller obemannad luftfart samt den nya 11 c § farliga områden. Det föreslås att 178 § 1 mom. 3 punkten ändras så att den motsvarar de ändrade paragrafhänvisningarna och gör det straffbart att bryta mot ett förbud eller en begränsning enligt 11 a § som gäller en geografisk UAS-zon eller ett villkor enligt 11 b §. Däremot ska straffbarheten i fråga om begränsningar av farliga områden slopas som onödig eftersom luftfart inte är förbjuden eller begränsad inom farliga områden.

181 §. *Ändringssökande*. I paragrafen ska det inte längre hänvisas till förvaltningsprocesslagen utan till lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). Ändringen beror på att förvaltningsprocesslagen har upphävts och att den nya lagen om rättegång i förvaltningsärenden trädde i kraft den 1 januari 2020. En ändring jämfört med nuläget är att det förfarande med besvärstillstånd som är huvudregeln i förvaltningsprocessen genom en hänvisningsbestämmelse ska bli tillämpligt i alla ärenden som omfattas av luftfartslagen med stöd av lagen om rättegång i förvaltningsärenden. Bestämmelserna om besvärstillstånd i förvaltningsprocessen grundar sig på att högsta förvaltningsdomstolen är skyldig att bevilja besvärstillstånd när någon av de grunder som anges i lagen föreligger. Detta säkerställer att rättsskyddet förverkligas i form av ett system för ändringssökande i två steg. Bestämmelserna om besvärstillstånd är när man hos högsta förvaltningsdomstolen söker ändring i förvaltningsdomstolens beslut utgångspunkten i den nya allmänna lagen om rättegång i förvaltningsärenden. Den kanal för ändringssökande som avviker från det system med besvärstillstånd som är utgångspunkten i den nya allmänna lagen ska inte bevaras i luftfartslagen.

182 §. *Ikraftträdande*. Av de i paragrafen nämnda bestämmelser som tillämpas på verksamhet med fjärrstyrda luftfartyg först från och med en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet ska 55 och 73 § strykas. Den i paragrafen avsedda förordning av statsrådet om tillämpning av de i paragrafen nämnda bestämmelserna på verksamhet med fjärrstyrda luftfartyg har inte utfärdats. I fråga om 55 § medför ändringen att avgränsningen av tillämpningen av bestämmelserna i 55 § på verksamhet med fjärrstyrda luftfartyg slopas. Bestämmelserna i paragrafen kan dock tillämpas på verksamhet med fjärrstyrda luftfartyg också i fortsättningen endast till den del som inte något annat följer av Europeiska unionens förordningar eller internationella förpliktelser som är bindande för Finland. I fråga om 73 § är det fråga om en lagteknisk ändring. Paragrafen har upphävts genom lag 320/2018 och ska därför strykas från listan.

7.2 Lagen om transportservice

1 §. *Lagens tillämpningsområde*. Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 3 mom. genom vilket man börjar tillämpa den nationella möjlighet till undantag som avses i artikel 2.8 i EASA-förordningen och som gäller drift av lätta luftfartyg. Med hjälp av undantaget kan man låta den nationella regleringen omfatta eller från den nationella regleringen undanta vissa sådana luftfartygsklasser på vilka EASA-förordningen samt de delegerade akter och genomförandeakter som utfärdats med stöd av den annars tillämpas. I avsnitt 2.2.2 redogörs det närmare för det nationella handlingsutrymmet och de luftfartyg som avses i artikel 2.8 i EASA-förordningen.

Det föreslås att möjligheten till undantag börjar tillämpas fullt ut. Bestämmelser om tillämpningen av undantaget ska finnas både i lagen om transportservice och i luftfartslagen. Det föreslås att möjligheten till undantag börjar tillämpas fullt ut på det sätt som EASA-förordningen möjliggör. Den omfattar därmed alla flygplan, helikoptrar, segelflygplan och motordrivna segelflygplan som avses i artikel 2.8 i EASA-förordningen. I lagen om transportservice ska det föreskrivas om att bestämmelserna om drift av de ovannämnda lätta luftfartygen omfattas av de nationella bestämmelserna. I luftfartslagen ska det föreskrivas om

att konstruktion, produktion, underhåll och drift av lätta luftfartyg omfattas av luftfartslagen. I samband med den möjlighet till undantag som ges i EASA-förordningen har termen drift (eng. *operation activities, fi. lentotoiminta*) ansetts omfatta också certifikat och behörighet för dessa luftfartyg samt den utbildning som de kräver, dvs. alla aspekter som gäller användningen av luftfartyg. Certifikat, behörighet och utbildning samt tillstånd för drift omfattas av lagen om transportservice. Genom möjligheten till undantag ska det dock i luftfartslagen fortfarande föreskrivas om aspekter som gäller användningen av luftfartyg som omfattas av termen drift.

120 §. *Definitioner gällande flygverksamhet*. Det föreslås att 2 punkten i paragrafen ändras så att det i punkten hänvisas till den gällande EASA-förordningen. I nuläget hänvisas det i 2 punkten till den redan upphävda EASA-förordningen.

Det föreslås att 4 punkten i paragrafen ska upphävas. I 120 § 4 punkten i den gällande lagen om transportservice definieras *tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet*. Efter revideringen av EASA-förordningen har det hört till EU:s befogenheter att utfärda bestämmelser om obemannade luftfartyg. Genomförandeförordningen som har antagits med stöd av EASA-förordningen innehåller bestämmelser om tillstånd för drift av obemannade luftfartyg. Det är således fråga om bestämmelser som överlappar de ovan beskrivna EU-bestämmelserna och som därför ska upphävas.

135 a §. *Minimiåldern för en fjärrpilot för ett obemannat luftfartygssystem.* I propositionen föreslås att det till lagen ska fogas en ny 135 a §. I paragrafen ska det föreskrivas om minimiåldern för en fjärrpilot för ett obemannat luftfartygssystem. Det har inte tidigare krävts att fjärrpiloter för obemannade luftfartyg eller modellflygplan ska ha uppnått en viss minimiålder. Genomförandeförordningen innehåller bestämmelser om den inom EU harmoniserade minimiåldern för obemannade luftfartygssystem i olika driftkategorier. I paragrafen ska det nationella handlingsutrymmet i fråga om bestämmelserna om minimiåldern börja tillämpas. I avsnitt 2.2.2 redogörs det närmare för det nationella handlingsutrymmet och dess innehåll. Om det nationella handlingsutrymmet inte tillämpas är minimiåldern för fjärrpiloter 16 år i verksamhet enligt den öppna och den specifika kategorin.

Minimiåldern för en fjärrpilot är 12 år vid styrning av ett obemannat luftfartyg som hör till den öppna kategorin. Att minimiåldern fastställs till 12 år beaktar särskilt den nationella modellflygklubbsverksamheten samt behoven för den hobbyverksamhet med modellflyg som sker inom ramen för klubbarna. Hobbyer som involverar modellflygklubbar inleds vanligen i unga år och en stor del av modellflygklubbarnas medlemmar är unga personer. Genom att fastställa minimiåldern till 12 år minimeras den begränsande inverkan på hobbyverksamheten som bestämmelserna om minimiåldern har för modellflygklubbar och fjärrpiloter som inte hör till en modellflygklubb. Verksamhet i den öppna kategorin inbegriper i princip färre risker än verksamhet i den specifika eller den certifierade kategorin. De ovan beskrivna faktorerna talar för att minimiåldern fastställs till 12 år i den öppna kategorin och således för att det nationella handlingsutrymmet tillämpas fullt ut på det sätt som genomförandeförordningen om obemannad luftfart tillåter.

Minimiåldern för en fjärrpilot ska vara 15 år vid styrning av ett obemannat luftfartygssystem som hör till den specifika kategorin. Minimiåldern är högre än i verksamhet enligt den öppna kategorin eftersom det i den specifika kategorin är fråga om verksamhet som inbegriper större risker. I den specifika kategorin kan det obemannade luftfartyget fjärrstyras utom synhåll och det är möjligt att i verksamheten använda tyngre anordningar och flyga luftfartyget på en högre höjd.

I de nationella bestämmelserna om minimiåldern har man beaktat åldersgränsen för straffrättsligt ansvar som enligt 4 kap. 3 § i strafflagen (39/1889) är 15 år. I verksamhet i kategorin specifik är det i princip fråga om verksamhet på en sådan risknivå att fjärrpiloten kan förutsättas ha uppnått minst den åldersgräns för straffrättsligt ansvar som avses i strafflagen. På samma grund kan det också förutsättas att fjärrpiloten har skadeståndsrättsligt ansvar när fjärrstyrningen sker i verksamhet enligt kategorin specifik. I fråga om skadeståndsansvaret föreskrivs det inte om en uttrycklig ansvarsåldersgräns på motsvarande sätt som i 4 kap. 3 § i strafflagen, men lindring av skadeståndsansvaret av andra än ekonomiska orsaker blir endast i undantagsfall aktuellt i fråga om en person som har fyllt femton år.

Den föreslagna minimiåldern på 15 år överensstämmer också med bestämmelserna om åldersgränser för andra trafikformer. Motsvarande minimiålder tillämpas t.ex. i samband med erhållande av det AM-körkort som berättigar till körning av mopeder och lätta fyrhjulingar och som avses i 5 § 1 mom. 1 punkten i körkortslagen (386/2011). Det skulle dock ha varit möjligt att nationellt fastställa en högre minimiålder på 16 år. Likaså får enligt 6 § 2 mom. i sjötrafiklagen (463/1996) en motordriven farkost framföras endast av en person som har fyllt 15 år. Av de ovannämnda orsakerna har kravet på en minimiålder på 15 år ansetts stå i rätt proportion till den risk som verksamheten inbegriper.

7.3 Lagen om anmälda organ för vissa produktgrupper

1 §. *Tillämpningsområde*. Luftfartslagen ska fogas till den förteckning som finns i paragrafen och som gäller lagens tillämpningsområde. Med hänvisningen till produkter som omfattas av luftfartslagens tillämpningsområde avses obemannade luftfartygssystem.

5 §. *Behörig myndighet.* Det föreslås att 2 mom. ändras så att det i momentet tas in en hänvisning till produkter enligt luftfartslagen. I momentet görs samtidigt en uppdatering så att Kommunikationsverket ändras till Transport- och kommunikationsverket. Enligt den ändrade bestämmelsen är Transport- och kommunikationsverket behörig myndighet, om ansökan gäller att till anmälda organ utse organ för bedömning av överensstämmelse för produkter som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation och tillämpningsområdet för luftfartslagen.

7.4 Lagen om marknadskontrollen av vissa produkter

1 §. *Tillämpningsområde*. Det föreslås att det till paragrafen ska fogas marknadskontroll av de produkter som omfattas av tillämpningsområdet för luftfartslagen, om inte något annat föreskrivs i nämnda lag. Med hänvisningen till produkter som omfattas av luftfartslagens tillämpningsområde avses obemannade luftfartygssystem. Enligt bestämmelsen ska de övervakas i enlighet med vad som anges i lagen om marknadskontroll av vissa produkter.

4 §. *Tillsynsmyndigheter*. Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 4 mom. där det föreskrivs om den behöriga myndigheten när de gäller produkter som avses i luftfartslagen, dvs. obemannade luftfartygssystem. Enligt det föreslagna 4 mom. är Transport- och kommunikationsverket marknadskontrollmyndighet enligt denna lag när det gäller produkter som avses i luftfartslagen.

Artikel 35 i den delegerade förordningen innehåller bestämmelser om marknadskontroll och kontroll av produkter som förs in på unionsmarknaden. Enligt artikel 35.1 ska medlemsstaterna organisera och genomföra marknadskontroll av produkter som släpps ut på unionsmarknaden i enlighet med artikel 15.3 och artiklarna 16–26 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av

produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (nedan *förordningen om marknadskontroll*). Medlemsstaterna ska enligt artikel 35.2 organisera och genomföra kontroll av produkter som släpps ut på unionsmarknaden i enlighet med artikel 15.5 och artiklarna 27, 28 och 29 i förordningen om marknadskontroll. I förordningen om marknadskontroll anges de allmänna ramarna för vilka förfaranden som ska iakttas när produkter tillhandahålls inom EU-området.

Den delegerade förordningen innehåller också bestämmelser om CE-märkning. I artikel 35.3 i den delegerade förordningen föreskrivs det om myndigheternas nationella samarbete. Enligt den nämnda artikeln ska medlemsstaterna säkerställa att deras marknads- och gränskontrollmyndigheter samarbetar i säkerhetsfrågor med de behöriga myndigheter som har utsetts i enlighet med artikel 17 i genomförandeförordningen. Dessutom ska det mellan dem inrättas lämpliga mekanismer för kommunikation och samordning, där de på bästa sätt använder den information som finns i det system för rapportering av händelser som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 och de informationssystem som beskrivs i artiklarna 22 och 23 i förordning (EG) nr 765/2008. Artikel 35 i den delegerade förordningen överlåter åt medlemsstaterna att besluta vilken myndighet som nationellt är behörig myndighet i fråga om marknadskontroll och kontroll av produkter som förs in på unionsmarknaden samt myndighetssamarbetet.

Bestämmelsen om marknadskontroll i den delegerade förordningen har trätt i kraft den 1 juli 2019. I skäl 45 i ingressen till den delegerade förordningen konstateras det dock att det i förordningen bör fastställas lämpliga övergångsbestämmelser som gäller marknadskontroll i unionen och om kontroll av produkter som förs in på unionsmarknaden. Den delegerade förordningen innehåller inga övergångsbestämmelser om ikraftträdandet av bestämmelserna om marknadskontroll, men artikel 22 i genomförandeförordningen innehåller en övergångsbestämmelse om de krav som ställs på de anordningar som används i den öppna kategorin. Marknadskontrollen kommer i princip att gälla de obemannade luftfartygssystem som avses i artikel 22 och ingår i den öppna kategorin och som kan användas till och med den 30 juni 2022 utan att de blir föremål för de krav på anordningar som ställs i den delegerade förordningen. I praktiken kan unionens marknadskontroll och kontrollerna av produkter som förs in på unionsmarknaden således inledas först när övergångstiden enligt genomförandeförordningen har upphört.

7.5 Lagen om försvarsmakten

2 kap. Behörighet

15 a–15 f §. *Lagtekniska ändringar som gäller slopande av termen modellflygplan*. I lagen om försvarsmakten hänvisas det i 15 a–15 f § som gäller obemannade luftfartyg utöver till obemannade luftfartyg också till modellflygplan. I och med ikraftträdandet av EASA-förordningen slopas indelningen enligt den gällande luftfartslagen i modellflygplan som används för hobby eller sport och obemannade luftfartyg som används för yrkesmässig verksamhet. I fortsättningen ska begreppet obemannade luftfartyg omfatta även modellflygplan, och termen modellflygplan ska inte mera användas. Det föreslås att de bestämmelser i lagen om försvarsmakten som innehåller termen modellflygplan ska ändras så att de motsvarar den terminologi som används i den ändrade luftfartslagen.

Rubrikerna för 15 a–15 e § ska samtidigt ändras så att hänvisningarna till modellflygplan slopas i dem. På samma sätt ska det i 15 a § 1 och 2 mom., 15 b § 1 mom., 15 c § 1 mom., 15 d § 1 mom., 15 e § 1 och 2 mom. och 15 f § göras till sitt innehåll tekniska ändringar på så sätt att hänvisningarna till modellflygplan stryks i bestämmelserna.

7.6 Gränsbevakningslagen

38 a §. *Ingripande i obemannade luftfartygs färd*. Paragrafen ska ändras så att ordet modellflygplan stryks. I och med ikraftträdandet av EASA-förordningen slopas den nationella indelningen i modellflygplan som används för hobby eller sport och obemannade luftfartyg som används för yrkesmässig verksamhet. I fortsättningen ska begreppet obemannade luftfartyg omfatta även modellflygplan, och termen modellflygplan ska inte mera användas.

7.7 Polislagen

2 kap. Allmänna befogenheter

11 a, 15 a och 17 §. *Lagtekniska ändringar som gäller slopande av termen modellflygplan.* I 2 kap. 11 a § i polislagen finns det bestämmelser om ingripande i modellflygplans och obemannade luftfartygs färd, och i 15 a § om hanteringen av omhändertagna modellflygplan och obemannade luftfartyg. Bestämmelser om användning av maktmedel finns i 17 §. I och med ikraftträdandet av EASA-förordningen slopas indelningen enligt den gällande luftfartslagen i modellflygplan som används för hobby eller sport och obemannade luftfartyg som används för yrkesmässig verksamhet. I fortsättningen ska begreppet obemannade luftfartyg omfatta även modellflygplan, och termen modellflygplan ska inte mera användas. Det föreslås att de bestämmelser i polislagen som innehåller termen modellflygplan ska ändras så att de motsvarar den terminologi som används i den ändrade luftfartslagen.

Rubrikerna för de nämnda 11 a och 15 a § ska ändras så att hänvisningarna till modellflygplan slopas i dem. På samma sätt ska det i 11 a § 1 mom. och 15 a § göras till sitt innehåll tekniska ändringar på så sätt att hänvisningarna till modellflygplan stryks i paragraferna. Samtidigt ska det i 17 § 4 mom. göras en teknisk ändring för att korrigera skrivningen av Gränsbevakningsväsendet.

25 §. *Inhämtande av identifieringsuppgifter för teleadresser eller teleterminalutrustning*. Det ska i paragrafen göras en lagteknisk ändring genom vilken Kommunikationsverket ersätts med verkets nya namn Transport- och kommunikationsverket.

62 §. *Ersättningar till teleföretag.* Det ska i paragrafen göras en lagteknisk ändring genom vilken Kommunikationsverket ersätts med verkets nya namn Transport- och kommunikationsverket.

7.8 Lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation

264 §. *Radioutrustning för specialändamål.* Genom artikel 138 i EASA-förordningen har punkt 3 i bilaga I till radioutrustningsdirektivet 2014/53/EU ersatts. Ändringen är behövlig för att genomföra den ändring av bilaga I till radioutrustningsdirektivet som anges i artikel 138 i EASA-förordningen. I paragrafen i fråga fastställs den radioutrustning för luftfart som kraven enligt 30 kap. i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation inte tillämpas på.

8 Bestämmelser på lägre nivå an lag

Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt

Till följd av de ändringar i 11 § som föreslås i lagförslaget om luftfartslagen är det skäl att också uppdatera statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt. Ändringarna gäller förordningens 4 och 5 § som ska ändras så att de överensstämmer med de ändringar som görs i 11 § i luftfartslagen. Ett utkast till ändring av förordningen finns som bilaga till denna regeringsproposition. Dessutom görs det en teknisk korrigering i ordalydelsen i 9 § i förordningen som innebär att leverantören av informationstjänst för luftfart ändras till leverantören av flygbriefingtjänst.

Kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport

I och med lagförslaget om luftfartslagen ska det i 11 § använda begreppet tillstånd för luftfart ersättas med begreppet tillstånd för luftfartsverksamhet. Denna ändring ska också göras i kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport. Dessutom ska det i förordningen i fråga föreskrivas om avgifter för beslut om nya geografiska UAS-zoner.

Rätt att meddela föreskrifter

I lagförslaget om luftfartslagen ges Transport- och kommunikationsverket en ny rätt att meddela föreskrifter om inrättande av geografiska UAS-zoner med stöd av 11 a och 11 b § i luftfartslagen. Inrättande av nya geografiska UAS-zoner motsvarar till sin karaktär t.ex. inrättande av de nuvarande farliga områdena. Det är dock fråga om en snävare begränsad befogenhet eftersom de geografiska UAS-zonerna gäller endast obemannad luftfart. De områden som inrättas gäller dessutom alltid för viss tid, såsom de områden där luftfart är förbjuden eller begränsad som Transport- och kommunikationsverket i nuläget inrättar. Nya geografiska UAS-zonerna kan på samma sätt som de nuvarande farliga områdena inrättas både genom en föreskrift och genom ett beslut beroende på zonens giltighetstid.

Genom propositionen ska i fråga om obemannad luftfart också sättas i kraft Transport- och kommunikationsverkets i luftfartslagen avsedda rätt att meddela föreskrifter om ett luftfartygs besättning och fjärrpilot. I avsnitt 11 finns en närmare bedömning av förhållandet mellan rätten att meddela föreskrifter och grundlagen.

9 Ikraftträdande

Genomförandeförordningen om obemannad luftfart tillämpas från och med den 1 juli 2020, och de nationella lagstiftningsändringarna ska också träda i kraft då.

Det föreslås att lagarna träder i kraft den 1 juli 2020.

10 Verkställighet och uppföljning

Kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket följer med säkerhetsutvecklingen i fråga om luftfarten och i synnerhet den obemannade luftfarten och hur bestämmelserna om obemannad luftfart fungerar.

Transport- och kommunikationsverket ansvarar som den behöriga nationella myndighet som avses i EASA-förordningen och Europeiska kommissionens förordningar som antagits med stöd av den för genomförandet av de uppgifter som i de nämnda förordningarna har påförts de behöriga myndigheterna.

Med stöd av artikel 124 i EASA-förordningen ska Europeiska kommissionen senast i september 2023 och därefter vart femte år genomföra en utvärdering där man ska bedöma bl.a. i vilken utsträckning EASA-förordningen, Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet och dess arbetsmetoder bidragit till att etablera en hög säkerhetsnivå för civil luftfart. I utvärderingen ska hänsyn också tas till synpunkter från aktörer både på unionsnivå och på nationell nivå. Kommissionen offentliggör resultaten från utvärderingen och rekommendationerna.

Med stöd av artikel 72 i EASA-förordningen ska Europeiska kommissionen, Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet och de nationella behöriga myndigheterna utbyta all information som finns tillgänglig för dem inom ramen för tillämpningen av EASA-förordningen och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av den och som är relevanta för de övriga parterna för att de ska kunna utföra sina uppgifter enligt denna förordning. Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet ska samordna insamling, utbyte och analys av denna information. Med stöd av artikel 74 i EASA-förordningen ska Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet i samarbete med Europeiska kommissionen och de nationella behöriga myndigheterna inrätta och förvalta en informationsdatabas med uppgifter som är nödvändiga för att säkerställa ett effektivt samarbete.

Med stöd av artikel 19 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart ska Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet och de behöriga myndigheterna inhämta, analysera och offentliggöra säkerhetsrelaterad information rörande drift av obemannade luftfartygssystem på deras territorium.

I artikel 15.3 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart anges att när medlemsstaterna anger geografiska UAS-zoner ska de för ändamål som avser geomedvetenhet säkerställa att informationen om dessa geografiska UAS-zoner, inbegripet deras giltighetstid, offentliggörs i ett gemensamt och unikt digitalt format. Artikeln omfattar de geografiska UAS-zoner som inrättas med stöd av 11 a och 11 b § i lagförslaget om luftfartslagen. Transport- och kommunikationsverket ska när det inrättar dessa zoner se till att information om dem, inbegripet deras giltighetstid, offentliggörs i enlighet med förordningen. Information om de områden där luftfart är tillfälligt förbjuden eller begränsad och de farliga områden som Transport- och kommunikationsverket har inrättat offentliggörs i nuläget i informationssystemet för luftfart. Dessutom offentliggörs Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter i Finlex och på verkets webbsidor. I fortsättningen ska Transport- och kommunikationsverket fästa mer uppmärksamhet vid att också de som äger en fastighet som ligger under en luftrumszon informeras. Ett med stöd av 11 § i lagförslaget beviljat tillstånd för luftfartsverksamhet inom områden där luftfart är begränsad eller förbjuden samt inrättande av en möjliggörande geografisk UAS-zon enligt 11 b § är situationer där markägare ska delges också besluten genom offentlig delgivning.

Transport- och kommunikationsverket utför i nuläget när det inrättar områden där luftfart är begränsad eller förbjuden en viss informell uppföljning i fråga om antalet områden som inrättas och orsakerna till att områden inrättas. Det är behövligt att också följa upp antalet nya geografiska UAS-zoner som inrättas och orsakerna till att dessa zoner inrättas så att det vid behov finns statistik över dessa zoner. Det är skäl att följa upp i synnerhet antalet nya zoner som inrättas så att man kan bedöma prissättningen av dem och kostnaderna för dem samt vid behov uppdatera bilagan till kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport, där det föreskrivs om avgifternas storlek.

11 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Lagförslaget om luftfartslagen innehåller ändringar av lagstiftningen som är av betydelse med tanke på grundlagen. Dessa ändringar gäller myndigheternas befogenheter som avser individen eller som begränsar individens rättigheter. Dessa lagstiftningsändringar har samband med förslagen avseende den begränsning av användningen av luftrum som avses i 11 §, de geografiska UAS-zoner som avses i 11 a § och de farliga områden som avses i 11 c §.

Paragraferna 11 a, 11 b och 55 i förslaget om luftfartslagen innehåller bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets rätt att meddela föreskrifter. I fråga om 2 § i lagförslaget om luftfartslagen beaktas förhållandet mellan den föreslagna ändringen av definitionen av statlig luftfart och överföringen av offentliga förvaltningsuppgifter till privata aktörer.

Förhållandet mellan den föreningsfrihet som tryggas i 13 § i grundlagen och möjligheten att låta bli att tillämpa det nationella handlingsutrymmet i fråga om ett visst undantag från åldersgränserna för obemannad luftfart bedöms i avsnitt 5.1.2.

Yttrandefrihet och pressfrihet samt näringsfrihet

Med stöd av 11 § i den gällande luftfartslagen föreskrivs det redan nu om områden där luftfart är inskränkt och farliga områden, dvs. olika inskränkningar av användningen av luftrum. Med stöd av 11 § 1 mom. i luftfartslagen får luftfart genom förordning av statsrådet begränsas eller förbjudas ovanför objekt och områden som är viktiga för statens ledning, försvaret, gränskontrollen, räddningsuppgifter eller beredskapen eller ovanför områden som är av riksintresse för att skydda miljön. I statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt föreskrivs det om dessa områden som gäller tills vidare. Enligt 11 § 1 mom. får Transport- och kommunikationsverket av särskilda skäl bevilja tillstånd för luftfart inom förbjudna områden efter att ha hört företrädare för dem som ska skyddas genom inrättandet av områdena. Inom restriktionsområden är luftfart tillåten endast med tillstånd av Försvarsmakten eller enligt särskilda villkor som ställs av Försvarsmakten. Genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter eller beslut kan med stöd av 11 § 2 mom. i luftfartslagen sådana områden där verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet utövas under särskilda tidpunkter betecknas som farliga områden. I 11 § 3 mom. i den gällande luftfartslagen anges att av skäl som är nödvändiga för flygsäkerheten, försvaret, territorialövervakningen, polisverksamheten, räddningsuppgifter, säkerhetsutredningar eller upprätthållande av allmän ordning och säkerhet samt gränssäkerheten får Transport- och kommunikationsverket begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst två veckor. I 11 § 4 mom. anges dessutom att cellen för luftrumsplanering på det sätt som den anser vara ändamålsenligt ska begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område på framställning av en räddningsmyndighet, en polismyndighet, en militärmyndighet, Gränsbevakningsväsendet eller Tullen, flyg- eller sjöräddningscentralen, strålsäkerhetscentralen eller en luftfartsmyndighet för en tid av högst tre dygn, om det är nödvändigt för flygsäkerheten, försvaret, polisverksamheten, räddningsuppgifter, säkerhetsutredningar eller upprätthållande av allmän ordning och säkerhet eller gränssäkerheten, eller på eget initiativ för en tid av högst ett dygn, om det för detta finns ett exceptionellt och särskilt vägande skäl som gäller flygsäkerheten eller försvaret.

I 11 § i förslaget till ändring av luftfartslagen föreslås det att den maximala giltighetstiden för ett tillfälligt område där luftfart är begränsad eller förbjuden som inrättats av Transport- och kommunikationsverket ska förlängas till fyra veckor. Lagförslaget innehåller också andra ändringar av 11 §, såsom att paragrafens gällande 3 mom., där det föreskrivs om Transport- och

kommunikationsverkets för en kort tid inrättade områden där luftfart är begränsad eller förbjuden, ska flyttas till 1 mom. och att det i det gällande 1 mom. avsedda tillståndet för luftfart inom ett område där luftfart är begränsad eller förbjuden ska bli nytt 2 mom. I och med detta kan Transport- och kommunikationsverket samt Försvarsmakten bevilja tillstånd för luftfartsverksamhet också inom dessa av Transport- och kommunikationsverket för några veckor inrättade områden där luftfart är begränsad eller förbjuden, och det föreslås att detta ska göras på det sätt som närmare anges i förslaget. Förslaget innehåller en ny 11 c § som gäller farliga områden. Det är inte fråga om en ny bestämmelse, utan en teknisk ändring som innebär att den gällande luftfartslagens 11 § 2 mom. som gäller farliga områden ska bli ny 11 c §. Dessutom innehåller propositionen ett förslag till en ny 11 a § om begränsning av och förbud mot obemannad luftfart inom en geografisk UAS-zon. Enligt förslaget kan Transport- och kommunikationsverket av skäl som är nödvändiga genom en föreskrift för en tid av högst tre år eller på ansökan genom ett beslut för en tid av högst ett år inrätta en geografisk UAS-zon i syfte att ovanför objekt och områden som är viktiga med tanke på de ändamål som anges i paragrafen begränsa eller förbjuda verksamhet som bedrivs med ett obemannat luftfartyg. Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket på framställning av Försvarsmakten i luftrummet ovanför områden som Försvarsmakten stadigvarande eller temporärt förfogar över inrätta en geografisk UAS-zon där obemannad luftfart är begränsad eller förbjuden antingen genom en föreskrift för en tid av högst tre år eller genom ett beslut för en tid av högst ett år. Begränsningarna enligt de föreslagna ändringarna kan på de sätt som beskrivs nedan gälla i synnerhet näringsfriheten enligt 18 § i grundlagen samt yttrandefriheten enligt 12 § i grundlagen och den därmed nära anslutna pressfriheten.

De allmänna förutsättningarna för inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna är att bestämmelser tas in i lag, att avgränsningen är exakt och noggrann, att begränsningen är acceptabel och proportionell, att kärnan i en grundläggande fri- och rättighet är intakt, att rättsskyddet är adekvat och att de mänskliga rättigheterna iakttas. Dessutom har grundlagsutskottet särskilt understrukit att beredningen av propositioner bör utvecklas för att lagstiftningsordningen ska motiveras också med avseende på skyldigheten enligt 22 § i grundlagen att se till att de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna tillgodoses och inte enbart med avseende på eventuella mot-satsförhållanden i fråga om rättigheterna (GrUU 52/2014 rd, s. 3/II).

Enligt 12 § 1 mom. i grundlagen har var och en yttrandefrihet. Till yttrandefriheten hör rätten att framföra, sprida och ta emot information, åsikter och andra meddelanden utan att någon i förväg hindrar detta. Närmare bestämmelser om yttrandefriheten utfärdas genom lag. Orden ”enligt lag” i momentet hänvisar till möjligheten att genom lag begränsa den rättighet som tryggas i bestämmelsen (RP 309/1993 rd, s.71/II). I förarbetena till grundlagens bestämmelse om yttrandefrihet accentueras att dimensionerna av yttrandefriheten inte får tolkas alltför snävt. Yttrandefriheten ger ett skydd t.ex. mot den offentliga maktens ingrepp i pressens redaktionella arbete redan innan ett meddelande egentligen har uttryckts eller publicerats (RP 309/1993 rd, s. 61/I). Detta innebär dock inte att yttrandefriheten aldrig kan begränsas. Yttrandefriheten hindrar inte att de rättigheter som ingår i den inskränks genom en reglering baserad på efterhandsövervakning, så länge regleringen uppfyller de generella kriterierna för begränsningar i de grundläggande fri- och rättigheterna. Begränsningarna måste bl.a. vara exakta och förenliga med proportionalitetskravet och de får inte ingripa i kärnan i de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUU 40/2017, s. 2). Grundlagsutskottet har också betonat att de begränsningar som sätts upp för yttrandefriheten ska vara nödvändiga, noggrant avgränsade och icke-diskriminerande (GrUU 18/2014 rd, s. 3/II). En inskränkning i de grundläggande fri- och rättigheterna kan inte vara relevant för sitt syfte och därmed nödvändig, om den inte ens i princip kan nå upp till det godtagbara mål som den bygger på (GrUU 40/2017 rd, s. 4). Till exempel förbud mot yppande av uppgifter om en inspektion som utförs för att undersöka ett brott eller en förseelse eller mot yppande av information eller redogörelser har med tanke på den i 12 § i

grundlagen skyddade yttrandefriheten ansetts som en god-tagbar grund (GrUU 67/2002 rd, s. 4/II-5/I). De bestämmelser som ingår i lagförslaget har konsekvenser för den i 12 § i grundlagen skyddade yttrandefriheten och med tanke på den därmed nära anslutna pressfriheten, eftersom ett obemannat luftfartyg kan användas också som ett kommunikationsmedel, och största delen av den kommersiella användningen av obemannade luftfartygssystem betjänar behov i anslutning till fotografering och videofilmning.

Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Orden ”i enlighet med lag” i momentet hänvisar till möjligheten att genom lag begränsa den rättighet som tryggas i bestämmelsen (RP 309/1993 rd, s. 71/II). Grundlagsutskottet har tagit ställning till en begränsning av näringsfriheten främst i fråga om de tillstånd som krävs för att utöva själva näringen. Det är inte praxis att begränsa vissa områden så att en näring inte får utövas inom dem. Grundlagsutskottet har dock konstaterat att begränsningarna i näringsfriheten måste vara exakta och noggrant avgränsade, och dessutom måste deras omfattning och villkoren framgå av lagen (t.ex. GrUU 9/2005 rd, s. 2). Propositionens förslag som gäller luftrummet kan begränsa denna grundläggande fri- och rättighet på så sätt att det påverkar möjligheterna att använda ett obemannat luftfartyg i näringsverksamhet, t.ex. i transportverksamhet som sker med ett obemannat luftfartyg eller i fotograferingstjänster.

I 11 § 1 mom. i förslaget till ändring av luftfartslagen anges att av skäl som är nödvändiga för flygsäkerheten, säkerhetsutredningar, försvaret, territorialövervakningen, gränssäkerheten, polisverksamheten, räddningsuppgifter eller upprätthållandet av allmän ordning och säkerhet får Transport- och kommunikationsverket begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst fyra veckor, i stället för två veckor som tidigare. Den viktigaste grunden till förslaget är att verksamhetsmiljön har ändrats och att det till följd av ändringen har uppkommit ett klart behov av begränsningar som är giltiga en längre tid än i nuläget. Inrättande av områden kräver att det finns skäl som är nödvändiga och som har samband med den ovan beskrivna säkerheten och uttryckligen säkerhetsmyndigheternas verksamhet. Grundlagsutskottet har ansett det godtagbart att orsaker som gäller statens säkerhet berättigar till en begränsning (GrUU 51/2006 rd, s. 5). Praxis har visat att de nuvarande tidsbegränsningarna är alltför korta. Huvudregeln är att luftfart inte begränsas utan grund, vilket redan tryggas av kravet på att en begränsning ska vara nödvändig. Till exempel säkerhetsutredningar, kartläggningar av stora områden eller Försvarsmaktens övningar kan dock tidsmässigt räcka längre än de nuvarande tidsgränserna tillåter. Att den maximala giltighetstiden för en begränsning eller ett förbud förlängs till fyra veckor är inte tidsmässigt onödigt långtgående och det beräknas uppfylla kraven på nödvändighet och exakthet med beaktande av i synnerhet den praktiska erfarenhet av giltighetstiden på två veckor som det redogörs för i regeringens proposition. Det ska i lag föreskrivas om den maximala giltighetstiden och områden ska från fall till fall även i fortsättningen kunna inrättas också för kortare tider.

Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande GrUU 48/2005 rd bedömt de begränsningar av luftrummet som 11 § inbegriper. Riksdagen har godkänt det dåvarande lagförslaget som gällde luftfartslagen förutsatt att vissa ändringar gjordes. De bestämmelser om inskränkning av luftrummet som finns i den gällande luftfartslagen har ansetts tillräckligt exakta och noggrant avgränsade och således konstitutionellt godtagbara. Det bör dessutom noteras att det enligt lagförslaget inom dessa områden där luftfart är tillfälligt begränsad eller förbjuden är möjligt att i fortsättningen tillåta luftfartsverksamhet. Enligt lagförslaget får Transport- och kommunikationsverket av särskilda skäl bevilja tillstånd för luftfartsverksamhet inom områden där luftfart är begränsad eller förbjuden efter att ha hört företrädare för dem som ska skyddas genom inrättandet av ett område. Om ett område där luftfart är begränsad eller förbjuden har

inrättats för Försvarsmaktens behov är luftfart tillåten inom området i fråga endast med tillstånd av Försvarsmakten eller enligt särskilda villkor som ställs av Försvarsmakten. Den maximala giltighetstiden för ett område är i själva verket så kort att den inte anses ändra tolkningen av begränsningens godtagbarhet. När man inbördes väger begränsningens eventuella inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna och de skyddsintressen som ska skyddas genom begränsningarna (bl.a. försvaret) bör begränsningen och förlängningen av dess maximala giltighetstid med två veckor anses godtagbar som helhet betraktad.

Eftersom tillfälliga områden enligt 11 § där luftfart är begränsad eller förbjuden redan tidigare har bedömts vara godtagbara enligt grundlagsutskottets praxis, ligger fokus nedan på en närmare bedömning av nya geografiska UAS-zoner enligt 11 a §.

En inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna är förenad med ett krav på att det tas in bestämmelser i lag. Ett förbud eller en begränsning i anslutning till inrättande av en geografisk UAS-zon ska grunda sig på ett ändamål enligt lag. Bestämmelser kan således inte användas som ett sätt att uppnå ett mål som inte identifieras i lag. Med de begränsningar enligt 11 a § av obemannad luftfart som föreslås i denna proposition kan man sträva efter att skydda många slags intressen. De viktigaste och således med tanke på inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna mest försvarbara kan anses vara t.ex. grunder som har samband med den nationella säkerheten. Begränsning av luftfart t.ex. för att skydda statens ledning, försvaret, territorialövervakningen eller gränssäkerheten är ändamål som enligt grundlagsutskottets bedömning kan anses vara godtagbara grunder för en inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna till de delar som beskrivs ovan. Grundlagsutskottet har i sin praxis ansett att det med tanke på yttrandefriheten är godtagbart att t.ex. fotografering och annan bildupptagning på olika områden som används av Försvarsmakten kräver tillstånd (GrUU 51/2006 rd, s. 8). På framställning av Försvarsmakten ska Transport- och kommunikationsverket i luftrummet ovanför ett område som Försvarsmakten temporärt eller stadigvarande förfogar över inrätta en sådan zon där obemannad luftfart är begränsad eller förbjuden. Detta är den enda till sin formulering förpliktande bestämmelsen om inrättande av en geografisk UAS-zon. Begränsningar av luftrummet ovanför områden som Försvarsmakten förfogar över kan vara särskilt behövliga av försvarsorsaker. Liksom det har konstaterats i grundlagsutskottets ovan beskrivna praxis är försvarsorsaker och skydd av områden som Försvarsmakten förfogar över godtagbara orsaker för en inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna.

En inskränkning av de grundläggande fri - och rättigheterna ska vara noggrant avgränsad och tillräckligt exakt definierad i lag. Iakttagande av kravet på exakthet och noggrann avgränsning förutsätter att de uttryck och fraser som används i lag är exakta. De i propositionen föreslagna eventuella inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna anses vara noggrant avgränsade och exakta eftersom förteckningen är uttömmande (GrUU 48/2002 rd, s. 3).

De inskränkningar som finns i 11 § i lagförslaget har bedömts i grundlagsutskottets utlåtande GrUU 48/2005 rd och de har ansetts tillräckligt exakta och noggrant avgränsade. Största delen av dessa uttryck motsvarar den föreslagna 11 a §, vilket talar för att kraven på exakthet och noggrann avgränsning uppfylls också i fråga om den föreslagna 11 a §. De kriterier som används i paragraferna är statens ledning, flygsäkerheten, säkerhetsutredningar, försvaret, territorialövervakningen, gränssäkerheten, beredskapen, polisverksamheten, räddningsuppgifter och skydd av miljön. Ny kriterier är skötseln av internationella relationer, rättskipning eller social- och hälsovård, skydd av en industrianläggning eller ett industriområde samt skydd av en hamn, terminal, bangård eller någon annan motsvarande trafikknutpunkt. Dessa uttryck anses vara i den mån likadana som de uttryck som redan tidigare i grundlagsutskottets utlåtande bedömts vara exakta och noggrant avgränsade att de anses

uppfylla de krav på exakthet och noggrann avgränsning som ställs på en inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna. Nedan i avsnittet om proportionalitet beskrivs också närmare på vilka sätt begränsningarna har avgränsats, vilket även inverkar på exaktheten och den noggranna avgränsningen. För det första är områdena geografiskt och tidsmässigt (maximal giltighetstid genom ett beslut ett år och genom en föreskrift tre år) begränsade. Dessutom kan man genom geografiska UAS-zoner enligt 11 a § förbjuda eller begränsa endast obemannad luftfart, vilket är en betydande skillnad jämfört med 11 §, med stöd av vilken man även kan förbjuda eller begränsa bemannad luftfart. Ett för-bud mot eller en begränsning av obemannad luftfart enligt den föreslagna 11 a § gäller endast obemannad luftfart som inte är statlig obemannad luftfart, om inte statlig luftfart begränsas särskilt inom området. Detta talar också för att kraven på exakthet och noggrann avgränsning uppfylls när det gäller propositionen.

Grunden för inskränkning av en grundläggande fri- eller rättighet ska vara godtagbar med hänsyn till systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna som helhet. En grund för inskränkning kan således vara exempelvis en strävan efter att skydda tillgodoseendet av en annan grundläggande fri- eller rättighet än den som är föremål för inskränkningen eller efter att uppnå något annat mål som med hänsyn till systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna som helhet är godtagbart på objektiva grunder (i normativt hänseende). Bestämmelser om inskränkningar ska förutom godtagbara också vara dikterade av något tungt vägande samhälleligt skäl. De ändamål som nämns i förslaget och som ska uppnås med en begränsning gäller i stor utsträckning skydd av medborgarnas säkerhet och statens viktigaste institutioner, i flera fall institutioner som upprätthåller säkerheten, vilket har en klar koppling till den personliga trygghet som garanteras i 7 § 1 mom. i grundlagen. Genom rätten till personlig trygghet understryks den offentliga maktens förpliktelser att vidta åtgärder för att skydda människor mot brott och andra rättsstridiga gärningar som riktas mot dem (RP 309/1993 rd, s. 51). Således kan den föreslagna bestämmelsen anses bidra till att andra grundläggande fri- och rättigheterna tillgodoses.

En motsvarande inskränkning av en grundläggande fri- och rättighet där inskränkningen görs för att främja tillgodoseendet av en annan grundläggande fri- och rättighet finns i lagförslagets 11 a § 1 mom. 7 punkt enligt vilken en geografisk UAS-zon kan inrättas för skydd av miljön. Enligt 20 § i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Dessutom ska det allmänna verka för bl.a. att alla tillförsäkras en sund miljö. Också t.ex. skydd av en i 5 punkten nämnd industrianläggning eller en trafikknutpunkt enligt 6 punkten kan likaså betjäna tillgodoseendet av en grundläggande miljörättighet, trots att begränsningen i första hand sannolikt främjar säkerheten.

I enlighet med den närmare beskrivningen i specialmotiveringen avses med skötsel av internationella relationer i synnerhet ambassader, med rättskipning fängelser och domstolar, och med social- och hälsovård sjukhus och andra vårdinrättningar. Dessa objekt samt industrianläggningar och trafikknutpunkter kan vara mycket viktiga med tanke på funktionen av det finska samhället och försörjningsberedskapskritisk verksamhet. I fråga om dessa objekt är det även skäl att beakta de kopplingar till de grundläggande fri- och rättigheterna som har samband med skyddet av dem och talar för dem. Inom dessa områden är det möjligt att placera sådana konstruktioner och personer som om de fotograferas, filmas eller på annat sätt kartläggs med obemannade luftfartyg kan få mycket skadliga konsekvenser. Till exempel när det gäller en ambassad, en trafikflygplats, en hamn eller ett fängelse kan det vara fråga om en säkerhetsrisk, när det gäller en domstol eller ett sjukhus om skydd av personlig integritet och när det gäller en industrianläggning eller en trafikknutpunkt om skydd av näringsverksamhet och affärshemligheter. Dessa rättigheter tryggas förstås också genom grundlagen samt bl.a. i strafflagens 24 kap. där det föreskrivs om kränkning av integritet och frid samt om ärekränkning, och i 30 kap. där det föreskrivs om näringsbrott.

För skydd av objekt har det fastställts också andra bestämmelser som innehåller begränsningar eller förbud. Enligt t.ex. 100 § i luftfartslagen är det förbjudet att utan flygplatsoperatörens tillstånd röra sig och vistas på flygplatsens flygsida och behörighetsområden samt i de byggnader som är direkt anslutna till flygsidan, om tillträde till områdena och byggnaderna har hindrats genom stängsel eller andra konstruktioner och begränsningarna av rörelsefrihet och vistelse är tydligt markerade. Det är också förbjudet att fotografera eller filma säkerhetskontrollåtgärder på flygplatsen utan flygplatsoperatörens tillstånd, om förbudet anges tydligt. Enligt 9 kap. 8 § i polislagen kan inrikesministeriet för att trygga synnerligen viktig verksamhet eller egendom eller för att skydda människor genom förordning begränsa trafik eller vistelse i ett objekt som ska tryggas eller skyddas och i dess omgivning, på grund av den fara som objektet utgör eller utsätts för, eller förbjuda att föremål eller ämnen som äventyrar säkerheten förs till området. Den som bryter mot förbudet eller begränsningen kan dömas till böter, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag. Det är förbjudet att färdas eller vistas utan tillstånd på de i bilagorna till inrikesministeriets förordning om begränsning av trafik och vistelse beskrivna flygplatser och i deras skyddsområden, fängelsers områden samt kraftverks-, industri- och gruvområden. Liknande begränsningar gäller för områden i privat ägo. Det kan också anses att man genom geografiska UAS-zoner kan utvidga begränsningarna av rätten att röra sig eller vistas i dessa områden så att begränsningen även gäller luftrummet ovanför dem samt även främja att de grundläggande fri- och rättigheter som utgör grund till begränsningarna tillgodoses. I 14 § i territorialövervakningslagen finns det dessutom bestämmelser om undersökning från luftfartyg av objekt som är av betydelse för försvaret. I den paragrafen anges att om inte något annat följer av ett internationellt fördrag som är förpliktande för Finland, är det inom finskt territorium utan tillstånd förbjudet att från luftfartyg eller andra anordningar som rör sig i luften under flygningen med elektromagnetiska eller akustiska metoder för fotografering eller bildupptagning ta upp information om 1) områden där luftfart med stöd av 11 § 1 mom. i luftfartslagen varaktigt är inskränkt, 2) fästningsområden, fort eller kasernområden, 3) örlogshamnar eller militära flygplatser, 4) försvarsmaktens depåer eller upplag, 5) försvarsmaktens signalstationer, antennfält, försvarsanläggningar eller försvarsanordningar, 6) försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets terrängövningar. Förbudet gäller inte upptagning av information för privat bruk från ett luftfartyg i allmän trafik.

Inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna bör vara nödvändiga för att ett godtagbart mål ska kunna nås och även i övrigt överensstämma med proportionalitetskravet. Det är tillåtet att inskränka en grundläggande fri- eller rättighet endast, om målet inte kan nås med metoder som gör ett mindre ingrepp i rättigheten. Inskränkningar får inte gå längre än vad som kan motiveras med beaktande av vikten av det samhälleliga intresse som ligger bakom inskränkningen i relation till det skyddsintresse som inskränks. Transport- och kommunikationsverket kan inrätta en geografisk UAS-zon av skäl som är nödvändiga antingen genom en föreskrift eller genom ett beslut. Avsikten är att den aktör för skydd av vilken området i fråga ska inrättas kan ansöka om att ett område inrättas. Försvarsmakten som har en särställning kan framställa att en tillfällig zon som inrättas genom ett beslut ska inrättas i luftrummet ovanför ett område som Försvarsmakten förfogar över, och att detta ska göras av försvarsorsaker t.ex. för en övning. Transport- och kommunikationsverket kan inrätta en geografisk UAS-zon genom en föreskrift också på eget initiativ när de skäl som är nödvändiga för inrättande av ett område föreligger. Ändamål för skydd av vilka ett område kan inrättas om kravet på skäl som är nödvändiga uppfylls räknas upp noggrant och exakt i lagen, och största delen av dem är säkerhetsrelaterade. Det är således sannolikt att en betydande del av de aktörer som ansöker om att ett område ska inrättas är olika säkerhetsmyndigheter. Den föreslagna bestämmelsen innehåller ett krav på att begränsningen ska vara nödvändig, dvs. inrättandet av ett område ska vara nödvändigt med tanke på de ändamål som anges i lagen. Om ett ändamål kan uppnås på ett mindre begränsande sätt ska denna metod användas i första hand. Den föreslagna bestämmelsen möjliggör att om det ändamål som ska uppnås med ett förbud eller en

begränsning kan uppnås genom att endast begränsa vissa specifika verksamheter behöver användningen av obemannade luftfartyg inom ett område inte förbjudas till alla delar. Dessutom bör man när en begränsnings områdesspecifika storlek fastställs beakta det allmänna kravet på att en inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara nödvändig och proportionell i förhållande till det ändamål som ska skyddas. Ett område kan endast fastställas till en sådan storlek som är nödvändig och proportionell i förhållande till det ändamål som ska skyddas så att områdets inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna blir så liten som möjligt.

Värt att notera är att områden där luftfart är begränsad eller förbjuden dock kan inrättas redan i nuläget både permanent och tillfälligt med stöd av 11 § i luftfartslagen. Dessa områden gäller all luftfart och med stöd av dem kan man redan i nuläget begränsa luftfart i större utsträckning än genom lagförslagets 11 a § som gäller endast obemannad luftfart.

Dessutom är det skäl att notera att vid ingången av 2019 trädde det i kraft bestämmelser genom vilka vissa aktörer gavs fler befogenheter att använda maktmedel och rätt att ingripa i ett obemannat luftfartygs färd. Enligt t.ex. 15 a § i lagen om försvarsmakten har Försvarsmakten rätt att ingripa i ett modellflygplans eller ett obemannat luftfartygs färd. Brottspåföljdsmyndigheten har getts en liknande befogenhet med stöd av 16 kap. 2 a § i fängelselagen. En sådan befogenhet har också tagits in i 2 kap. 11 a § i polislagen. Enligt 38 a § i gränsbevakningslagen har även en gränsbevakningsman motsvarande befogenhet. En del av dessa begränsande geografiska UAS-zoner har inrättats för att skydda sådana aktörer som har befogenhet att ingripa i ett obemannat luftfartygs färd och vid behov förhindra användningen av det. Det skulle med tanke på eventuella farosituationer ha en förebyggande verkan och också med tanke på den som bedriver obemannad luftfart vara mindre skadligt att en zon enligt 11 a § inrättas än att man ingriper i ett obemannat luftfartygs färd eller användningen av det förhindras helt och hållet. De som utövar obemannad luftfart skulle känna till området och kunna undvika det och skulle inte i misstag orsaka farosituationer som kunde leda till att man ingriper i det obemannade luftfartygets färd eller att användningen av det förhindras helt och hållet. Avsikten är att en geografisk UAS-zon är det primära sättet att begränsa obemannad luftfart i synnerhet inom Försvarsmaktens och Brottspåföljdsmyndighetens områden, och ingripande i ett luftfartygs färd är det sekundära sättet.

I enlighet med kravet på att en inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara proportionell ska inskränkningens proportionalitet bedömas också med tanke på en begränsnings tidsmässiga varaktighet. Begränsningen ska i princip vara tidsmässigt så kort som möjligt, men dock inte alltför kort så att det eftersträvade skyddet av ett skyddsintresse inte uppnås. En geografisk UAS-zon ska alltid inrättas för en viss tid, och det ska i lag föreskrivas om den maximala giltighetstiden. En geografisk UAS-zon kan inrättas endast för en sådan utsatt tid som är ändamålsenlig, nödvändig och proportionell i förhållande till det ändamål som ska skyddas. Trots att begränsning av eller förbud mot obemannad luftfart genom en geografisk UAS-zon kan påverka tillgodoseendet av de grundläggande fri- och rättigheterna inom detta tidsmässigt och geografisk noggrant angivna område, är ändringar i fråga om de grundläggande fri- och rättigheterna inom ett visst område inte helt onormala i lagstiftningen i Finland. För t.ex. försökslagar, som ofta har samband med frågor som gäller de grundläggande fri- och rättigheterna, är en maximal giltighetstid på några år typiskt på motsvarande sätt som det föreslås i propositionen att den maximala giltighetstiden ska vara på tre år för de geografiska UAS-zoner som inrättas med stöd av 11 a §. Grundlagsutskottet har i sina utlåtanden godkänt regionala avvikelser i tillgodoseendet av de grundläggande fri- och rättigheterna av det slag som be-skrivs ovan (RP 184/2010 rd, s. 10; GrUB 4/2006 rd, s. 3/I).

De nya geografiska UAS-zonerna är också i övrigt noggrant begränsade tidsmässigt, regionalt och innehållsmässigt. En geografisk UAS-zon gäller endast obemannad luftfart. En geografisk UAS-zon är också geografiskt avgränsad i enlighet med vad som är nödvändigt och proportionellt i förhållande till det ändamål som ska skyddas. Till exempel för att skydda rättskipningen kan det vara nödvändigt att begränsa obemannad luftfart i luftrummet ovanför ett fängelse, men dock inte på ett betydande avstånd från fängelsets område. Dessutom föreslås det att ett förbud mot eller en begränsning av obemannad luftfart enligt en geografisk UAS-zon ska gälla endast annan luftfart än statlig luftfart. En motsvarande begränsning i fråga om statlig luftfart finns i 1 § i statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt. Begränsningen eller förbudet gäller således en nog-grant avgränsad målgrupp.

Dessutom nämns liknande fall i grundlagsutskottets utlåtanden gällande andra inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna. Grundlagsutskottet har konstaterat att tjänstemän i fråga om utövande av yttrandefriheten kan bli föremål för begränsningar t.ex. i samband med tjänsteåligganden eller frågor som hör till den behöriga myndigheten (GrUU 28/1997 rd, s. 4/II). Den i 11 a § beskrivna begränsning av och det i 11 a § beskrivna förbud mot obemannad luftfart inom en geografisk UAS-zon är en lindrigare åtgärd än detta exempel. Genom åtgärderna ingriper man inte allmänt i yttrandefriheten för en person, såsom för en fjärrpilot för ett obemannat luftfartyg, utan fastställer endast ett placeringsmässigt och tidsmässigt noggrant angivet område genom vilket också verksamhet som bedrivs med en anordning som lämpar sig för utövande av yttrandefriheten, dvs. ett obemannat luftfartyg, tillfälligt ska begränsas eller förbjudas i enlighet med de villkor som anges i lag. Utifrån en helhetsbedömning kan det anses att det krav på att de åtgärder som det allmänna vidtar för att ingripa i utövandet av yttrandefriheten ska vara proportionella uppfylls i fråga om 11 a §.

Det kan inte genom vanlig lag föreskrivas om en inskränkning av kärnan i en grundläggande fri- eller rättighet. Det går inte att göra en så omfattande inskränkning i en grundläggande fri- eller rättighet att den skulle göra kärnan i den grundläggande fri- eller rättigheten ogiltig. Trots att lagförslaget i vissa situationer kan anses ha en inverkan på tillgodoseendet av yttrandefriheten eller näringsfriheten anses förslaget inte gälla innehållet i kärnan i dessa grundläggande fri- och rättigheter. Förslaget bedöms likaså inte påverka tillgodoseendet av dessa grundläggande fri- och rättigheter på ett sätt som gör rättigheterna ogiltiga. Om en geografisk UAS-zon inrättas t.ex. i enlighet med den föreslagna 11 a § 1 mom. 7 punkten för skydd av miljön och fotografering av området med obemannade luftfartyg således begränsas, bör det beaktas att begränsningen hindrar fotografering från luften inom ett visst område, men inte fotografering från marken av samma område och inte heller fotografering från luften inom andra områden. I propositionen föreslås alltså inte begränsningar som är mer omfattande än vad som kan anses godtagbart med tanke på proportionalitetskravet samt proportionellt med tanke på det skyddsintresse som ska skyddas.

En grundläggande fri- och rättighet kan inskränkas, om inskränkningen utöver de förutsättningar för inskränkning som nämnts tidigare dessutom *är behövlig för att iaktta en människorättsförpliktelse*. Genom begränsningarna kan man främja skyddet av många människorättsrelaterade skyddsintressen, t.ex. trygga medborganas rätt till säkerhet (artikel 5 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna).

En förutsättning för en inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna anses också vara att ändringssökande tillgodoses på ett ändamålsenligt sätt. De geografiska UAS-zoner som ingår i 11 a § i lagförslaget ska inrättas genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift eller beslut. Vid beredningen av föreskrifter iakttar Transport- och kommunikationsverket ett omfattande samrådsförfarande och en föreskrift kan ändras vid behov. Också vid beredningen av beslut, som det går snabbare att bereda, ska viktiga aktörer höras, men i beslut kan det även

begäras omprövning och sökas ändring. I 181 § i förslaget till luftfartslag föreskrivs det om ändringssökande. Omprövning i ett beslut får begäras hos Transport- och kommunikationsverket. Beslut som har meddelats med anledning av begäran om omprövning kan överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

Värt att notera med tanke på i synnerhet näringsfriheten är också att det i propositionen föreslås att det till luftfartslagen ska fogas en ny 11 b § enligt vilken ett obemannat luftfartyg i den öppna kategorin inom en geografisk UAS-zon kan avvika från ett eller flera av de krav enligt den öppna kategori som anges i genomförandeförordningen om obemannad luftfart, såsom kravet på flyghöjden eller kravet på att flygningen ska ske inom synhåll. Bestämmelsen i fråga främjar näringsverksamhet som bedrivs med ett obemannat luftfartyg, t.ex. genom att möjliggöra olika försök och avvikelser, såsom flygning utom synhåll vid obemannad luftfart enligt den öppna kategorin. Kategorierna beskrivs närmare i avsnitt 2.2.2 i denna proposition.

Genom förslagen strävar man efter ändamål som är godtagbara med tanke på systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna och till skydd av vilka det föreslås bestämmelser om behörigheten att förbjuda och begränsa luftfart. I samband med inrättandet av en geografisk UAS-zon som används för kommersiell verksamhet samt för hobby-, forsknings- och försöksverksamhet enligt 11 b § i förslaget ska myndigheten se till att jämlikhetsprincipen enligt 6 § i grundlagen iakttas. Den allmänna jämlikhetsklausulen i 6 § i grundlagen uttrycker huvudprincipen för jämlikhet och jämställdhet, vilken inbegriper ett förbud mot godtycke och ett krav på lika bemötande i likadana fall (RP 309/1993 rd, s. 46). I 6 § i förvaltningslagen anges dessutom att myndigheterna ska bemöta dem som uträttar ärenden hos förvaltningen jämlikt och använda sina befogenheter enbart för syften som är godtagbara enligt lag. Myndigheternas åtgärder ska vara opartiska och stå i rätt proportion till sitt syfte. Åtgärderna ska skydda förväntningar som är berättigade enligt rättsordningen. Jämlikhetskravet förpliktar alltså myndigheten, dvs. Transport- och kommunikationsverket på det sätt som föreslås i propositionen, att be-handla likadana fall på samma sätt.

I samband med beredningen av propositionen har det med beaktande av de ovan beskrivna omständigheterna bedömts att de föreslagna begränsningarna enligt 11, 11 a och 11 c § inte hindrar tillgodoseendet av yttrandefriheten och pressfriheten som tryggas i 12 § i grundlagen eller näringsfriheten som tryggas i 18 § i grundlagen på ett sätt som förutsätter att propositionen behandlas i grundlagsordning.

Delegering av lagstiftningsbehörigheten till en myndighet

I 11 a–11 c § i lagförslaget om luftfartslagen föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att inrätta geografiska UAS-zoner och farliga områden genom ett beslut eller en föreskrift. Dessutom föreskrivs det i 55 § i samma lagförslag om Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att meddela närmare föreskrifter som förutsätts för flygsäkerheten om vissa ärenden som gäller ett luftfartygs och en fjärrstyrningsplats besättning.

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan en myndighet 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. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska enligt grundlagen vara exakt avgränsat. Ett särskilt skäl att föreskriva om en myndighets rätt att meddela föreskrifter föreligger bl.a. när det är fråga om en teknisk reglering av smärre detaljer (GrUU 52/2001 rd, GrUU 46/2001 rd)

som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (GrUU 43/2000 rd). De ärenden som ett bemyndigande omfattar ska noggrant definieras i lagen och bemyndigandets tillämpningsområde ska vara exakt avgränsat (RP 1/1998 rd).

Föreskrifterna om inrättande av geografiska UAS-zoner enligt 11 a och 11 b § i lagförslaget om luftfartslagen motsvarar till sin karaktär t.ex. föreskrifterna om inrättande av de nuvarande farliga områdena. Det är dock fråga om en snävare begränsad befogenhet eftersom de geografiska UAS-zonerna gäller endast obemannad luftfart. De områden som ska inrättas gäller dessutom alltid endast för en viss tid. I fråga om geografiska UAS-zoner som begränsar obemannad luftfart anges det i lagen för vilka ändamål verksamhet som utövas med obemannade luftfartyg kan begränsas eller förbjudas ovanför objekt eller områden som är viktiga för dessa ändamål. Dessutom föreskrivs det i lagen om de villkor och begränsningar som Transport- och kommunikationsverket kan fastställa när det inrättar en geografisk UAS-zon enligt 11 b §. Transport- och kommunikationsverket har också redan i nuläget möjlighet att begränsa eller förbjuda luftfart tillfälligt, och med tanke på det är rätten att meddela föreskrifter om inrättande av en geografisk UAS-zon enligt 11 a § där luftfart är begränsad eller förbjuden inte heller helt ny till sin karaktär.

Enligt 11 § i den gällande luftfartslagen kan genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter eller beslut sådana områden där verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet utövas under särskilda tidpunkter betecknas som farliga områden. I lagen fastställs ingen giltighetstid för farliga områden, utan de kan också gälla tills vidare. I lagförslaget fastställs inga nya bemyndiganden att meddela föreskrifter, utan 11 § 2 mom. som gäller farliga områden blir ny 11 c §. Dessutom föreslås att det i den nya paragrafen till följd av kraven på att lagstiftning ska vara noggrant avgränsad och exakt föreskrivs om att Transport- och kommunikationsverket genom en föreskrift kan inrätta ett farligt område eller genom ett beslut kan inrätta ett tillfälligt farligt område för en tid av högst ett år. Bestämmelsen motsvarar nuläget, men för tydligheten skull ska det i lagen tas in ett omnämnande av när ett farligt område inrättas genom en föreskrift och när det inrättas genom ett beslut. Olika instrument uppvisar skillnader när det gäller bl.a. praxis i anslutning till beredningen i fråga om avgifter, hörande och ändringssökande.

Med stöd av 55 § i den gällande luftfartslagen kan Transport- och kommunikationsverket meddela föreskrifter om luftfartygets befälhavare, flygbesättning och annan besättning samt fjärrstyrningsplatsens besättning som förutsätts för flyguppdraget, certifikat, behörigheter, behörighetsbevis, rättigheter, godkännanden och medicinska intyg som krävs av flygbesättningen och av dem som styr fjärrstyrda luftfartyg, utbildning och erfarenhet som krävs av besättningen, samt maximala arbets- och flygtider samt minimivilotider. Bemyndigandet av meddela föreskrifter är i kraft till andra delar än dem som gäller obemannade luftfartyg. I lagförslaget ska bemyndigandet att meddela föreskrifter sättas i kraft också i fråga om obemannade luftfartyg. Dessutom ska Transport- och kommunikationsverkets rätt att meddela föreskrifter utvidgas i viss mån så att rätten utöver besättningen gäller också utbildnings- och erfarenhetskraven för fjärrpiloter samt behörighetskraven för besättningen och fjärrpiloten. Med stöd av 55 § i luftfartslagen är den reglering som föreslås inom ramen för Transport- och kommunikationsverkets rätt att meddela föreskrifter en teknisk reglering av smärre detaljer. Transport- och kommunikationsverket har befogenhet att meddela föreskrifter endast om en noggrant avgränsad grupp aktörer och bemyndigandet att meddela föreskrifter är bundet till utövande av den verksamhet som avses i bestämmelsen. I lagens 55 § ska uttömmande fastställas de ärenden som föreskrifter kan meddelas om. Bestämmelser om de ärenden som omfattas av bemyndigandet att meddela föreskrifter finns i huvudsak i EASA-förordningen och Europeiska kommissionens förordningar som har antagits med stöd av den, och därför kan bemyndigandet av meddela föreskrifter tillämpas endast på en grupp aktörer som inte omfattas

av dessa förordningar, såsom statlig luftfart. Föreskrifterna ska också basera sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och på EASA-förordningen och de förordningar som Europeiska kommissionen har 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. Dessutom ska föreskrifterna förutsättas för flygsäkerheten.

De ovan beskrivna bemyndiganden uppfyller förutsättningarna enligt 80 § 2 mom. i grundlagen. Regleringens betydelse i sak förutsätter inte att det föreskrivs om ärendet genom lag eller förordning. De föreslagna bemyndigandena är noggrant avgränsade, detaljerade och till sitt tillämpningsområde exakt avgränsade.

Överföring av en offentlig förvaltningsuppgift på en myndighet

I 124 § i grundlagen begränsas överföring av offentliga 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.

I propositionen föreslås det att definitionen av statlig luftfart i 2 § i luftfartslagen ska ändras så att den motsvarar begreppet statlig luftfart som fastställer EASA-förordningens tillämpningsområde. Den nya definitionen av statlig luftfart kan omfatta också den luftfart som bedrivs av privata aktörer när den under överinseende och ansvar av en myndighet utförs i allmänhetens intresse på uppdrag av myndigheten. Genom ändringen av definitionen föreskrivs det inte om i en hurdan situation och under vilka förutsättningar en privat aktör kan bedriva luftfartsverksamhet som anses vara i luftfartslagen avsedd statlig luftfart. I den föreslagna ändringen av definitionen är det således inte fråga om i 124 § i grundlagen avsedd överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter. När det föreslås att privata aktörer ska ha möjlighet att bedriva luftfartsverksamhet enligt definitionen av statlig luftfart ska förslagets förenlighet med grundlagen kontrolleras särskilt.

På de grunder som anges ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning

Kläm

Eftersom 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, och Europeiska kommissionens förordningar som har antagits med stöd av den innehåller bestämmelser som föreslås bli kompletterade genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lagförslag

1.

Lag

om ändring av luftfartslagen

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

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

— —

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

2 §

Definitioner

I denna lag avses med
1) *Chicagokonventionen* konventionen angående internationell civil luftfart (FördrS 11/1949),
2) *ECAC* Europeiska civila luftfartskonferensen,
3) *Eurocontrol* Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst enligt den internationella konventionen om samarbete för luftfartens säkerhet (EUROCONTROL) (FördrS 69–70/2000),
4) *EASA-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91,
5) *slotförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 545/2009 om ändring av förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser,

6) *luftfartyg* en anordning som kan få bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av luftens reaktioner mot mark- eller vattenytan,
7) *behörighet* ett särskilt villkor, en särskild begränsning eller en särskild rättighet som har fogats till ett certifikat eller ett behörighetsbevis,
8) *underhåll* alla former av översyn, reparation, inspektion, modifiering eller åtgärdande av fel på luftfartyg eller en komponent, eller en kombination av dessa, med undantag för tillsyn före flygning,
9) *drifttillstånd* en deklaration eller ett certifikat som avses i artikel 30.1 i EASA-förordningen och som visar att de som bedriver flygverksamhet har förmåga och möjligheter att på ett betryggande sätt fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med deras rättigheter i fråga om sådan luftfartsverksamhet som avses i tillståndet,
10) *militära luftfartsmyndigheten* den myndighetsenhet för militär luftfart som finns i anslutning till flygstaben,
11) *militär luftfart* luftfart för militära ändamål eller luftfart med militära luftfartyg,
12) *militärt luftfartyg* ett luftfartyg som införts i det militära luftfartsregistret,
13) *samverkande flygplats* en flygplats med fasta flygtrafikledningstjänster där det, utöver civil luftfart, permanent finns försvarsmaktens trupper, ledningsorgan och anläggningar,
14) *militär trafikflygplats* en flygplats med fasta flygtrafikledningstjänster som drivs endast för militär luftfart,
15) *militär flygplats* landområde som tillfälligt har anordnats för start eller landning endast för den militära luftfarten; den militära flygplatsen kan vara en flygplats, en reservlandningsplats eller ett stigområde som försvarsmakten tillfälligt har tagit i bruk,
16) *statlig luftfart* luftfart för militär verksamhet, tullverksamhet, polisiär verksamhet, flygräddning, brandbekämpning, gränskontroll, kustbevakning eller luftfart för sådana liknande verksamheter eller tjänster som under överinseende och ansvar av en myndighet utförs i allmänhetens intresse av eller på uppdrag av ett organ som har myndighetsbefogenheter,
17) *statsluftfartyg* ett luftfartyg som används för statlig luftfart,
18) *medlemsstat* en medlemsstat i Europeiska unionen,
19) *tredjeland* andra än medlemsstater i Europeiska unionen,
20) *genomförandeförordningen om obemannad luftfart* kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg,
21) *obemannat luftfartyg* ett luftfartyg som fungerar självständigt eller är konstruerat för att fungera självständigt eller som kan fjärrstyras utan pilot ombord,
22) *obemannat luftfartygssystem* ett obemannat luftfartyg och den utrustning som behövs för fjärrstyrning av luftfartyget,
23) *geografisk UAS-zon* en i artikel 2 andra stycket punkt 4 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart avsedd 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 ansvaret,
25) *flygplats* ett bestämt område på land eller vatten eller på en fast struktur på land eller på en fast eller flytande struktur på vatten, som är avsett att användas helt eller delvis för landning, start och manövrering av luftfartyg till lands och på vattnet, och till vilket hör de byggnader, konstruktioner och anordningar som behövs för verksamheten på flygplatsen, inbegripet de kajplatser eller andra förtöjningsplatser med anslutning till manöverområdet som finns på vattenområden samt räddningsvägar och de skyddsområden, hinderbegränsade ytor eller andra områden som behövs för driften, användningen och säkerhetsövervakningen av flygplatsen.

3 a §

Marknadskontroll av obemannade luftfartygssystem

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

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

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

4 §

Finlands flygsäkerhetsprogram och plan för flygsäkerhet

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

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

9 §

Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg och anordningar

Bestämmelserna i denna lag tillämpas på sådana luftfartyg och anordningar som avses i denna paragraf. Om det inte finns några hinder med hänsyn till flygsäkerheten, får Transport- och kommunikationsverket medge smärre undantag från bestämmelserna i 2–7 kap. i denna lag och från bestämmelserna om behörigheter och utbildning för flygande personal i II avd. 13 kap. i lagen om transportservice, när det gäller:

1) ultralätta luftfartyg,
2) luftfartyg av klar historisk betydelse,
3) luftfartyg som särskilt har konstruerats eller ombyggts för forskningsändamål, försöksändamål eller vetenskapliga ändamål,
4) amatörbyggda luftfartyg,
5) luftfartyg som ursprungligen konstruerats för militära ändamål,
6) luftfartyg som avses i artikel 2.8 i EASA-förordningen.

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

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

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

Om konsekvenserna för säkerheten och miljön förutsätter det och om inte något annat följer av EASA-förordningen, får Transport- och kommunikationsverket i fråga om de luftfartyg och anordningar som avses i 2 mom. samt obemannade luftfartygsystem, 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.

— —

11 §

Förbud mot och begränsning av användningen av luftrum

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

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

Cellen för luftrumsplanering ska på det sätt som den anser vara ändamålsenligt begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område:

1) på framställning av en räddningsmyndighet, en polismyndighet, en militärmyndighet, Gränsbevakningsväsendet, Tullen, flyg- eller sjöräddningscentralen, Strålsäkerhetscentralen,

säkerhetsutredningsmyndigheten eller en luftfartsmyndighet för en tid av högst sju dygn, om det är nödvändigt för flygsäkerheten, säkerhetsutredningar, försvaret, gränssäkerheten, polisverksamheten, räddningsuppgifter eller upprätthållandet av allmän ordning och säkerhet,

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

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

11 a §

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

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

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

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

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

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

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

11 b §

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

Transport- och kommunikationsverket kan inrätta en geografisk UAS-zon för kommersiell verksamhet samt för hobby-, forsknings- och försöksverksamhet antingen genom en föreskrift för en tid av högst tre år eller på ansökan av operatören av ett obemannat luftfartygssystem genom ett beslut för en tid av högst ett år. Transport- och kommunikationsverket kan inrätta zonen i fråga med tanke på operatörens egen verksamhet eller samarbetet mellan flera aktörer

eller för allmänt bruk. Inom denna zon är ett obemannat luftfartyg befriat från ett eller flera av de krav som gäller den ”öppna” kategori som avses i genomförandeförordningen om obemannad luftfart. En förutsättning för inrättande av en zon är att flygsäkerheten inte äventyras.

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

Föreskriften eller beslutet kan innehålla

1) villkor som gäller flygsäkerheten eller skyddsåtgärderna,

2) villkor för att säkerställa allmän ordning och säkerhet,

3) villkor för att säkerställa den militära luftfartens verksamhetsförutsättningar eller utförandet av Försvarsmaktens uppgifter,

4) villkor som gäller luftrumszonens användargrupp,

5) villkor som gäller förfarandena eller arrangemangen,

6) villkor som gäller skyldigheten att rapportera till myndigheter eller andra aktörer,

7) tidsmässiga begränsningar eller begränsningar som gäller väderförhållandena.

8) utöver den områdesspecifika begränsningen av en zon även andra geografiska begränsningar och begränsningar i höjdled som gäller inom zonen.

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

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

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

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

11 c §

Farliga områden

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

55 §

Luftfartygs och fjärrstyrningsplatsers besättning

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

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. och i 4 kap. meddelar Transport- och kommunikationsverket sådana närmare föreskrifter som förutsätts för flygsäkerheten och som baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och på EASA-förordningen och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den, kompletterade med undantag och tillägg av geografiska, klimatologiska och trafikmässiga skäl eller för att samordna internationell praxis med förhållandena i Finland, i fråga om följande:

1) luftfartygets befälhavare, flygbesättning och annan besättning samt fjärrstyrningsplatsens besättning som förutsätts för flyguppdraget,

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

3) utbildning, erfarenhet och behörighet som krävs av besättningen och av dem som styr fjärrstyrda luftfartyg,

4) maximala arbets- och flygtider samt minimivilotider.

102 §

Tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden

Flygplatsoperatören beviljar tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden för personer som har ett giltigt skäl att befinna sig där. Anställda vid polisen, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och Försvarsmakten har tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden på basis av sina tjänsteåligganden.

— —

125 §

Tillämpning av händelseförordningen

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

— —

136 §

Skadeståndsansvar

— —

Bestämmelserna i 2 mom. tillämpas inte på en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart vållar ett annat luftfartyg, som när skadan inträffar också används för luftfart, eller personer eller egendom som transporteras i ett sådant luftfartyg. Bestämmelserna i 2 mom. tillämpas inte heller om ett luftfartyg har använts olovligt när en skada inträffar. En skada som har vållats någon annan än luftfartygets ägare, innehavare eller operatör ska då ersättas av luftfartygets ansvarsförsäkring till den del den som vållat skadan inte förmår ersätta den. Bestämmelserna i 2 mom. tillämpas inte heller på en skada som vållas i verksamhet som bedrivs i den öppna kategori som avses i artikel 4 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart och i den specifika kategori som avses i artikel 5 i den förordningen.

— —

139 §

Nationella försäkringskrav

— —

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

178 §

Luftfartsförseelse

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

— —

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

— —

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

181 §

Ändringssökande

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

182 §

Ikraftträdande

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

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

_____

2.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om transportservice (320/2017) 120 § 4 punkten, sådan den lyder i lag 301/2018,

ändras 120 § 2 punkten, sådan den lyder i lag 301/2018, och

fogas till 1 §, sådan den lyder i lagarna 301/2018 och 371/2019, ett nytt 3 mom. och till lagen en ny 135 a § som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

— —

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

120 §

Definitioner gällande flygverksamhet

I denna lag avses med

— —

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

— —

13 kap.

Behörigheter och utbildning för flygande personal

135 a §

Minimiåldern för en fjärrpilot för ett obemannat luftfartygssystem

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

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

3.

Lag

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

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

1 §

Tillämpningsområde

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

5 §

Behörig myndighet

— —

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

— —

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016) 1 § 1 mom., sådant det lyder i lag 864/2018, och

fogas till 4 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 864/2018, ett nytt 4 mom. som följer:

1 §

Tillämpningsområde

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

— —

4 §

Tillsynsmyndigheter

— —

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

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av lagen om försvarsmakten

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

15 a §

Ingripande i obemannade luftfartygs färd

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

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

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

15 b §

Beslut om att ingripa i obemannade luftfartygs färd

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

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

15 c §

Samarbete med polisen vid ingripandet i obemannade luftfartygs färd

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

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

15 d §

Inhämtande av identifieringsuppgifter om obemannade luftfartyg

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

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

15 e §

Hanteringen av omhändertagna obemannade luftfartyg

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

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

15 f §

Protokoll

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

_____

Denna lag träder i kraft den 20 .

_____

6.

Lag

om ändring av 38 a § i gränsbevakningslagen

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

38 a §

Ingripande i obemannade luftfartygs färd

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag

om ändring av 2 och 5 kap. i polislagen

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

2 kap.

Allmänna befogenheter

11 a §

Ingripande i obemannade luftfartygs färd

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

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

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

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

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

15 a §

Hanteringen av omhändertagna obemannade luftfartyg

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

17 §

Användning av maktmedel

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

— —

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

— —

5 kap.

Hemliga metoder för inhämtande av information

25 §

Inhämtande av identifieringsuppgifter för teleadresser eller teleterminalutrustning

— —

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

— —

62 §

Ersättningar till teleföretag

— —

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

———

Denna lag träder i kraft den 20 .

———

8.

Lag

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

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

264 §

Radioutrustning för specialändamål

Vad som föreskrivs i 251–253, 253 a–253 e och 254–263 § gäller inte
— —
3) luftfartsutrustning som avses i artikel 138 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91,
— —

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 8 april 2020

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

Bilagor
Parallelltext

1.

Lag

om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i luftfartslagen (864/2014) 93 §, sådan den lyder i lag 965/2018,

ändras 2, 4 och 9 §, 10 § 1 mom., 11 och 55 §, 102 § 1 mom., 125 § 1 mom., 136 § 3 mom., 178 § 3 punkten, 181 och 182 §, av dem 2, 4 och 9 §, 10 § 1 mom., 11 och 55 §, 102 § 1 mom., 178 § 3 punkten och 181 § sådana de lyder i lag 965/2018 och 125 § 1 mom. sådant det lyder i lag 61/2016, samt

fogas till 1 §, sådan den lyder i lag 965/2018, ett nytt 4 mom., till lagen nya 3 a och 11 a–11 c § och till 139 §, sådan paragrafen lyder i lag 965/2018, ett nytt 4 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	1 §
Tillämpningsområde	*Tillämpningsområde*
Vid luftfart inom finskt territorium ska denna lag iakttas, om inte något annat följer av Europeiska unionens förordningar eller av internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Om inte något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland, ska 1) denna lag iakttas även vid luftfart utanför finskt territorium med ett finskt luftfartyg eller med stöd av ett drifttillstånd som beviljats i Finland, 2) bestämmelserna i 4, 10, 13, 14 och 16 kap. samt i 153 och 154 § tillämpas på finländska leverantörer av flygtrafiktjänst även utanför finskt territorium, 3) bestämmelserna i 3, 4, 5 och 13 kap. samt i 170 § iakttas vid luftfart med utländska luftfartyg även utanför finskt territorium, om tillsynen över flygsäkerheten eller bedrivandet av flygverksamhet genom ett giltigt avtal i fråga om ett enskilt luftfartyg och dess besättning har överförts på Transport- och kommunikationsverket och om den operatör som	Vid luftfart inom finskt territorium ska denna lag iakttas, om inte något annat följer av Europeiska unionens förordningar eller av internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Om inte något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland, ska 1) denna lag iakttas även vid luftfart utanför finskt territorium med ett finskt luftfartyg eller med stöd av ett drifttillstånd som beviljats i Finland, 2) bestämmelserna i 4, 10, 13, 14 och 16 kap. samt i 153 och 154 § tillämpas på finländska leverantörer av flygtrafiktjänst även utanför finskt territorium, 3) bestämmelserna i 3, 4, 5 och 13 kap. samt i 170 § iakttas vid luftfart med utländska luftfartyg även utanför finskt territorium, om tillsynen över flygsäkerheten eller bedrivandet av flygverksamhet genom ett giltigt avtal i fråga om ett enskilt luftfartyg och dess besättning har överförts på Transport- och kommunikationsverket och om den operatör som

Gällande lydelse

råder över ett sådant luftfartyg med stöd av hyresavtal eller något annat sådant avtal har sin bonings- eller hemort eller sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Finland.
Trots vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. ska 59 § och 178 § 10 punkten tillämpas, om luftfartygets första ankomstställe är beläget inom finskt territorium.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med
1) *Chicagokonventionen* konventionen angående internationell 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 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,

Föreslagen lydelse

råder över ett sådant luftfartyg med stöd av hyresavtal eller något annat sådant avtal har sin bonings- eller hemort eller sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Finland.
Trots vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. ska 59 § och 178 § 10 punkten tillämpas, om luftfartygets första ankomstställe är beläget inom finskt territorium.
Denna lag tillämpas på konstruktion, produktion, underhåll och drift av sådana luftfartyg som omfattas av luftfartygskategorierna enligt artikel 2.8 i den i 2 § 4 punkten avsedda EASA-förordningen.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med
1) *Chicagokonventionen* konventionen angående internationell civil luftfart (FördrS 11/1949),
2) *ECAC* Europeiska civila luftfartskonferensen,
3) *Eurocontrol* Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst enligt den internationella konventionen om samarbete för luftfartens säkerhet (*EUROCONTROL*) (*FördrS 69–70/2000*),
4) *EASA-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91,
5) *slotförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 545/2009 om ändring av förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser,

Gällande lydelse

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* luftfartyg som införts i det militära luftfartsregistret,
13) *samverkande flygplats* en flygplats med fasta flygtrafikledningstjänster där det, utöver civil luftfart, permanent finns försvarsmaktens trupper, ledningsorgan och anläggningar,
14) *militär trafikflygplats* en flygplats med fasta flygtrafikledningstjänster och som drivs endast för militär luftfart,
15) *militär flygplats* landområde som tillfälligt har anordnats för start eller landning endast för den militära luftfarten; den militära flygplatsen kan vara en flygplats, en reservlandningsplats eller ett stigområde som försvarsmakten tillfälligt har tagit i bruk,
16) *statlig luftfart* luftfart med statsluftfartyg,

Föreslagen lydelse

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,
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*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	uppdrag av ett organ som har myndighetsbefogenheter,
17) statsluftfartyg luftfartyg som används för Tullens, polisens, Gränsbevakningsväsendets eller räddningsväsendets uppgifter; med statsluftfartyg avses även luftfartyg som används för andra än i denna punkt och i 11 punkten avsedda statliga uppdrag,	17) *statsluftfartyg ett luftfartyg som används för statlig luftfart*,
18) *medlemsstat* medlemsstater i Europeiska unionen,	18) *medlemsstat* en medlemsstat i Europeiska unionen,
19) *tredjeland* andra än medlemsstater i Europeiska unionen,	19) *tredjeland* andra än medlemsstater i Europeiska unionen,
20) *flygplats* ett bestämt område på land eller vatten eller på en fast struktur på land eller på en fast eller flytande struktur på vatten, som är avsett att användas helt eller delvis för landning, start och manövrering av luftfartyg till lands och på vattnet,	20) *genomförandeförordningen om obemannad luftfart kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg,*
21) *modellflygplan* anordning som är avsedd att flygas utan förare och som används för hobby eller sport,	21) *obemannat luftfartyg ett luftfartyg som fungerar självständigt eller är konstruerat för att fungera självständigt eller som kan fjärrstyras utan pilot ombord,*
22) *obemannat luftfartyg* luftfartyg som är avsett att flygas utan förare,	*22) obemannat luftfartygssystem ett obemannat luftfartyg och den utrustning som behövs för fjärrstyrning av luftfartyget,*
23) *fjärrstyrt luftfartyg* obemannat luftfartyg som styrs från en fjärrstyrningsplats,	*23) geografisk UAS-zon en i artikel 2 andra stycket punkt 4 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart avsedd luftrumszon*,
24) *cell för luftrumsplanering* en cell som avses i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet (FUA-förordningen) och som ansvarar för det löpande arbetet med luftrumsplanering och för vilken en eller flera medlemsstater har ansvaret.	24) *cell för luftrumsplanering* en sådan cell som avses i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet, nedan *FUA-förordningen*, som ansvarar för det löpande arbetet med luftrumsplanering och för vilken en eller flera medlemsstater har ansvaret,
	25) *flygplats ett bestämt område på land eller vatten eller på en fast struktur på land eller på en fast eller flytande struktur på vatten, som är avsett att användas helt eller delvis för landning, start och manövrering av luftfartyg till lands och på vattnet, och till vilket hör de byggnader, konstruktioner och anordningar som behövs för verksamheten på flygplatsen, inbegripet de kajplatser eller andra förtöjningsplatser med anslutning till manöverområdet som finns på vattenområden samt räddningsvägar och de skyddsområden, hinderbegränsade ytor eller andra områden som*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	behövs för driften, användningen och säkerhetsövervakningen av flygplatsen.
Till en flygplats hör *1) på vattenområden de kajplatser eller andra förtöjningsplatser med anslutning till manöverområdet,* *2) räddningsvägar och de skyddsområden, hinderbegränsade ytor eller andra områden som krävs för driften, användningen och säkerhetsövervakningen av flygplatsen,* *3) de byggnader, konstruktioner och anordningar som behövs för verksamheten på flygplatsen.*	
	3 a §
	Marknadskontroll av obemannade luftfartygssystem
nytt	Transport- och kommunikationsverket svarar för den marknadskontroll och kontroll av produkter som förs in på unionsmarknaden som avses i artiklarna 35.1 och 35.2 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem, samt deltar i det säkerhetssamarbete som avses i artikel 35.3, om inte något annat föreskrivs någon annanstans. På marknadskontrollen av obemannade luftfartygssystem tillämpas lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016), om inte något annat föreskrivs någon annanstans. Bestämmelser om kraven på de anmälda organ som sköter bedömningen av obemannade luftfartygssystems överensstämmelse med kraven och om organens uppgifter finns i lagen om anmälda organ för vissa produktgrupper (278/2016).
4 §	4 §
Flygsäkerhetsprogram för Finland	*Finlands flygsäkerhetsprogram* ***och plan för flygsäkerhet***
Transport- och kommunikationsverket ska göra upp och fastställa *ett nationellt flygsäkerhetsprogram med beaktande av de standarder som avses i Chicagokonventionen*	Transport- och kommunikationsverket ska göra upp och fastställa *det statliga säkerhetsprogram som avses i artikel 7 och den statliga plan för flygsäkerhet som avses i artikel 8 i EASA-förordningen med beaktande av de*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
samt Europeiska unionens flygsäkerhetsprogram.	*standarder som avses i Chicagokonventionen samt det europeiska program för flygsäkerhet som avses i artikel 5 och den europeiska plan för flygsäkerhet som avses i artikel 6 i EASA-förordningen.*
Luftfartens aktörer ska i sin verksamhet beakta det nationella flygsäkerhetsprogrammet och målen för det samt uppföljningen av dessa.	*Aktörerna inom luftfarten ska i sin egen säkerhetsledning behandla det statliga flygsäkerhetsprogrammet och den statliga planen för flygsäkerhet.*
9 §	9 §
Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg och anordningar	*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 fråga om	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 ombyggts för forskningsändamål, försöksändamål eller vetenskapliga ändamål, 4) amatörbyggda luftfartyg, 5) luftfartyg som ursprungligen konstruerats för militära ändamål.	1) ultralätta luftfartyg, 2) luftfartyg av klar historisk betydelse, 3) luftfartyg som särskilt har konstruerats eller ombyggts 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. tillämpas inte på följande luftfartyg och anordningar:	Bestämmelserna i 2–4 och 7 kap. *samt bestämmelserna i II avd. 13 kap. i lagen om transportservice* tillämpas inte på följande luftfartyg och anordningar:
1) tyngdpunktsstyrda ultralätta flygplan eller motordrivna fallskärmar, 2) glidare med en maximal tommassa på högst 80 *kilogram* för ensitsiga eller 100 *kilogram* för tvåsitsiga, inklusive sådana med fotstart,	1) tyngdpunktsstyrda ultralätta flygplan eller motordrivna fallskärmar, 2) glidare med en maximal tommassa på högst 80 *kilo* för ensitsiga eller 100 *kilo* för tvåsitsiga, inklusive sådana med fotstart,
3) övriga luftfartyg som har en maximal tommassa inklusive bränsle på högst 70 *kilogram*; med övriga luftfartyg avses dock inte obemannade luftfartyg.	3) övriga luftfartyg som har en maximal tommassa inklusive bränsle på högst 70 *kilo*; med övriga luftfartyg avses dock inte obemannade luftfartyg.

Gällande lydelse

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 luftfartyg och anordningar som avses i 2 mom.

Obemannade luftfartyg får avvika från trafikreglerna för luftfart inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som avskilts för flygning med obemannade luftfartyg, om det avvikande förfarandet är planerat och genomförs utan att flygsäkerheten äventyras. Om konsekvenserna för säkerheten och miljön förutsätter det och om inte något annat följer av EASA-förordningen, *får Transport- och kommunikationsverket i fråga om luftfartyg och anordningar enligt 2 mom. samt sportfallskärmar och flygskärmar liksom hobby- eller sportmodellflygplan meddela föreskrifter av teknisk natur och driftsföreskrifter samt föreskrifter om de kunskaper och färdigheter samt den erfarenhet och ålder som förutsätts av förarna*. När föreskrifterna bereds ska riksomfattande amatörorganisationer inom luftfartsbranschen höras.

10 §

Rätt till luftfart inom finskt territorium

Ett luftfartyg som används för luftfart inom finskt territorium ska ha finsk nationalitet eller nationalitet i en annan stat som tillträtt Chicagokonventionen eller ett särskilt tillstånd av 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).

— — — — — — — — — — — — — —

Föreslagen lydelse

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

Om konsekvenserna för säkerheten och miljön förutsätter det och om inte något annat följer av EASA-förordningen, *får Transport- och kommunikationsverket i fråga om de luftfartyg och anordningar som avses i 2 mom. samt obemannade luftfartygsystem, 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.*

— — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse

11 §

Områden där luftfart är inskränkt och farliga områden

Genom förordning av statsrådet får luftfart begränsas eller förbjudas ovanför objekt och områden som är viktiga för statens ledning, försvaret, gränskontrollen, räddningsuppgifter eller beredskapen eller ovanför områden som är av riksintresse för att skydda miljön.

Transport- och kommunikationsverket får av särskilda skäl bevilja tillstånd för luftfart inom förbjudna områden efter att ha hört företrädare för dem som ska skyddas genom inrättandet av områdena. Närmare bestämmelser om hörande utfärdas genom förordning av statsrådet. Om ett förbjudet område har inrättats för att skydda en anläggning, är dock sådan luftfart tillåten som har direkt samband med service av eller annan verksamhet vid och nyttjande av anläggningen. Inom restriktionsområden är luftfart tillåten endast med tillstånd av försvarsmakten eller enligt särskilda villkor som ställs av försvarsmakten. Genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter eller beslut kan sådana områden där verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet utövas under särskilda tidpunkter betecknas som farliga områden. Områdeskontrollen ska underrättas om när utövandet av sådan verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet inleds och avslutas inom farliga områden. Cellen för luftrumsplanering enligt FUA-förordningen får dessutom av särskilda skäl bestämma och beteckna områden som tillfälliga farliga områden för en tid av högst två veckor, förutsatt att anvisningar om betecknandet finns i den

Föreslagen lydelse

11 §

Förbud mot och begränsning av användningen av luftrum

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

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

Gällande lydelse

handbok som styr luftrumsplaneringen och som nämns i 107 § 2 mom.

Av skäl som är nödvändiga för flygsäkerheten, försvaret, territorialövervakningen, polisverksamheten, räddningsuppgifter, säkerhetsutredningar eller upprätthållande av allmän ordning och säkerhet samt gränssäkerheten får Transport- och kommunikationsverket begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst två veckor. I 167 § föreskrivs om rätt att ingripa i ett luftfartygs färd i de fall som kräver omedelbart ingripande.

Cellen för luftrumsplanering ska på det sätt som den anser vara ändamålsenligt begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område

1) på framställning av en räddningsmyndighet, en polismyndighet, en militärmyndighet, Gränsbevakningsväsendet eller Tullen, flyg- eller sjöräddningscentralen, strålsäkerhetscentralen eller en luftfartsmyndighet för en tid av högst tre dygn, om det är nödvändigt för flygsäkerheten, försvaret, polisverksamheten, räddningsuppgifter, säkerhetsutredningar eller upprätthållande av allmän ordning och säkerhet eller gränssäkerheten,

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

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

nytt

Föreslagen lydelse

Cellen för luftrumsplanering ska på det sätt som den anser vara ändamålsenligt begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område:

1) på framställning av en räddningsmyndighet, en polismyndighet, en militärmyndighet, Gränsbevakningsväsendet, Tullen, flyg- eller sjöräddningscentralen, *Strålsäkerhetscentralen, säkerhetsutredningsmyndigheten eller en luftfartsmyndighet för en tid av högst sju dygn,* om det är nödvändigt för flygsäkerheten, säkerhetsutredningar, försvaret, gränssäkerheten, polisverksamheten, räddningsuppgifter eller upprätthållandet av allmän ordning och säkerhet,

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

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

11 a §

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

Transport- och kommunikationsverket kan av skäl som är nödvändiga inrätta en geografisk UAS-zon antingen genom en föreskrift för en tid av högst tre år eller på ansökan genom ett beslut för en tid av högst ett år. Genom en sådan geografisk UAS-zon begränsas eller förbjuds verksamhet som bedrivs med ett obe-

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	mannat luftfartyg ovanför objekt och områden som är viktiga med tanke på följande ändamål: 1) statens ledning, 2) flygsäkerheten eller säkerhetsutredningar, 3) försvaret, territorialövervakningen, gränssäkerheten eller beredskapen, 4) polisverksamheten, räddningsuppgifter, skötseln av internationella relationer, rättskipningen eller social- och hälsovården, 5) skydd av en industrianläggning eller ett industriområde, 6) skydd av en hamn, terminal, bangård eller någon annan motsvarande trafikknutpunkt, 7) skydd av miljön. Transport- och kommunikationsverket ska på framställning av Försvarsmakten i luftrummet ovanför områden som Försvarsmakten stadigvarande eller temporärt förfogar över inrätta en geografisk UAS-zon där obemannad luftfart är begränsad eller förbjuden antingen genom en föreskrift för en tid av högst tre år eller genom ett beslut för en tid av högst ett år. Transport- och kommunikationsverkets föreskrift eller beslut kan innehålla villkor enligt vilka verksamhet som bedrivs med ett obemannat luftfartyg är tillåten inom en zon som avses i 1 eller 2 mom. En begränsning eller ett förbud som avses i 1 eller 2 mom. och rör obemannad luftfart inom en geografisk UAS-zon gäller dock inte militär-, gränsbevaknings-, polis-, tull-, sjöbevaknings- och luftfartsmyndigheternas verksamhet och inte heller den verksamhet som utförs eller förordnas av myndigheter som sköter räddningsuppdrag, prehospital akutsjukvård eller patienttransporter när utförande av eller övning inför de uppgifter som föreskrivs för dessa myndigheter kräver verksamhet som utförs med ett obemannat luftfartygssystem inom en geografisk UAS-zon, om inte verksamheten i fråga särskilt förbjuds eller begränsas i en föreskrift eller ett beslut. Om en geografisk UAS-zon har inrättats för att skydda ett objekt eller område, är sådan verksamhet som utförs för objektets eller områdets räkning med ett obemannat luftfartyg dock tillåten inom zonen.

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	11 b §
nytt	*Avvikelse inom en geografisk UAS-zon från kraven som gäller obemannad luftfart*
	Transport- och kommunikationsverket kan inrätta en geografisk UAS-zon för kommersiell verksamhet samt för hobby-, forsknings- och försöksverksamhet antingen genom en föreskrift för en tid av högst tre år eller på ansökan av operatören av ett obemannat luftfartygssystem genom ett beslut för en tid av högst ett år. Transport- och kommunikationsverket kan inrätta zonen i fråga med tanke på operatörens egen verksamhet eller samarbetet mellan flera aktörer eller för allmänt bruk. Inom denna zon är ett obemannat luftfartyg befriat från ett eller flera av de krav som gäller den ”öppna” kategori som avses i genomförandeförordningen om obemannad luftfart. En förutsättning för inrättande av en zon är att flygsäkerheten inte äventyras. Innan föreskriften meddelas eller beslutet fattas ska Transport- och kommunikationsverket avtala med Försvarsmakten om den geografiska UAS-zonen. I avtalsförfarandet utreds den geografiska UAS-zonens konsekvenser för den militära luftfartens verksamhetsförutsättningar och för utförandet av Försvarsmaktens lagstadgade uppgifter. Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket vid behov höra Gränsbevakningsväsendet samt genom offentlig delgivning enligt 62 § i förvaltningslagen meddela dem som äger eller innehar de fastigheter som finns under den planerade geografiska UAS-zonen samt dem vars fastighet gränsar till en fastighet som finns under luftrumszonen om saken. Föreskriften eller beslutet kan innehålla 1) villkor som gäller flygsäkerheten eller skyddsåtgärderna, 2) villkor för att säkerställa allmän ordning och säkerhet, 3) villkor för att säkerställa den militära luftfartens verksamhetsförutsättningar eller utförandet av Försvarsmaktens uppgifter, 4) villkor som gäller luftrumszonens användargrupp, 5) villkor som gäller förfarandena eller arrangemangen,

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	6) villkor som gäller skyldigheten att rapportera till myndigheter eller andra aktörer, 7) tidsmässiga begränsningar eller begränsningar som gäller väderförhållandena. 8) utöver den områdesspecifika begränsningen av en zon även andra geografiska begränsningar och begränsningar i höjdled som gäller inom zonen. Transport- och kommunikationsverket kan på eget initiativ av grundad anledning eller på ansökan av operatören av det obemannade luftfartygssystemet ändra villkoren i den föreskrift eller det beslut som avses i 1 mom., om de omständigheter som rådde när föreskriften meddelades eller beslutet fattades har förändrats väsentligt. Transport- och kommunikationsverket kan återta den föreskrift eller det beslut som avses i 1 mom., om 1) de omständigheter som rådde när föreskriften meddelades eller beslutet fattades har förändrats väsentligt och verksamheten inte kan fortgå genom en ändring av villkoren i enlighet med 3 mom., eller 2) operatören av det obemannade luftfartygssystemet upprepade gånger bryter mot bestämmelserna i denna lag eller mot villkoren i föreskriften eller beslutet.
	11 c §
	Farliga områden
nytt	Genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift eller beslut kan det tillfälligt för en tid av mindre än ett år fastställas att ett sådant område inom vilket det tidvis kan utövas verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet är ett farligt område. Förfarandet för anmälan av när utövandet inom ett farligt område av verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet inleds och avslutas finns i den i 107 § 2 mom. avsedda handbok som styr luftrumsplaneringen. Cellen för luftrumsplanering får dessutom av särskilda skäl fastställa och beteckna ett område som ett tillfälligt farligt område för en tid av högst

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	två veckor, om anvisningar om detta införts i handboken som styr luftrumsplaneringen.
55 §	55 §
Luftfartygs och fjärrstyrningsplatsers besättning	*Luftfartygs och fjärrstyrningsplatsers besättning*
Ett luftfartyg och dess fjärrstyrningsplats ska vara tryggt bemannade när luftfartyget används för luftfart. Ägaren, innehavaren eller operatören svarar för att fartyget är bemannat på ett betryggande sätt. Utöver vad som 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, 3) *utbildning och erfarenhet som krävs av besättningen*, 4) maximala arbets- och flygtider samt minimivilotider	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, 3) *utbildning, erfarenhet och behörighet som krävs av besättningen och av dem som styr fjärrstyrda luftfartyg*, 4) maximala arbets- och flygtider samt minimivilotider
93 §	
Säkerhetsledning som krävs av en leverantör av marktjänster	(upphävs)
En leverantör av marktjänster ska förvalta och utveckla ett säkerhetsledningssystem med hjälp av vilket leverantören säkerställer säkerheten inom den egna verksamheten och	

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
främjar säkerheten på hela flygplatsen. Säkerhetsledningssystemet ska åtminstone innehålla uppgifter om 1) ansvarsfördelning och beslutsförfarande hos leverantören av marktjänster, 2) verksamhetens överensstämmelse med kraven, 3) underleverantörer och tillsynen över dem, 4) dokumenthantering, 5) rapportering om och behandling av händelser, 6) personalutbildning och annan personalutveckling, och 7) hanteringen av materiel. Leverantören av marktjänster ska lämna in uppgifterna om sitt säkerhetsledningssystem till flygplatsoperatören och Transport- och kommunikationsverket.	
102 §	102 §
Tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden	*Tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden*
Flygplatsoperatören beviljar tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden för personer som har ett giltigt skäl att befinna sig där. Anställda vid polisen, Gränsbevakningsväsendet och Tullen har tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden på basis av sina tjänsteåligganden.	Flygplatsoperatören beviljar tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden för personer som har ett giltigt skäl att befinna sig där. Anställda vid polisen, Gränsbevakningsväsendet, Tullen *och Försvarsmakten* har tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden på basis av sina tjänsteåligganden.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
125 §	125 §
Tillämpning av händelseförordningen	*Tillämpning av händelseförordningen*
I Finland tillämpas händelseförordningen på alla luftfartyg. Händelser som uteslutande gäller militär luftfart och som enligt 7 § 1 mom. 19 punkten ska anmälas till försvarsmakten behandlas dock nationellt.	I Finland tillämpas händelseförordningen på alla luftfartyg*, dock med beaktande av den i artikel 3.2 andra stycket i händelseförordningen avsedda avgränsning som gäller obemannade luftfartyg.* Händelser som uteslutande gäller militär luftfart och som enligt 7 § 1 mom. 19 punkten i denna lag ska anmälas till Försvarsmakten behandlas dock nationellt.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Gällande lydelse

136 §

Skadeståndsansvar

På skadeståndsansvar för en skada som har inträffat vid luftfart tillämpas skadeståndslagen, med de undantag som anges nedan.
Ett luftfartygs ägare, innehavare och operatör ansvarar oberoende av eventuell oaktsamhet solidariskt för en skada som användningen av luftfartyget för luftfart vållar personer eller egendom som inte transporteras i luftfartyget.
Den som innehar rätt till luftfartyget genom äganderättsförbehåll eller som i fråga om luftfartyget innehar någon annan säkerhetsrätt grundad på ägande eller den som hyr ut luftfartyget är dock inte ansvarig enligt detta moment, förutsatt att uppgifter om luftfartygets operatör har införts i trafik- och transportregistret.
Bestämmelserna i 2 mom. tillämpas inte på en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart vållar ett annat luftfartyg, som när skadan inträffar också används för luftfart, eller personer eller egendom som transporteras i ett sådant luftfartyg. Bestämmelserna i 2 mom. tillämpas inte heller om ett luftfartyg har använts olovligt när en skada inträffar.
En skada som har vållats någon annan än luftfartygets ägare, innehavare eller operatör ska då ersättas av luftfartygets ansvarsförsäkring till den del den som vållat skadan inte förmår ersätta den.

I fråga om skadeståndsansvaret för en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart vållar en person eller egendom som transporteras i samma luftfartyg föreskrivs särskilt.

139 §

Nationella försäkringskrav

Föreslagen lydelse

136 §

Skadeståndsansvar

På skadeståndsansvar för en skada som har inträffat vid luftfart tillämpas skadeståndslagen, med de undantag som anges nedan.
Ett luftfartygs ägare, innehavare och operatör ansvarar oberoende av eventuell oaktsamhet solidariskt för en skada som användningen av luftfartyget för luftfart vållar personer eller egendom som inte transporteras i luftfartyget.
Den som innehar rätt till luftfartyget genom äganderättsförbehåll eller som i fråga om luftfartyget innehar någon annan säkerhetsrätt grundad på ägande eller den som hyr ut luftfartyget är dock inte ansvarig enligt detta moment, förutsatt att uppgifter om luftfartygets operatör har införts i trafik- och transportregistret.
Bestämmelserna i 2 mom. tillämpas inte på en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart vållar ett annat luftfartyg, som när skadan inträffar också används för luftfart, eller personer eller egendom som transporteras i ett sådant luftfartyg. Bestämmelserna i 2 mom. tillämpas inte heller om ett luftfartyg har använts olovligt när en skada inträffar.
En skada som har vållats någon annan än luftfartygets ägare, innehavare eller operatör ska då ersättas av luftfartygets ansvarsförsäkring till den del den som vållat skadan inte förmår ersätta den. *Bestämmelserna i 2 mom. tillämpas inte heller på en skada som vållas i verksamhet som bedrivs i den öppna kategori som avses i artikel 4 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart och i den specifika kategori som avses i artikel 5 i den förordningen.*
I fråga om skadeståndsansvaret för en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart vållar en person eller egendom som transporteras i samma luftfartyg föreskrivs särskilt.

139 §

Nationella försäkringskrav

Gällande lydelse

Villkoren i en ansvarsförsäkring för ett finskt luftfartyg eller ett luftfartyg som används av en innehavare av finskt drifttillstånd, bruksflygtillstånd eller flygutbildningstillstånd får inte möjliggöra att försäkringen avbryts innan försäkringsperioden löper ut eller avbrottet anmäls till Transport- och kommunikationsverket.

I fråga om luftfartyg vars högsta godkända startmassa är 2 700 kilogram eller mindre och som används vid icke-kommersiell drift ska försäkringsbeloppet av den ansvarsförsäkring som krävs för personskador per passagerare uppgå till minst hälften av det allmänna minimiförsäkringsskyddet för passagerare enligt artikel 6.1 i förordningen om luftfartsförsäkring, dock minst till det lägsta belopp som anges i den punkten och som gäller luftfartyg som avses i detta moment.

För ett luftfartyg som används för grundläggande flygutbildning ska det i händelse av personskador för flygeleven och flyginstruktören tecknas en olycksfallsförsäkring för varje sittplats där minimiförsäkringsbeloppet är minst tio procent av det allmänna minimiförsäkringsskydd för passagerare som avses i 2 mom. Försäkringsskyddet för flyginstruktören kan också ordnas genom olycksfallsförsäkring enligt lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar.

Föreslagen lydelse

Villkoren i en ansvarsförsäkring för ett finskt luftfartyg eller ett luftfartyg som används av en innehavare av finskt drifttillstånd, bruksflygtillstånd eller flygutbildningstillstånd får inte möjliggöra att försäkringen avbryts innan försäkringsperioden löper ut eller avbrottet anmäls till Transport- och kommunikationsverket.

I fråga om luftfartyg vars högsta godkända startmassa är 2 700 kilogram eller mindre och som används vid icke-kommersiell drift ska försäkringsbeloppet av den ansvarsförsäkring som krävs för personskador per passagerare uppgå till minst hälften av det allmänna minimiförsäkringsskyddet för passagerare enligt artikel 6.1 i förordningen om luftfartsförsäkring, dock minst till det lägsta belopp som anges i den punkten och som gäller luftfartyg som avses i detta moment.

För ett luftfartyg som används för grundläggande flygutbildning ska det i händelse av personskador för flygeleven och flyginstruktören tecknas en olycksfallsförsäkring för varje sittplats där minimiförsäkringsbeloppet är minst tio procent av det allmänna minimiförsäkringsskydd för passagerare som avses i 2 mom. Försäkringsskyddet för flyginstruktören kan också ordnas genom olycksfallsförsäkring enligt lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar.

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

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
178 §	178 §
Luftfartsförseelse	*Luftfartsförseelse*
Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet	Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
3) bryter mot ett i 11 § avsett förbud som gäller områden där luftfart är inskränkt eller en i den paragrafen avsedd begränsning som gäller farliga områden,	*3) bryter mot ett förbud eller en begränsning enligt 11 § som gäller ett område inom vilket luftfart är begränsad eller förbjuden, ett förbud eller en begränsning enligt 11 a § som gäller en geografisk UAS-zon eller ett användningsvillkor enligt 11 b § som gäller en geografisk UAS-zon,*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *luftfartsförseelse* dömas till böter.	ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *luftfartsförseelse* dömas till böter.
181 §	181 §
Ändringssökande	*Ändringssökande*
Beslut som gäller återkallande eller begränsning av tillstånd, bevis, godkännande, utseende och medicinsk lämplighet samt åläggan den och förbud som Transport- och kommunikationsverket har meddelat med stöd av Europeiska unionens förordningar får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i *förvaltningsprocesslagen (586/1996).*	Beslut som gäller återkallande eller begränsning av tillstånd, bevis, godkännande, utseende och medicinsk lämplighet eller inrättande *eller upphörande av en geografisk UAS-zon* samt åläggan den och förbud som Transport- och kommunikationsverket har meddelat med stöd av Europeiska unionens förordningar *får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen.* *I andra beslut än beslut som avses i 1 mom. får omprövning begäras.*
I följande beslut, som fattats av någon annan än en myndighet, 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,	I följande beslut, som fattats av någon annan än en myndighet, begärs omprövning hos Transport- och kommunikationsverket: 1) i 40 § avsedda beslut om granskningsbevis avseende luftvärdighet som fattas av organisationer som svarar för luftvärdighet, 2) i 47 § avsedda beslut om medicinskt intyg och godkännande för teckengivare, 3) i 102 § 1 mom. avsedda beslut om beviljande av tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden som fattas av flygplatsoperatören, 4) i 103 § 1 mom. avsedda beslut om beviljande av behörighetskort och passerkort för fordon som fattas av flygplatsoperatören,

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
5) i 111 § avsedda beslut om avgifter för flygtrafiktjänst.	5) i 111 § avsedda beslut om avgifter för flygtrafiktjänst.
Omprövning av andra än i 1 mom. avsedda beslut som Transport- och kommunikationsverket, Försvarsmakten eller den militära luftfartsmyndigheten har fattat får begäras hos den myndighet som fattat beslutet, på det sätt som anges i förvaltningslagen.	
Ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning enligt 2 mom. 1–4 eller 6–7 punkten eller 3 mom. får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen. Ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning enligt 2 mom. 5 punkten får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.	Ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning enligt 2 mom. eller 3 mom. 1–4 eller 6–7 punkten får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning enligt 3 mom. 5 punkten får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen.
Förvaltningsdomstolens beslut i ärenden som gäller återkallande eller begränsning av tillstånd, bevis, godkännande, utseende och medicinsk lämplighet samt i ärenden som gäller ålägganden och förbud som Transport- och kommunikationsverket meddelat får överklagas genom besvär på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.	
Andra beslut som förvaltningsdomstolen har meddelat får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.	
Med undantag av beslut som gäller byggnadstillstånd ska beslutet iakttas trots ändringssökande, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.	Med undantag av beslut som gäller byggnadstillstånd ska beslutet iakttas trots ändringssökande, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.
	Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen. Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).
182 §	182 §
Ikraftträdande	*Ikraftträdande*
Denna lag träder i kraft den 13 november 2014. *Bestämmelserna i 37, 38, 47, 53, 55, 62, 73, 79 och 87 § tillämpas* på verksamhet	Denna lag träder i kraft den 13 november 2014. *Bestämmelserna i 37, 38, 47, 53, 62, 79 och 87 § tillämpas* på verksamhet med fjärrstyrda luftfartyg först från en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
med fjärrstyrda luftfartyg först från en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.	
	Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om transportservice (320/2017) 120 § 4 punkten, sådan den lyder i lag 301/2018,

ändras 120 § 2 punkten, sådan den lyder i lag 301/2018, och

fogas till 1 §, sådan den lyder i lagarna 301/2018 och 371/2019, ett nytt 3 mom. och till lagen en ny 135 a § som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	1 §
Lagens tillämpningsområde	*Lagens tillämpningsområde*
Denna lag tillämpas på transportservice, på persontillstånd i samband med den samt på trafik- och transportregistret.	Denna lag tillämpas på transportservice, på persontillstånd i samband med den samt på trafik- och transportregistret.
Denna lag tillämpas på tjänsteleverantörer som har ett verksamhetsställe i Finland eller som annars står under finsk jurisdiktion. Lagen tillämpas också på leverantörer av transporttjänster som trafikerar en tjänst med start- eller slutpunkt i Finland eller som går via Finland.	Denna lag tillämpas på tjänsteleverantörer som har ett verksamhetsställe i Finland eller som annars står under finsk jurisdiktion. Lagen tillämpas också på leverantörer av transporttjänster som trafikerar en tjänst med start- eller slutpunkt i Finland eller som går via Finland.
	Denna lag tillämpas på drift av de luftfartygskategorier som avses i artikel 2.8 i den i 120 § 2 punkten avsedda EASA-förordningen.
120 §	120 §
Definitioner gällande flygverksamhet	*Definitioner gällande flygverksamhet*
I denna lag avses med	I denna lag avses med
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
2) *EASA-förordningen Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och*	2) *EASA-förordningen Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar*

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG,	*(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,*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
4) *tillstånd för fjärrstyrd flygverksamhet* tillstånd som krävs för användning av obemannade luftfartyg som styrs från en fjärrstyrningsplats,	(upphävs)
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
13 kap.	13 kap.
Behörigheter och utbildning för flygande personal	**Behörigheter och utbildning för flygande personal**
(nya)	135 a §
	Minimiåldern för en fjärrpilot för ett obemannat luftfartygssystem
	Minimiåldern är 12 år vid fjärrstyrning av ett obemannat luftfartygssystem i den öppna kategori som avses i artikel 4 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg och 15 år vid fjärrstyrning av ett obemannat luftfartygssystem i den specifika kategori som avses i artikel 5 i den förordningen.
	Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

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

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

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	1 §
Tillämpningsområde	*Tillämpningsområde*
Denna lag innehåller bestämmelser om godkännande av organ för bedömning av överensstämmelse med kraven för produkter som omfattas av tillämpningsområdet för hissäkerhetslagen (1134/2016), lagen om mätinstrument (707/2011), lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016), lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven (180/2015), lagen om överensstämmelse med kraven för utrustning och säkerhetssystem som är avsedda för användning i explosionsfarliga omgivningar (1139/2016), lagen om explosiva varors överensstämmelse med kraven (1140/2016), elsäkerhetslagen (1135/2016), 30 kap. i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014) och gasanordningslagen (502/2018, som anmälda organ och om de skyldigheter som gäller dessa organs verksamhet.	Denna lag innehåller bestämmelser om godkännande av organ för bedömning av överensstämmelse med kraven för produkter som omfattas av tillämpningsområdet för hissäkerhetslagen (1134/2016), lagen om mätinstrument (707/2011), lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016), lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven (180/2015), lagen om överensstämmelse med kraven för utrustning och säkerhetssystem som är avsedda för användning i explosionsfarliga omgivningar (1139/2016), lagen om explosiva varors överensstämmelse med kraven (1140/2016), elsäkerhetslagen (1135/2016), 30 kap. i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014), gasanordningslagen (502/2018) *och luftfartslagen (864/2014),* som anmälda organ och om de skyldigheter som gäller dessa organs verksamhet.
5 §	5 §
Behörig myndighet	*Behörig myndighet*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Kommunikationsverket är behörig myndighet, om ansökan gäller att till anmälda organ utse organ för bedömning av överensstämmelse för produkter som hör till tillämpningsområdet för lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation.	*Transport- och kommunikationsverket* är behörig myndighet, om ansökan gäller att till anmälda organ utse organ för bedömning av överensstämmelse för produkter som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om tjänster

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	inom elektronisk kommunikation och *tillämpningsområdet för luftfartslagen.*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om marknadskontrollen av vissa produkter (1137/2016) 1 § 1 mom., sådant det lyder i lag 864/2018, och

fogas till 4 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 864/2018, ett nytt 4 mom. som följer:

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	1 §
Tillämpningsområde	*Tillämpningsområde*
Denna lag tillämpas på marknadskontrollen av de produkter som omfattas av tillämpningsområdet för hissäkerhetslagen (1134/2016), lagen om mätinstrument (707/2011), lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven (180/2015), lagen om överensstämmelse med kraven för utrustning och säkerhetssystem som är avsedda för användning i explosionsfarliga omgivningar (1139/2016), lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016), elsäkerhetslagen (1135/2016), lagen om explosiva varors överensstämmelse med kraven (1140/2016), lagen om personlig skyddsutrustning som är avsedd att användas av konsumenter (218/2018), gasanordningslagen (502/2018) och strålsäkerhetslagen (859/2018), om inte något annat föreskrivs i de lagarna	Denna lag tillämpas på marknadskontrollen av de produkter som omfattas av tillämpningsområdet för hissäkerhetslagen (1134/2016), lagen om mätinstrument (707/2011), lagen om pyrotekniska artiklars överensstämmelse med kraven (180/2015), lagen om överensstämmelse med kraven för utrustning och säkerhetssystem som är avsedda för användning i explosionsfarliga omgivningar (1139/2016), lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016), elsäkerhetslagen (1135/2016), lagen om explosiva varors överensstämmelse med kraven (1140/2016), lagen om personlig skyddsutrustning som är avsedd att användas av konsumenter (218/2018), gasanordningslagen (502/2018), strålsäkerhetslagen (859/2018) *och luftfartslagen (864/2014),* om inte något annat föreskrivs i de lagarna
— — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — —
4 §	4 §
Tillsynsmyndigheter	*Tillsynsmyndigheter*
Säkerhets- och kemikalieverket är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag. Tullen är den myndighet som svarar för de yttre gränskontrollerna enligt artiklarna 27–29 i NLF-förordningen och som övervakar att exportförbudet enligt 23 § och föreläggandet om	Säkerhets- och kemikalieverket är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag. Tullen är den myndighet som svarar för de yttre gränskontrollerna enligt artiklarna 27–29 i NLF-förordningen och som övervakar att exportförbudet enligt 23 § och föreläggandet om

Gällande lydelse

förstöring enligt 25 § iakttas vid den yttre gränsen.

Strålsäkerhetscentralen är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag när det gäller produkter som avses i strålsäkerhetslagen.

Föreslagen lydelse

förstöring enligt 25 § iakttas vid den yttre gränsen.

Strålsäkerhetscentralen är marknadskontrollmyndighet enligt denna lag när det gäller produkter som avses i strålsäkerhetslagen.

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

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av lagen om försvarsmakten

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

Gällande lydelse

15 a §

Ingripande i ***modellflygplans och obemannade luftfartygs*** *färd*

Försvarsmakten har rätt att med hjälp av en teknisk anordning eller maktmedel *tillfälligt omhänderta ett i 2 § 1 mom. 21 punkten i luftfartslagen (864/2014) avsett modellflygplan och ett i 22 punkten i det momentet 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 *modellflygplan* och ett obemannat luftfartyg eller hindra dess användning eller annars ingripa i dess färd, om det utgående från dess rörelser eller andra omständigheter är sannolikt att modellflygplanet eller 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 §.

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 § 1 mom. 21 punkten i luftfartslagen (864/2014) avsett obemannat luftfartyg eller hindra dess användning eller annars* ingripa i dess färd, om det obehörigen kommer in i luftrummet ovanför ett område som försvarsmakten stadigvarande förfogar över, eller har i sådan användning som avses i 14 § i denna lag, eller obehörigen kommer in i ett sådant område där luftfart är inskränkt enligt 11 § i luftfartslagen och som är ovanför ett ovan avsett område.

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

Gällande lydelse

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

15 b §

Beslut om att ingripa ***i modellflygplans och obemannade luftfartygs*** *färd*

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

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

15 c §

Samarbete med polisen vid ingripandet ***i modellflygplans och obemannade luftfartygs*** *färd*

Försvarsmakten ska på förhand underrätta en polisman som hör till befälet eller polisens

Föreslagen lydelse

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

15 b §

Beslut om att ingripa ***i obemannade luftfartygs*** *färd*

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

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

15 c §

Samarbete med polisen vid ingripandet ***i obemannade luftfartygs*** *färd*

Försvarsmakten ska på förhand underrätta en polisman som hör till befälet eller polisens fältchef om ett beslut enligt vilket de

Gällande lydelse

fältchef om ett beslut enligt vilket de befogenheter som avses i 15 a § får användas på allmän plats. När ärendets art kräver det ska ingripandet *i modellflygplanets eller det obemannade luftfartygets* färd utföras av polisen eller under polisens allmänna ledning.

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

15 d §

Inhämtande av identifieringsuppgifter om ***modellflygplan och obemannade luftfartyg***

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

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

15 e §

Hanteringen av omhändertagna ***modellflygplan och obemannade luftfartyg***

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

Försvarsmakten ska dock utan dröjsmål överlämna *modellflygplanet eller det obemannade luftfartyget* till den behöriga myndighet som har laglig grund för att hantera det.

15 f §

Protokoll

Föreslagen lydelse

befogenheter som avses i 15 a § får användas på allmän plats. När ärendets art kräver det ska ingripandet *i det obemannade luftfartygets färd* utföras av polisen eller under polisens allmänna ledning.

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

15 d §

Inhämtande av identifieringsuppgifter om ***obemannade luftfartyg***

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

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

15 e §

Hanteringen av omhändertagna ***obemannade luftfartyg***

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

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

15 f §

Protokoll

Över ett ingripande i *ett obemannat luftfartygs* färd, över hindrande av användningen av

Gällande lydelse

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

Föreslagen lydelse

ett sådant, över omhändertagande av ett sådant samt över utplåning av uppgifter ska utan obefogat dröjsmål upprättas ett protokoll.

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring av 38 a § i gränsbevakningslagen

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

Gällande lydelse

38 a §

*Ingripande i **obemannade luftfartygs och modellflygplans** färd*

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag har en gränsbevakningsman rätt att *ingripa i ett i 2 § 1 mom. 22 punkten* i luftfartslagen (864/2014) avsett obemannat luftfartygs färd och i ett i 2 § 1 mom. 21 punkten i den lagen avsett modellflygplans färd, om det är nödvändigt för upprätthållande av gränssäkerheten, för utförande av en säkerhetsuppgift eller ett sjöräddningsuppdrag eller för skydd av en synnerligen viktig verksamhet inom Gränsbevakningsväsendet.

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

Föreslagen lydelse

38 a §

*Ingripande i **obemannade luftfartygs** färd*

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

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

Gällande lydelse

i 1 mom. Åtgärderna får inte orsaka mer än ringa störningar i annan radiokommunikation eller i ett allmänt kommunikationsnäts anordningar eller tjänster.

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

Föreslagen lydelse

än ringa störningar i annan radiokommunikation eller i ett allmänt kommunikationsnäts anordningar eller tjänster.

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

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag

om ändring av 2 och 5 kap. i polislagen

I enlighet med riksdagens beslut

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

Gällande lydelse

2 kap.

Allmänna befogenheter

11 a §

Ingripande i ***modellflygplans och obemannade luftfartygs*** *färd*

En polisman har rätt att *tillfälligt omhänderta ett i 2 § 1 mom. 21 punkten i luftfartslagen avsett modellflygplan och ett i 22 punkten i det momentet avsett obemannat luftfartyg*, hindra dess användning eller annars ingripa i dess färd, om det är nödvändigt för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet, förebygga brott eller avbryta ett redan påbörjat brott, bevaka särskilda övervakningsobjekt, trygga säkerheten vid polisuppdrag eller viktiga statliga evenemang, trygga åtgärder på en olycksplats eller skydda den personliga integriteten hos den som är föremål för en åtgärd.

En polisman får i de situationer som avses i 1 mom. använda en teknisk anordning som inte orsakar mer än ringa olägenhet för radiokommunikation eller annan kommunikation eller för ett allmänt kommunikationsnät. En teknisk anordning får användas om det är försvarligt med hänsyn till hur viktigt och brådskande uppdraget är, hur farlig *modellflygplanets eller det obemannade luftfartygets* verksamhet är och vilka resurser som står till förfogande samt med hänsyn till övriga omständigheter som är relevanta för en helhetsbe-

Föreslagen lydelse

2 kap.

Allmänna befogenheter

11 a §

Ingripande i ***obemannade luftfartygs*** *färd*

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

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

Gällande lydelse

dömning av situationen. Anordningen får användas endast så länge det är nödvändigt för att utföra åtgärden. En teknisk anordning får användas endast av en polisman som fått lämplig utbildning för detta.

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

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

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

15 a §

Hanteringen av omhändertagna ***modellflygplan och obemannade luftfartyg***

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

17 §

Användning av maktmedel

I tjänsteuppdrag får en polisman använda maktmedel som behövs och kan anses försvarliga för att bryta motstånd, avlägsna en person

Föreslagen lydelse

nödvändigt för att utföra åtgärden. En teknisk anordning får användas endast av en polisman som fått lämplig utbildning för detta.

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

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

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

15 a §

Hanteringen av omhändertagna ***obemannade luftfartyg***

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

17 §

Användning av maktmedel

I tjänsteuppdrag får en polisman använda maktmedel som behövs och kan anses försvarliga för att bryta motstånd, avlägsna en person

Gällande lydelse

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

— — — — — — — — — — — — — — —

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

— — — — — — — — — — — — — — —

5 kap.

Hemliga metoder för inhämtande av information

25 §

Inhämtande av identifieringsuppgifter för teleadresser eller teleterminalutrustning

— — — — — — — — — — — — — — —

För inhämtande av de uppgifter som avses i 1 mom. får polisen bara använda sådana tekniska anordningar som endast kan användas för identifiering av teleadresser och teleterminalutrustningar. *Kommunikationsverket* ska kontrollera att de tekniska anordningarna uppfyller kraven enligt detta moment och att de

Föreslagen lydelse

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

— — — — — — — — — — — — — — —

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

— — — — — — — — — — — — — — —

5 kap.

Hemliga metoder för inhämtande av information

25 §

Inhämtande av identifieringsuppgifter för teleadresser eller teleterminalutrustning

— — — — — — — — — — — — — — —

För inhämtande av de uppgifter som avses i 1 mom. får polisen bara använda sådana tekniska anordningar som endast kan användas för identifiering av teleadresser och teleterminalutrustningar. *Transport- och kommunikationsverket* ska kontrollera att de tekniska an-

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
inte på grund av sina egenskaper orsakar skadliga störningar i ett allmänt kommunikationsnäts anordningar eller tjänster.	ordningarna uppfyller kraven enligt detta moment och att de inte på grund av sina egenskaper orsakar skadliga störningar i ett allmänt kommunikationsnäts anordningar eller tjänster.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
62 §	62 §
Ersättningar till teleföretag	*Ersättningar till teleföretag*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Förvaltningsdomstolen ska ge *Kommunikationsverket* tillfälle att bli hört.	Förvaltningsdomstolen ska ge *Transport- och kommunikationsverket* tillfälle att bli hört.

Denna lag träder i kraft den 20 .

8.

Lag

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

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

Gällande lydelse	*Föreslagen lydelse*
264 §	264 §
Radioutrustning för specialändamål	*Radioutrustning för specialändamål*
Vad som föreskrivs i 251–263 § gäller inte	Vad som föreskrivs i 251–253, 253 a–253 e och 254–263 § gäller inte
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
3) produkter, delar och anordningar som är avsedda att användas för luftfartygens radiokommunikation inom luftfarten,	3) *luftfartsutrustning som avses i artikel 138 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91,*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —

Denna lag träder i kraft den 20 .

Förordningskast

Statsrådets förordning

om ändring av statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt

I enlighet med statsrådets beslut

ändras i statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt (930/2014) 4, 5 och 9 §, av dem 4 § sådan den lyder i förordning 1192/2018 och 5 § sådan den lyder i förordning 614/2015, som följer:

4 §

Förbjudna områden

Luftfart är förbjuden inom de områden som anges i bilaga 1.

Transport- och kommunikationsverket kan av särskilda skäl bevilja tillstånd för luftfart inom de förbjudna områdena EFP35 Mejlans, EFP40 Munksnäs, EFP45 Luonnonmaa och EFP50 Kronohagen efter att ha hört republikens presidents kansli eller statsrådets kansli, beroende på vem som ska skyddas genom inrättandet av området, och inom de förbjudna områdena EFP20 Lovisa, EFP25 Olkiluoto, EFP30 Sköldvik och EFP55 Hanhikivenniemi efter att ha hört inrikesministeriet.

Luftfart är dock tillåten för ett sådant objekts räkning som finns inom ett i 2 mom. avsett förbjudet område.

5 §

Restriktionsområden

Luftfart inom de restriktionsområden som anges i bilaga 2 är tillåten endast med tillstånd av Försvarsmakten eller enligt särskilda villkor som ställs av Försvarsmakten.

Försvarsmakten ska delge leverantören av flygtrafikledningstjänst och cellen för luftrumsplanering de tillstånd som beviljats med stöd av denna paragraf och de särskilda villkor som ställts.

I de särskilda villkor som ställts av Försvarsmakten bestäms om luftfart är inskränkt kontinuerligt eller endast när området har aktiverats i enlighet med den handbok som styr luftrumsplaneringen och som avses i 107 § i luftfartslagen (864/2014) och när leverantören av flygbriefingtjänst på tillbörligt sätt har meddelat detta i informationssystemet för luftfart. Aktiveringen ska hävas omedelbart när behovet av aktivering har upphört. När den för lufttrafiken farliga verksamheten har avbrutits kan flygkontrollen klarera ett kontrollerat flyg i kontrollerat luftrum genom ett restriktionsområde som har meddelats vara aktivt.

9 §

Publicering i informationssystemet för luftfart

Leverantören av flygbriefingtjänst offentliggör uppgifterna om de områden där luftfart är inskränkt i publikationer enligt informationssystemet för luftfart.

Denna förordning träder i kraft den 2020