

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av luftfartslagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att vissa bestämmelser om obemannade luftfartyg och medicinsk lämplighet ändras i luftfartslagen. Det undantag från trafikreglerna för luftfart som för närvarande endast gäller obemannade luftfartyg som används för försöks- och forskningsändamål utvidgas till att omfatta alla obemannade luftfartyg och bestämmelserna om registrering av sådana luftfartyg ses över.

Avsikten är att ändra bestämmelserna om medicinsk lämplighet så att de motsvarar den nya EU-lagstiftningen. Det föreslås att förteckningen över tillstånd som beviljas personer med stöd av luftfartslagen kompletteras med certifikat för flygläkare, kabinbesätt-

ningsintyg och medicinsk rapport för kabinbesättning. Behörighetsbeviset för AFIS-personal blir ett certifikat för AFIS-personal jämte behörigheter. Dessutom bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att vid behov ingripa i företagsläkares, flygläkares och flygmedicinska centrums verksamhet och i de tillstånd dessa beviljar. Det föreslås att en hänvisning till unionslagstiftningen och internationella normer tas in i Trafiksäkerhetsverkets bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om behörighetskrav och ansökan om tillstånd.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
MOTIVERING	3
1 Nuläge och föreslagna ändringar	3
2 Propositionens konsekvenser	6
3 Beredningen av propositionen	6
4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	7
5 Ikraftträdande	7
LAGFÖRSLAG	8
om ändring av luftfartslagen	8
BILAGA	12
PARALLELLTEXT	12
om ändring av luftfartslagen	12

MOTIVERING

1 Nuläge och föreslagna ändringar

I 6 § i luftfartslagen (1194/2009) finns bestämmelser om de undantag som beviljas vissa luftfartyg och anordningar, och till dessa räknas bl.a. obemannade luftfartyg. Med obemannade luftfartyg avses luftfartyg som är avsedda att användas utan förare. Modellflygplan räknas inte som obemannade luftfartyg. Obemannade luftfartyg används för olika räddnings-, gränsbevaknings-, militär-, försöks- och forskningsuppdrag. Med modellflygplan avses sådana anordningar som är avsedda att röra sig i luften utan förare, som används enbart för hobby eller sport och som inte är utrustade för något särskilt uppdrag. Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) godkände i juli 2011 vissa ändringar i klassificeringen och registreringen av luftfartyg. Ändringarna avspeglas i hög grad i frågor som omfattas av EU:s behörighet och endast lite i frågor som omfattas av nationell behörighet. I arbetsprogrammet för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet EASA har ändringarna av ICAO:s standarder, som har beaktats i EU-lagstiftningen, inkluderats. Det är ändamålsenligt att lämna mer övergripande ändringar av de bestämmelser som gäller obemannade luftfartyg till en fullständig översyn av luftfartslagen, så att ikraftträdandet av bestämmelserna kan synkroniseras med de kommande ändringarna i EU-lagstiftningen. Användningen av obemannade luftfartyg är ändå redan så vanlig att det är nödvändigt att göra vissa ändringar i luftfartslagen för att lagstiftningen inte ska utgöra ett oöverstigligt hinder för utvecklandet av verksamheten.

I 6 § 3 mom. i luftfartslagen föreskrivs det för närvarande att obemannade luftfartyg som används för försöks- eller forskningsändamål får avvika från trafikreglerna för luftfart inom ett område som är förbjudet för an-

nan luftfart eller som tillfälligt avskilts för ändamålet, om det avvikande förfarandet är planerat och genomförs utan att flygsäkerheten äventyras. För ett sådant förfarande ska tillstånd begäras av Trafiksäkerhetsverket. I Kemijärvi finns ett område som används för att testa och ge utbildning i användningen av obemannade luftfartyg som planerats för kommersiella syften. Den avgränsning i den gällande luftfartslagen som gäller obemannade luftfartyg som används för försöks- eller forskningsändamål måste anses vara för snäv och därför föreslås i propositionen en ändring av 6 § 3 mom. Avsikten är att slopa avgränsningen till försöks- och forskningsändamål, om användningen av obemannade luftfartyg begränsas till ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som tillfälligt avskilts för ändamålet.

När det gäller obemannade luftfartyg ingår i förslaget dessutom en ändring av 77 § 6 mom. i luftfartslagen så att obemannade luftfartyg med en operativ massa understigande 150 kilogram får användas för bruksflyg även om de inte är registrerade i luftfartygsregistret i Finland. Många har kontaktat Trafiksäkerhetsverket när det gäller användningen av obemannade luftfartyg för bruksflyg, t.ex. för fotografering och mätningar. För närvarande finns det inga bestämmelser om krav på luftvärdighet för obemannade luftfartyg vare sig i luftfartslagen eller i unionslagstiftningen, utan kriterierna för luftvärdighet håller på att tas fram. Trafiksäkerhetsverket har med stöd av paragrafen rätt att meddela närmare föreskrifter om verksamheten. Trafiksäkerhetsverket har för avsikt att meddela sådana föreskrifter om bruksflyg med obemannade luftfartyg som i sak ska motsvara de riktlinjer som tillämpats i Europa sedan 2004. Dessa omfattar bl.a. att obemannade luftfartyg får användas, om luftfartyget hela tiden är inom synhåll för flyga-

ren eller en kontrollör som står i direkt kontakt med flygaren och luftfartyget är på högst 500 meters avstånd och på högst 120 meters höjd.

I 5 kap. i luftfartslagen finns bestämmelser om certifikat och behörighetskrav för luftfart. Dessa krav grundar sig på kraven i unionslagstiftningen. I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG, nedan *EASA-förordningen*, och i de genomförandebestämmelser som utfärdats med stöd av den finns bestämmelser om kraven på luftvärdighet och om flygcertifikat och intyg enligt dessa. Genomförandebestämmelser som utfärdats med stöd av EASA-förordningen finns i kommissionens förordning (EU) nr 805/2011 om detaljerade bestämmelser för flygledarcertifikat samt vissa andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, nedan *förordningen om flygledarcertifikat*, och i kommissionens förordning (EU) nr 290/2012 om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättning inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, nedan *flygbesättningsförordningen*. Dessa krav på EU-nivå som antagits som förordningar är direkt tillämpliga i medlemsstaterna och för dem behövs inga egentliga åtgärder för genomförande i den nationella lagstiftningen. Eftersom det ändå krävs nationella bestämmelser om de förfaranden för omprövning och ändringssökande som gäller beviljandet av tillstånd och certifikat samt om Trafiksäkerhetsverkets rätt att ingripa i beslut som fattats av en flygläkare och ett flygmedicinskt centrum och i tillstånd och certifikat som beviljats av dessa, har ändringarna i 44–47, 147 och 152 § i luftfartslagen ansetts vara nödvändiga.

De viktigaste ändringarna i denna proposition görs i 44 § och gäller tillståndsgivare för medicinska intyg och för medicinska rap-

porter för kabinbesättningen samt de förfaranden för omprövning och ändringssökande som gäller dessa tillståndsbeslut. Enligt gällande 44 § i luftfartslagen kan intygen endast beviljas av Trafiksäkerhetsverket, om inte något annat följer av 169 §.

Med stöd av 169 § kan Trafiksäkerhetsverket genom avtal på en riksomfattande registrerad organisation för sportflygverksamhet överföra godkännande av och förteckning över luftfartyg och utrustning för sportflygning, utbildning för dem som använder luftfartygen och utrustningen samt beviljande av certifikat och behörighetsbevis. Uppgifter som gäller beviljande av certifikat och behörighetsbevis har inte överförts på en riksomfattande registrerad organisation för sportflygverksamhet.

I artikel 7 i EASA-förordningen och i dess bilaga III finns bestämmelser om piloters medicinska lämplighet och den medicinska bedömningen av piloter. Enligt artikel 7 kan det medicinska intyget utfärdas av flygläkare eller av flygmedicinska centrum. Bestämmelser om kabinbesättningens medicinska lämplighet finns i artikel 11 i flygbesättningsförordningen och i dess bilaga IV (del MED). Enligt bilagan (del MED) kan kabinbesättningens medicinska intyg utfärdas av företagsläkare, om kraven i punkt MED.D.040 i bilagan är uppfyllda. Enligt Trafiksäkerhetsverkets bedömning kan det finländska företagshälsövsordssystemet på det sätt som förutsätts säkerställa att villkoren uppfylls.

I den gällande luftfartslagen finns det inga bestämmelser om kabinbesättningsintyg. Bestämmelserna finns i bilaga V (del CC) till flygbesättningsförordningen. Enligt punkt CC.CCA.100 i del CC beviljas kabinbesättningsintyg av medlemsstatens behöriga myndighet, och/eller av en organisation som har fått den behöriga myndighetens godkännande för detta.

Det föreslås att 1 mom. ändras i enlighet med de EU-bestämmelser som nämns ovan, så att det medicinska intyget utfärdas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket. Den medicinska rapporten för kabinbesättningen beviljas av en företagsläkare, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum. Kabinbesättningsintyg

beviljas av Trafiksäkerhetsverket eller av en organisation som har fått Trafiksäkerhetsverkets godkännande för detta.

Även om dessa bestämmelser i EU-förordningarna är tillämpliga också utan en ändring av 44 § i luftfartslagen, är det nödvändigt att nationellt utfärda bestämmelser om nationella administrativa förfaranden, såsom rättsmedel för den som söker tillstånd och certifikat. Det är svårt att tillämpa EASA-förordningen som sådan, eftersom det inte finns nationell lagstiftning om hur ändring söks i beslut som fattats av en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum. Det föreslås att bestämmelser om detta tas in i paragrafen som ett nytt 2 mom. Bestämmelserna behövs också för de certifikat som inte omfattas av EU-lagstiftning. Det är ändamålsenligt att verksamhetsmodellen är enhetlig både i frågor som omfattas av nationell behörighet och i frågor som omfattas av EU:s behörighet. Avsikten är att de förfaranden för ändringssökande och omprövning som hänför sig till de olika bestämmelserna i luftfartslagen ska förenhetligas och om möjligt koncentreras till en enda paragraf i samband med den fullständiga översynen av luftfartslagen.

Enligt artikel 7 i EASA-förordningen kan en medlemsstat tillåta en allmänläkare med tillräckligt detaljerad kännedom om sökandens medicinska bakgrund att fungera som flygläkare när det gäller flygcertifikat för fritidsflygning. Denna punkt togs in i förordningen för att legalisera ett förfarande som tillämpas i Förenade kungariket. I Förenade kungariket är systemet med allmänläkare (systemet med husläkare) sådant, att läkaren också har heltäckande information om sina patienters medicinska historia. Det finländska läkarsystemet lämpar sig inte för en sådan lösning, eftersom en patient i Finland har rätt att förbjuda att uppgifter om honom eller henne lämnas ut till andra enheter inom hälso- och sjukvården. Kravet på tillräckligt detaljerad kännedom om sökandens medicinska bakgrund kan inte uppfyllas, så det föreslås inte att detta godkänns i Finland.

Det föreslås att 45 § 1 mom. kompletteras så att som nya tillståndsslag tas in certifikat för lygläkare, kabinbesättningsintyg och medicinska rapporter för kabinbesättningen.

Det föreslås också att det som tidigare kallades behörighetsbevis för AFIS-personal ändras till certifikat för AFIS-personal. Ändringen görs genom att man i 119 § 2 mom. 1 och 2 punkten tar in certifikat för AFIS-personal jämte behörigheter och i 45 § 1 mom. slopar behörighetsbevis för AFIS-personal, eftersom det såsom certifikat ingår i de certifikat för flygtrafiktjänstpersonal som nämns i 3 mom. En motsvarande ändring föreslås i 120 § 1 mom., som gäller utbildning av flygtrafiktjänstpersonal.

Den ändring som gäller AFIS-personal är teknisk till sin natur, och ändringen av tillståndets namn påverkar varken behörighetskraven för tillståndet eller verksamheten. Ändringen har ändå ansetts vara nödvändig för att behörighetskraven för AFIS-personal, även terminologiskt sett, ska vara i linje med behörighetskraven för flygledare, om vilka det föreskrivs i kommissionens förordning (EU) nr 805/2011 om detaljerade bestämmelser för flygledarcertifikat samt vissa andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008. Ändringen bidrar också till att förenhetliga finsk praxis med praxis i de andra medlemsstaterna i det nordeuropeiska funktionella luftrummblocket (NEFAB).

Hittills har flygläkare i Finland arbetat utifrån en auktorisation som beviljats av en myndighet enligt behovsprövning och i en myndighets namn. Enligt EASA-förordningen ska behörighet som flygläkare beviljas en flygläkare som uppfyller kraven. I och med att behovsprövningen slopas blir certifikat som beviljas av flygläkare således jämförbart med andra tillstånd som beviljas enskilda personer med stöd av luftfartslagen och tas därför in i 45 § 1 mom.

Avsikten är att precisera det bemyndigande att meddela föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket har enligt 45 § 2 mom. så att man hänvisar till unionslagstiftningen och till Europeiska organisationen för luftfartssäkerhets (Eurocontrol) normer i stället för att hänvisa till de europeiska luftfartsmyndigheternas samarbetsorgan JAA:s (Joint Aviation Authority) normer. Samtidigt preciseras bemyndigandet att meddela föreskrifter så att Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare

föreskrifter om det förfarande som tillämpas vid ansökan om tillstånd.

Det föreslås vidare att 46 § 1 mom. ändras på motsvarande sätt så att man hänvisar till unionslagstiftningen och Eurocontrols normer i stället för till JAA:s normer. Inga ändringar föreslås i 2 mom. Det föreslås att 3 mom. ändras så att flygläkare och företagsläkare som godkänts ska tillställa Trafiksäkerhetsverket utlåtanden om bedömningen av medicinsk lämplighet samt kopior av det medicinska intyget eller av den medicinska rapporten för kabinbesättningen. På begäran ska Trafiksäkerhetsverket också tillställas flygmedicinsk dokumentation, flygmedicinska bedömningar och andra uppgifter som Trafiksäkerhetsverket begär. Detta förfarande motsvarar förfarandet enligt EU:s flygbesättningsförordning.

Det föreslås att 47 § 1 mom. ändras så att de som ansöker om ett tillstånd inte bara till Trafiksäkerhetsverket, utan också till en flygläkare och en företagsläkare, ska anmäla sådana omständigheter som de fått kännedom om och som inverkar på deras behörighet. De som innehar ett tillstånd ska även i fortsättningen enbart till Trafiksäkerhetsverket anmäla sådana omständigheter som de fått kännedom om och som inverkar på deras behörighet. Detta beror på att tillsynen över villkoren för tillstånd enligt 16 kap. i luftfartslagen sköts endast av Trafiksäkerhetsverket.

I 119 § 1 mom. har behörighetskraven för flygledare och flygledarelever som utför flygkontrolluppgifter kompletterats med flygläkare och flygmedicinska centrum som, vid sidan av Trafiksäkerhetsverket, får bevilja medicinska intyg, så att tillståndsgivarna är i linje med 44 §. Paragrafens 2 mom. samt 120 § 1 mom., i fråga om behörighet för AFIS-personal, har ändrats till certifikat för AFIS-personal så att bestämmelserna är i linje med de ändringar som föreslås i 45 §.

Därtill föreslås det att 147 § 1 mom. ändras så att till det fogas medicinskt intyg, certifikat för flygläkare, kabinbesättningsintyg och medicinsk rapport för kabinbesättning. På detta sätt bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att vid behov vidta åtgärder när det gäller sådana tillstånd som dessa personer har beviljat. Medicinskt intyg, certifikat för flygläkare, kabinbesättningsintyg och medicinsk

rapport för kabinbesättning fogas till 147 § som nya 4, 5 och 6 punkter. Dessutom slopas behörighetsbeviset för AFIS-personal i 7 punkten, eftersom tillståndet ingår i de certifikat för flygtrafiktjänstpersonal som avses i 3 punkten. Således blir de nuvarande 5–9 punkterna nya 7–11 punkter.

Det föreslås också att 152 § ändras så att flygmedicinskt centrum tas in som en ny 1 mom. 2 a punkt. På detta sätt bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att vid behov vidta åtgärder när det gäller sådana tillstånd som flygmedicinska centrum har beviljat.

2 Propositionens konsekvenser

Propositionen har inga betydande ekonomiska, sociala eller andra administrativa konsekvenser. Tillsynsuppgifterna i anslutning till Trafiksäkerhetsverkets flygläkare och de bevis som dessa beviljat ökar i någon mån, men avsikten är att uppgifterna ska skötas med nuvarande resurser.

Förtydligandet av de bestämmelser som gäller obemannade luftfartyg i enlighet med propositionen gör samtidigt den aktuella lagstiftningssituationen tydligare och underlättar Trafiksäkerhetsverkets rådgivnings- och kundbetjäningsarbete.

3 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket. Utlåtande om propositionen begärdes av justitieministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket och delegationen för luftfartspolitik, vars medlemmar bl.a. består av Finavia Abp och flygbolag registrerade i Finland.

Remissinstanserna har till största delen förordat regeringspropositionen.

Justitieministeriet har föreslagit preciseringar av motiveringen till 4 kap. (Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning) samt till 44 och 47 §. Justitieministeriets kommentarer har beaktats.

Inrikesministeriet och gränsbevakningsväsendet har i sina remissvar fäst uppmärksamhet vid att avgränsningen i 6 § om att

obemannade luftfartyg endast får användas inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som tillfälligt avskilts för ändamålet fortfarande är för begränsande. Gränsbevakningsväsendet och polisen kan behöva flyga obemannade luftfartyg utan att området avskiljs och utom ett sådant direkt synhåll som avses, om luftfartyget styrs t.ex. med hjälp av länkar via linjekoordinater. I anslutning till motiveringen till bestämmelsen ansåg inrikesministeriet och gränsbevakningsväsendet att obemannade luftfartyg ska kunna användas på åtminstone 150 meters höjd i stället för det föreslagna 120 meter. Denna höjd har ansetts vara lämplig, bl.a. i de UAV-test som gränsbevakningsväsendet har utvecklat. Avsikten är att återkomma till inrikesministeriets och gränsbevakningsväsendets ändringsförslag i samband med en fullständig översyn av luftfartslagen, eftersom kompletterande utredningar krävs för att man ska kunna bedöma konsekvenserna av de föreslagna ändringarna.

Gränsbevakningsväsendet har föreslagit att till 77 § fogas ett omnämnande om att bruksflygstillstånd inte krävs för utförandet av gränsbevakningsväsendets lagstadgade uppgifter. Enligt luftfartsbestämmelse (OPS M1-23) har det redan för gränsbevakningsväsendets flygningar beviljats undantag att bedriva bruksflyg utan tillstånd. Föreskrifter i luftfartsbestämmelser kan vid behov tas in i lagen i samband med en fullständig översyn av luftfartslagen.

Trafiksäkerhetsverket har i synnerhet kompletterat motiveringstexterna i regeringspropositionen. Trafiksäkerhetsverket har under remissbehandlingen gjort en framställning om att de förslag till ändringar av behörighetskraven för AFIS-personal också ska tas in i regeringspropositionen. Verkets utlåtande jämte ändringsförslag har beaktats i den fortsatta beredningen.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Den rätt som i 44 § föreskrivs för flygläkare eller flygmedicinska centrum att utfärda medicinska intyg samt den rätt som föreskrivs för företagsläkare att utfärda medicinska rapporter för kabinbesättning grundar sig på artikel 7 i EASA-förordningen och är således direkt förpliktande för medlemsstaterna. Eftersom denna förpliktelse direkt bygger på unionslagstiftning är det i detta sammanhang inte nödvändigt att med hänsyn till 124 § I grundlagen bedöma förutsättningarna att bevilja flygläkare eller flygmedicinska centrum det bemyndigande att bevilja tillstånd som avses i lagförslaget. I lagstiftningen ska man ändå sörja för att kraven på god förvaltning och rättssäkerhet tillgodoses. Därför är de allmänna förvaltningslagarna och bestämmelserna om tjänsteansvar som sådana bindande för företagsläkare, flygläkare och flygmedicinska centrum. På den som utfärdar medicinska intyg tillämpas också bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsansvar i anslutning till uppdragen finns i skadeståndslagen (412/1974).

Propositionen begränsar inte näringsfriheten i strid med de grundläggande fri- och rättigheterna, eftersom man nu till 45 § endast fogar nya tillståndsslag enligt unionslagstiftningen vid sidan av de medicinska intygen och man i 44 § föreskriver om rätten för företagsläkare, flygläkare och flygmedicinska centrum att bevilja sådana tillstånd vid sidan av Trafiksäkerhetsverket.

Med stöd av vad som anförts ovan kan lagförslaget behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

5 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt.

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

*Lagförslag***Lag****om ändring av luftfartslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i luftfartslagen (1194/2009) 6 § 3 mom., 44 §, 45 § 1 och 2 mom., 46 §, 47 § 1 mom., 77 § 6 mom., 119 § 1 och 2 mom., 120 § 1 mom. och 147 § 1 mom. samt
fogas till 152 § en ny 2 a-punkt som följer:

6 §

*Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg
och anordningar*

Obemannade luftfartyg får avvika från trafikreglerna för luftfart inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som tillfälligt avskilts för ändamålet, om det avvikande förfarandet är planerat och genomförs utan att flygsäkerheten äventyras. Luftfartygets operatör måste ha Trafiksäkerhetsverkets tillstånd till det avvikande förfarandet.

44 §

Tillståndsgivare

Trafiksäkerhetsverket beviljar de tillstånd som avses i 43 §, om inte något annat följer

av 169 §. Medicinska intyg beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket. Medicinska rapporter för kabinbesättning beviljas av en företagsläkare, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum. Kabinbesättningsintyg beviljas av Trafiksäkerhetsverket eller av en organisation som Trafiksäkerhetsverket har godkänt för denna uppgift. Ett tillstånd ska beviljas, om sökanden uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet. Ett tillstånd beviljas för viss tid om inte något annat bestäms nedan.

Omprövning av beslut som anges i denna paragraf och som gäller beviljande av tillstånd eller behörighetsbevis får begäras hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen. Beslutet ska dock iakttas trots att omprövning har begärts, om inte Trafiksäkerhetsverket beslutar något annat. Ett beslut som Trafiksäkerhetsverket har meddelat med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär

hos förvaltningsdomstolen. Bestämmelser om ändringssökande finns i förvaltningsprocesslagen. Över förvaltningsdomstolens beslut får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

45 §

Förutsättningar för att tillstånd ska beviljas och tillståndsslag

För att följande tillstånd ska beviljas förutsätts det att den berörda i fråga om ålder, hälsa, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för det berörda tillståndet:

- 1) flygcertifikat jämte behörigheter,
- 2) certifikat för underhållspersonal,
- 3) certifikat jämte behörigheter för flygtrafiktjänstpersonal,
- 4) medicinskt intyg,
- 5) certifikat för flygläkare,
- 6) kabinbesättningsintyg och medicinsk rapport för kabinbesättning,
- 7) godkännande för personer som ger rangeringssignaler åt luftfartyg.

Bestämmelser om tillstånden och behörighetskraven för dem finns i EASA-förordningen och i de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den. För att säkerställa flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den eller utifrån Eurocontrols normer, närmare föreskrifter om behörighetskrav för tillstånd, ansökan om tillstånd och tillståndens giltighetstider.

46 §

Förutsättningar för beviljande av ett medicinskt intyg

För att ett medicinskt intyg ska beviljas förutsätts det att sökanden uppfyller de medi-

cinska krav som Trafiksäkerhetsverket ställt och som motsvarar de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen eller Eurocontrols normer och rekommendationer eller bestämmelserna i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den.

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

Godkända flygläkare och företagsläkare ska tillställa Trafiksäkerhetsverket utlåtanden om bedömningen av medicinsk lämplighet samt kopior av det medicinska intyget eller av den medicinska rapporten för kabinbesättningen. På begäran ska Trafiksäkerhetsverket också tillställas flygmedicinsk dokumentation, flygmedicinska bedömningar och andra uppgifter som behövs.

47 §

Skyldighet att anmäla omständigheter som inverkar på behörigheten och fastställande av behörighet

De som ansöker om ett tillstånd ska till en flygläkare, en företagsläkare eller Trafiksäkerhetsverket anmäla sådana omständigheter som de fått kännedom om och som inverkar på deras behörighet. De som innehar ett tillstånd ska till Trafiksäkerhetsverket anmäla sådana omständigheter som de fått kännedom om och som inverkar på deras behörighet.

77 §

Bruksflygtillstånd

Med undantag för obemannade luftfartyg med en operativ massa understigande 150 kilogram, ska luftfartyg som används för bruksflyg registreras i luftfartygsregistret i

Finland. Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att ett fartyg som registrerats i en annan medlemsstat används för bruksflyg, om tillsynen över dess flygsäkerhet kan utövas på ett ändamålsenligt sätt. Om inte något lämpligt i en medlemsstat registrerat luftfartyg står till förfogande för bruksflyg och om inte flygsäkerheten äventyras, kan Trafiksäkerhetsverket godkänna att ett fartyg som registrerats i luftfartygsregistret i ett tredjeland används. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de förutsättningar under vilka ett sådant luftfartyg kan godkännas för bruksflygningssupdrag.

119 §

Certifikat, behörighetsbevis, behörigheter, godkännanden och medicinska intyg för flygtrafiktjänstpersonal

Flygledare och flygledarelever som utför flygkontrolluppgifter ska ha

1) av Trafiksäkerhetsverket beviljat eller godkänt certifikat, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket beviljat medicinskt intyg, eller

2) ett i en främmande stat utfärdat certifikat, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg, vilka erkänns i Finland i enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

AFIS-personal ska ha

1) av Trafiksäkerhetsverket beviljat eller godkänt certifikat eller tidigare beviljat behörighetsbevis för AFIS-personal, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg,

2) ett i en främmande stat utfärdat certifikat eller motsvarande tillstånd, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg, vilka erkänns i Finland i enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland, eller

3) ett certifikat som avses i 1 mom.

120 §

Utbildning av flygtrafiktjänstpersonal

För tillhandahållande av utbildning som gäller certifikat för flygledare och AFIS-personal krävs godkännande av Trafiksäkerhetsverket. Ett godkännande ska beviljas en sökande som har den yrkeskunniga personal som krävs för uppgifterna samt behövliga utbildningslokaler och utbildningshjälpmedel, ett utbildningsprogram och ett kvalitetssystem. Trafiksäkerhetsverket övervakar verksamheten inom de organisationer som ger utbildning.

147 §

Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 148–151 §, om det är fråga om

- 1) flygcertifikat jämte behörigheter,
- 2) certifikat för underhållspersonal,
- 3) certifikat för flygtrafiktjänstpersonal,
- 4) medicinskt intyg,
- 5) certifikat för flygläkare,
- 6) kabinbesättningsintyg eller medicinsk rapport för kabinbesättning,
- 7) godkännande för personer som ger rangeringssignaler åt luftfartyg,
- 8) godkännande för säkerhetskontrollanter,
- 9) godkännande för personer som ansvarar för utveckling och tillhandahållande av säkerhetsutbildning,
- 10) godkännande för personer som ansvarar för att flygtrafikföretagen eller flygplatserna iakttar säkerhetskraven, eller
- 11) tillträdesrätt till en flygplats.

152 §

2 a) ett flygmedicinskt centrum,

Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 153–155 §, om det är fråga om

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 7 februari 2013

Statsministerns ställföreträdare, finansminister

JUTTA URPILAINEN

Trafikminister *Merja Kyllönen*

Lag**om ändring av luftfartslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i luftfartslagen (1194/2009) 6 § 3 mom., 44 §, 45 § 1 och 2 mom., 46 §, 47 § 1 mom., 77 § 6 mom., 119 § 1 och 2 mom., 120 § 1 mom. och 147 § 1 mom. samt fogas till 152 § en ny 2 a-punkt som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

6 §

6 §

*Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg
och anordningar**Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg
och anordningar*

Obemannade luftfartyg som används för försöks- eller forskningsändamål får avvika från trafikreglerna för luftfart inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som tillfälligt avskilts för ändamålet, om det avvikande förfarandet är planerat och genomförs utan att flygsäkerheten äventyras. Luftfartygets operatör måste ha Trafiksäkerhetsverkets tillstånd till det avvikande förfarandet.

Obemannade luftfartyg får avvika från trafikreglerna för luftfart inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som tillfälligt avskilts för ändamålet, om det avvikande förfarandet är planerat och genomförs utan att flygsäkerheten äventyras. Luftfartygets operatör måste ha Trafiksäkerhetsverkets tillstånd till det avvikande förfarandet.

44 §

44 §

*Tillståndsgivare**Tillståndsgivare*

Trafiksäkerhetsverket beviljar de tillstånd som avses i 43 §, om inte något annat följer av 169 §. Ett tillstånd ska beviljas, om sökanden uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet. Ett tillstånd beviljas för viss tid om inte något annat bestäms nedan.

Trafiksäkerhetsverket beviljar de tillstånd som avses i 43 §, om inte något annat följer av 169 §. Medicinska intyg beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket. Medicinsk rapport för kabinbesättning beviljas av en företagsläkare, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum. Kabinbesättningsintyg beviljas av Tra-

fiksäkerhetsverket eller av en organisation som Trafiksäkerhetsverket har godkänt för denna uppgift. Ett tillstånd ska beviljas, om sökanden uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet. Ett tillstånd beviljas för viss tid om inte något annat bestäms nedan.

Omprövning av beslut som anges i denna paragraf och som gäller beviljande av tillstånd eller behörighetsbevis får begäras hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen. Beslutet ska dock iakttas trots att omprövning har begärts, om inte Trafiksäkerhetsverket beslutar något annat. Ett beslut som Trafiksäkerhetsverket har meddelat med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen. Bestämmelser om ändringssökande finns i förvaltningsprocesslagen. Över förvaltningsdomstolens beslut får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

45 §

Förutsättningar för att tillstånd ska beviljas och tillståndsslag

För att tillstånd ska beviljas förutsätts att den berörda i fråga om ålder, hälsa, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för det berörda tillståndsslaget. Olika slag av tillstånd är

- 1) flygcertifikat jämte behörigheter,
- 2) certifikat för underhållspersonal,
- 3) certifikat jämte behörigheter för flygtrafiktjänstpersonal och behörighetsbevis för AFIS-personal,
- 4) medicinskt intyg,
- 5) godkännande för personer som ger rangeringssignaler åt luftfartyg.

För att säkerställa flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicago-konventionen närmare föreskrifter om behörighetskrav och tillståndens giltighetstider. Föreskrifterna ska motsvara JAA:s och Eurocontrols normer till den del sådana står till förfogande.

45 §

Förutsättningar för att tillstånd ska beviljas och tillståndsslag

För att följande tillstånd ska beviljas förutsätts det att den berörda i fråga om ålder, hälsa, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för det berörda tillståndet:

- 1) flygcertifikat jämte behörigheter,
- 2) certifikat för underhållspersonal,
- 3) certifikat jämte behörigheter för flygtrafiktjänstpersonal,
- 4) medicinskt intyg,
- 5) certifikat för flygläkare,
- 6) kabinbesättningsintyg och medicinsk rapport för kabinbesättning,
- 7) godkännande för personer som ger rangeringssignaler åt luftfartyg.

Bestämmelser om tillstånden och behörighetskraven för dem finns i EASA-förordningen och i de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den. För att säkerställa flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicago-konventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kom-

missionen utfärdat med stöd av den eller utifrån Eurocontrols normer, närmare föreskrifter om behörighetskrav för tillstånd, ansökan om tillstånd och tillståndens giltighetstider.

46 §

Förutsättningar för beviljande av ett medicinskt intyg

För att ett medicinskt intyg ska beviljas förutsätts det att sökanden uppfyller de medicinska krav som Trafiksäkerhetsverket ställt och som motsvarar de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen eller JAA:s eller Eurocontrols normer och rekommendationer.

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

Den auktoriserade flygläkaren ska tillställa Trafiksäkerhetsverket utlåtanden utifrån undersökningen.

46 §

Förutsättningar för beviljande av ett medicinskt intyg

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

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

Godkända flygläkare och företagsläkare ska tillställa Trafiksäkerhetsverket utlåtanden om bedömningen av medicinsk lämplighet samt kopior av det medicinska intyget eller av den medicinska rapporten för kabinbesättningen. På begäran ska Trafiksäkerhetsverket också tillställas flygmedicinsk dokumentation, flygmedicinska bedömningar och andra uppgifter som behövs.

47 §

Skyldighet att anmäla omständigheter som inverkar på behörigheten och fastställande av behörighet

De som ansöker om och de som innehar ett tillstånd ska till Trafiksäkerhetsverket anmäla sådana omständigheter som de fått kännedom om och som inverkar på deras behörighet.

47 §

Skyldighet att anmäla omständigheter som inverkar på behörigheten och fastställande av behörighet

De som ansöker om ett tillstånd ska till *en flygläkare, en företagsläkare eller* Trafiksäkerhetsverket anmäla sådana omständigheter som de fått kännedom om och som inverkar på deras behörighet. *De som innehar ett tillstånd ska till Trafiksäkerhets-*

verket anmäla sådana omständigheter som de fått kännedom om och som inverkar på deras behörighet.

—————

77 §

Bruksflygtillstånd

—————

Luftfartyg som används för bruksflyg ska registreras i luftfartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att ett fartyg som registrerats i en annan medlemsstat används för bruksflyg, om tillsynen över dess flygsäkerhet kan utövas på ett ändamålsenligt sätt. Om inte något lämpligt i en medlemsstat registrerat luftfartyg står till förfogande för bruksflyg och om inte flygsäkerheten äventyras, kan Trafiksäkerhetsverket godkänna att ett fartyg som registrerats i luftfartygsregistret i ett tredjeland används. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de förutsättningar under vilka ett sådant luftfartyg kan godkännas för bruksflygningsuppdrag.

119 §

Certifikat, behörighetsbevis, behörigheter, godkännanden och medicinska intyg för flygtrafiktjänstpersonal

Flygledare och flygledarelever som utför flygkontrolluppgifter ska ha

1) av Trafiksäkerhetsverket beviljat eller godkänt certifikat, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg, eller

2) ett i en främmande stat utfärdat certifikat, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg, vilka erkänns i Finland i enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

AFIS-personal ska ha

1) av Trafiksäkerhetsverket beviljat behörighetsbevis och de behörigheter och god-

77 §

Bruksflygtillstånd

—————

Med undantag för obemannade luftfartyg med en operativ massa understigande 150 kilogram, ska luftfartyg som används för bruksflyg registreras i luftfartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att ett fartyg som registrerats i en annan medlemsstat används för bruksflyg, om tillsynen över dess flygsäkerhet kan utövas på ett ändamålsenligt sätt. Om inte något lämpligt i en medlemsstat registrerat luftfartyg står till förfogande för bruksflyg och om inte flygsäkerheten äventyras, kan Trafiksäkerhetsverket godkänna att ett fartyg som registrerats i luftfartygsregistret i ett tredjeland används. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de förutsättningar under vilka ett sådant luftfartyg kan godkännas för bruksflygningsuppdrag.

119 §

Certifikat, behörighetsbevis, behörigheter, godkännanden och medicinska intyg för flygtrafiktjänstpersonal

Flygledare och flygledarelever som utför flygkontrolluppgifter ska ha

1) av Trafiksäkerhetsverket beviljat eller godkänt certifikat, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften *samt ett av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller* Trafiksäkerhetsverket beviljat medicinskt intyg, eller

2) ett i en främmande stat utfärdat certifikat, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg, vilka erkänns i Finland i enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

AFIS-personal ska ha

1) av Trafiksäkerhetsverket beviljat *eller godkänt certifikat eller tidigare beviljat be-*

kännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg,

2) ett i en främmande stat utfärdat behörighetsbevis, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg, vilka erkänns i Finland i enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland, eller

3) ett certifikat som avses i 1 mom.

120 §

Utbildning av flygtrafiktjänstpersonal

För tillhandahållande av utbildning som gäller certifikat för flygledare och behörighetsbevis för AFIS-personal krävs godkännande av Trafiksäkerhetsverket. Ett godkännande ska beviljas en sökande som har den yrkeskunniga personal som krävs för uppgifterna samt behövliga utbildningslokaler och utbildningshjälpmedel, ett utbildningsprogram och ett kvalitetssystem. Trafiksäkerhetsverket övervakar verksamheten inom de organisationer som ger utbildning.

147 §

Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 148—151 §, när personen i fråga har

- 1) flygcertifikat jämte behörigheter,
- 2) certifikat för underhållspersonal,
- 3) certifikat för flygtrafiktjänstpersonal,
- 4) behörighetsbevis för AFIS-personal,
- 5) godkännande för personer som ger rangeringssignaler åt luftfartyg,
- 6) godkännande för säkerhetskontrollanter,
- 7) godkännande för personer som ansvarar för utveckling och tillhandahållande av säkerhetsutbildning,
- 8) godkännande för personer som ansvarar för att flygtrafikföretagen eller flygplatserna iakttar säkerhetskraven, eller
- 9) tillträdesrätt till en flygplats.

hörighetsbevis för AFIS-personal, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg,

2) ett i en främmande stat utfärdat *certifikat eller motsvarande tillstånd*, de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg, vilka erkänns i Finland i enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland, eller

3) ett certifikat som avses i 1 mom.

120 §

Utbildning av flygtrafiktjänstpersonal

För tillhandahållande av utbildning som gäller certifikat för flygledare *och AFIS-personal* krävs godkännande av Trafiksäkerhetsverket. Ett godkännande ska beviljas en sökande som har den yrkeskunniga personal som krävs för uppgifterna samt behövliga utbildningslokaler och utbildningshjälpmedel, ett utbildningsprogram och ett kvalitetssystem. Trafiksäkerhetsverket övervakar verksamheten inom de organisationer som ger utbildning.

147 §

Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 148—151 §, om det är fråga om

- 1) flygcertifikat jämte behörigheter,
- 2) certifikat för underhållspersonal,
- 3) certifikat för flygtrafiktjänstpersonal,
- 4) *medicinskt intyg*,
- 5) *certifikat för flygläkare*,
- 6) *kabinbesättningsintyg eller medicinsk rapport för kabinbesättning*,
- 7) godkännande för personer som ger rangeringssignaler åt luftfartyg,
- 8) godkännande för säkerhetskontrollanter,
- 9) godkännande för personer som ansvarar för utveckling och tillhandahållande av säkerhetsutbildning,
- 10) godkännande för personer som ansva-

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

rar för att flygtrafikföretagen eller flygplat-
sena iakttar säkerhetskraven, eller
11) tillträdesrätt till en flygplats.

152 §

152 §

*Åtgärder för ingripande i tillstånd som bevil-
jats organisationer*

*Åtgärder för ingripande i tillstånd som bevil-
jats organisationer*

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta
åtgärder enligt 153–155 §, om det är fråga om

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta
åtgärder enligt 153–155 §, om det är fråga
om

2 a) ett flygmedicinskt centrum,

Denna lag träder i kraft den 20 .
