

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till luftfartslag

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en ny luftfartslag, som ersätter 1995 års luftfartslag.

Genom den nya lagen regleras luftfart i Finland och luftfart med finska luftfartyg utanför Finland. I lagen föreslås bestämmelser bl.a. om grunderna för säkerhetsregler för luftfartyg och deras personal liksom för den landbaserade personal som betjänar luftfarten, om flygplatser och markutrustning, om flygtrafiktjänst, om marktjänster på flygplatser, om luftfartsskydd för den civila luftfarten och om luftfart i förvärvssyfte. Luftfartsmyndigheten kommer alltså att ha vidsträckt befogenheter att ha hand om tillstånd och godkännanden inom luftfarten samt offentliga förvaltningsuppgifter i fråga om tillsynen liksom befogenheter att utfärda rättsnormer av teknisk natur och detaljerade rättsnormer.

Den nya luftfartslagen gäller även militär luftfart. Genom förordning av statsrådet kan dock på särskilt angivna grunder utfärdas bestämmelser om undantag när det gäller den militära luftfarten. Den militära luftfartsmyndighetens befogenheter regleras i lag. Befogenheterna jämföras med luftfartsmyndighetens befogenheter i ärenden som uteslutande gäller militär luftfart.

I förslaget har hänsyn tagits till den kraftiga utveckling som ägt rum inom luftfarten och i

fråga om de internationella bestämmelserna efter stiftandet av 1995 års luftfartslag och de krav som utvecklingen ställer.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen på så vis att avsikten är att den nya luftfartsmyndighet som föreslås bli avskild från Luftfartsverket, Luftfartsförvaltningen, skall inrättas genom budgeten för 2006.

I den nya lagen intas motsvarande bestämmelser som i den gällande luftfartslagen när det gäller genomförandet av ett stort antal direktiv samt standarder, normer och rekommendationer av Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO, Europeiska civila luftfartskonferensen ECAC, Europeiska organisationen för luftfartssäkerhet Eurocontrol och de europeiska luftfartsmyndigheternas samarbetsorganisation JAA. Som nya bestämmelser genomförs direktivet om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen och direktivet om rapportering av händelser inom civil luftfart. I lagen föreslås dessutom i fråga om ett flertal gemenskapsförordningar bestämmelser om myndigheter och straff och övriga omständigheter som i enlighet med gemenskapens förordningar skall regleras av medlemsstaterna.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2006.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	4
1. Inledning.....	4
2. Nuläge	4
2.1. Lagstiftning och praxis.....	4
2.2. Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU	5
Allmänt	5
ICAO.....	5
Europeiska gemenskapens lagstiftning.....	6
2.3. Militär luftfart.....	7
2.4. Bedömning av nuläget	7
3. Målsättning och de viktigaste förslagen.....	8
3.1. Målsättning och alternativ	8
3.2. De viktigaste förslagen	8
Allmänt	8
Tillståndspliktig verksamhet i anslutning till luftfart	9
<i>Tillstånd som gäller personer.....</i>	10
<i>Tillstånd och godkännanden som gäller organisationer</i>	10
<i>Tillstånd och godkännanden som gäller luftfartyg och konstruktioner och</i>	
<i>anordningar i anslutning till flygsäkerhet.....</i>	11
Återkallande av tillstånd som beviljats enskilda eller som berättigar till	
näringsverksamhet	11
Utfärdande av rättsnormer	12
Militär luftfart	14
4. Propositionens konsekvenser	15
4.1. Ekonomiska konsekvenser	15
4.2. Konsekvenser för myndigheterna	15
4.3. Konsekvenser för miljön	15
4.4. Samhälleliga konsekvenser	15
5. Beredningen av propositionen	16
5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial.....	16
5.2. Remissyttranden och hur de har beaktats.....	16
6. Samband med andra propositioner.....	17
DETALJMOTIVERING.....	18
1. Lagförslag.....	18
1 kap. Allmänna bestämmelser.....	18
2 kap. Luftfartygs registrering, nationalitet och märkning.....	25
3 kap. Luftfartygs luftvärdighet och begränsningar av utsläpp.....	29
4 kap. Rampinspektioner av luftfartyg.....	37

5 kap.	Certifikat och kompetensvillkor	41
6 kap.	Certifikatregister	46
7 kap.	Allmänna krav som gäller flygverksamhet	49
8 kap.	Kommersiell lufttransport och tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall	53
9 kap.	Flygplatser och markutrustning	61
10 kap.	Marktjänster	68
11 kap.	Luftfartsskydd för den civila luftfarten	70
12 kap.	Flygtrafiktjänst.....	78
13 kap.	Luftfartsolyckor, tillbud och händelser.....	87
14 kap.	Driftsrestriktioner av bullerskäl vid flygplatser.....	90
15 kap.	Skadeståndsansvar och försäkringar	93
16 kap.	Administrativa påföljder som gäller tillstånd och godkännanden	95
17 kap.	Särskilda bestämmelser	99
18 kap.	Straff.....	106
19 kap.	Ändringssökande.....	111
20 kap.	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	111
2.	Närmare bestämmelser och föreskrifter.....	112
3.	Ikraftträdande.....	112
4.	Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning.....	113
4.1.	Inledning.....	113
4.2.	Bestämmelser om bemyndigande	113
4.3.	Näringsfrihet	114
4.4.	Jämlikhet, rörelsefrihet och egendomsskydd.....	114
4.5.	Hemfrid.....	114
4.6.	Skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter	114
4.7.	Bedömning av lagstiftningsordningen	115
LAGFÖRSLAGET		116
Luftfartslag		116

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

Den gällande luftfartslagen av den 3 mars 1995 (281/1995) bör förnyas redan enbart på grund av den snabba utvecklingen inom luftfartsbranschen och inom den internationella regleringen av luftfartsbranschen. Under lagens drygt tioåriga giltighetstid har det dessutom i gemenskapen utfärdats rikligt med rättsakter, av vilka de nyaste är fyra förordningar om det gemensamma europeiska luftrummet, en förordning om försäkringskrav och en förordning som begränsar ojust konkurrens i fråga om flygtrafikledningstjänster. Också de internationella standarderna, normerna och rekommendationerna om luftfart har ändrats.

En särskild grund för totalrevisionen av luftfartslagen är att fullgörandet av offentliga förvaltningsuppgifter och utfärdandet av rättsnormer överförs på en myndighet som avskiljs från Luftfartsverket, nämligen Luftfartsförvaltningen. Behovet av att inrätta Luftfartsförvaltningen behandlas i den proposition med förslag till lagar om Luftfartsverket, Luftfartsförvaltningen och avgift för övervakning av flygtrafiken samt om ändring av vissa lagar som har samband med dem som överlämnats till riksdagen samtidigt som denna proposition.

Luftfartsverkets befogenheter att utfärda rättsnormer och fullgöra offentliga förvaltningsuppgifter har uttryckts vagt i den gällande luftfartslagen. Regleringen motsvarar inte kraven enligt grundlagen och inte heller grundlagsutskottets tolkningspraxis. Regleringen bör därför revideras i enlighet med grundlagens principer.

Den nya luftfartslagen stiftas utgående från den gällande luftfartslagen, dock så att den nya luftfartsmyndighetens uppgifter och i synnerhet de befogenheter som gäller tillståndsförvaltning och utfärdande av rättsnormer fastställs exakt och med noggrann avgränsning. Den nämnda tekniska utvecklingen och utvecklingen av de internationella standarderna, normerna och rekommendationerna samt gemenskapslagstiftningen beaktas.

2. Nuläge

2.1. Lagstiftning och praxis

I den gällande luftfartslagen finns heltäckande bestämmelser om omständigheter som gäller luftfarten, såsom:

- utfärdande av trafikregler för luftfart
- luftfartygs registrering, nationalitet och märkning
- luftfartygs luftvärdighet
- personalens certifikat och kompetensvillkor samt registrering av dessa
- flygplatser och markutrustning
- marktjänster på flygplatser
- flygtrafiktjänst
- luftfart i förvärvssyfte
- skadeståndsansvar och försäkringar
- förfaranden vid luftfartsolyckor och olyckstillbud
- begränsning av miljöverknningar som försakas av luftfartyg.

I lagen tilldelas det statliga affärsverket Luftfartsverket, som inrättats för att tillhandahålla flygplats- och flygtrafiktjänster för den civila och militära luftfarten, vidsträckt befogenheter att fullgöra offentliga förvaltningsuppgifter i fråga om tillstånd och godkännanden inom luftfarten samt i fråga om tillsynen liksom befogenheter att utfärda rättsnormer.

Enligt 3 § i lagen om Luftfartsverket (1123/1990) finns vid Luftfartsverket en särskild enhet (Luftfartsinspektionen) för skötseln av myndighetsuppgifterna. Med avvikelse från vad som i lagen om statens affärsverk bestäms om befogenheter för affärsverkets styrelse och verkställande direktör, avgör chefen för enheten eller den som chefen förordnat därtill i synnerhet frågor som gäller föreskrifter och anvisningar om flygsäkerheten, tillsynen över den civila luftfarten, certifikat, luftfartygens flygverksamhet, flygduglighet och registrering samt in-teckning i luftfartyg. Ärenden som gäller återkallande av tillstånd och certifikat handläggs och avgörs vid Luftfartsverket av en nämnd som trafikministeriet tillsätter. Bestämmelser om nämndens mandatperiod och sammansättning

utfärdas genom förordning.

Luftfartsverket har dessutom genom sin arbetsordning inrättat en annan enhet för att ha hand om offentliga förvaltningsuppgifter. Enheten, Flygtrafikförvaltningen, deltar i beredningen av och förhandlingarna om internationella luftfartsavtal, sörjer för tillämpningen av avtalen och ansvarar för uppgifter i anslutning till tryggnad av flygtrafiken.

2.2. Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

Allmänt

Luftfarten är till sin karaktär och i princip mycket internationell. Luftfartsregleringen baserar sig därför i regel på standarder, normer och rekommendationer som beretts av internationella organisationer. Med internationella civila luftfartsorgan avses här Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO, som inrättades genom den konvention angående internationell civil luftfart som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 (FördrS 11/1949), nedan *Chicagokonventionen*, Europeiska civila luftfartskonferensen ECAC, Europeiska organisationen för luftfartssäkerhet Eurocontrol och de europeiska luftfartsmyndigheternas samarbetsorganisation JAA. Finland tillträdde Chicagokonventionen 1949 och blev medlem i ECAC 1955 och i Eurocontrol 2000 (den internationella konventionen om samarbete för luftfartens säkerhet (EUROCONTROL); FördrS 70/2000).

Alla medlemsstater inom Europeiska unionen, liksom också nästan alla andra stater i världen, är fördragsslutande parter i Chicagokonventionen och tillämpar ICAO:s standarder och rekommendationer. Staterna i Europa tillämpar dessutom ECAC:s, Eurocontrols och JAA:s normer och rekommendationer.

Säkerhet, effektivitet och hushållning med resurser har stått som grundläggande utgångspunkter för de internationella luftfartskonventionerna. Även i staternas nationella luftfartslagstiftning accentueras flygsäkerhet, skapande av förutsättningar för flygverksamheten och luftfartsnäringen, ordnande av

flygtrafiktjänst, ändamålsenlig användning av luftrummet, beaktande av miljöaspekter, behov av tillståndsförfaranden och luftfartens internationella karaktär. Det nationella spelrummet är rätt litet när den nya luftfartslagen stiftas.

ICAO

Enligt artikel 37 i Chicagokonventionen skall ICAO antaga och vid behov ändra internationella normer samt förorda regler och tillämpningsförfaranden i samband med lufttrafikens säkerhet, regelbundenhet och effektivitet. I enlighet med artikel 54 skall ICAO:s råd antaga internationella normer och förorda vissa förfaranden (inom organisationens verksamhetsområde) och *"av praktiska skäl foga dem såsom bilagor till konventionen"*. Inom luftfarten benämns ICAO:s standarder (normer) och rekommendationer (förordade förfaringsätt) vanligen "Annex" (eng. Annex = bilaga). Av artikel 38 i konventionen följer att en stat som av någon orsak inte följer normerna eller förfaringsätten skall underrätta ICAO om avvikelserna. ICAO offentliggör alla anmälda avvikelser.

En avvikelse har direkta följder för statens luftfartsverksamhet. Exempelvis i de flesta länder i Europa tillåts förvärvs- och trafikflygare över 60 år att utöva sitt yrke på vissa villkor, medan den övre åldersgränsen enligt standarden avsett i Chicagokonventionen är 60 år. Det leder i praktiken till att finländska flygare som fyllt 60 år får flyga enbart inhemska flyg eller till sådana stater som särskilt godkänner att standarden frångås. Eftersom nationella avvikelser oftast medför olika slags begränsningar, görs avvikelser vanligen bara av vägande skäl som baserar sig på statens övriga interna lagstiftning eller betydande geografiska faktorer.

ICAO följer också hur medlemsstaterna iakttar standarderna. Inom ICAO initierades i slutet av 1990-talet en revisions- eller auditeringsverksamhet som formellt grundar sig på varje medlemsstats samtycke. I praktiken har inte en enda medlemsstat nekat ICAO-auditeringen. Utöver auditeringar i medlemsstaterna tillställs ICAO också skriftliga rapporter om arrangemangen för myndigheternas uppgifter och genomförandet av standar-

derna och rekommendationerna.

Europeiska gemenskapens lagstiftning

I början av 1980-talet började Europeiska gemenskapen ge egna gemenskapsförordningar och direktiv om luftfarten. Genom dem har de nämnda internationella organens normer ändrats till bindande gemenskapslagstiftning, men samtidigt har också gemenskapens egen luftfartspolitik utvecklats.

Följande luftfartsdirektiv av rådet eller av Europaparlamentet och rådet har genomförts eller skall genomföras genom luftfartslagen:

- direktiv 89/629/EEG om begränsning av buller från civila jetmotor drivna underljuds-flygplan

- direktiv 91/670/EEG om ömsesidigt godkännande av certifikat för personal med funktioner inom den civila luftfarten

- direktiv 92/14/EEG om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagen (1988)

- direktiv 94/56/EG om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart

- direktiv 96/67/EEG om tillträde till marknaden för markttjänster på flygplatserna inom gemenskapen, nedan *markttjänstdirektivet*

- direktiv 2002/30/EG om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen, nedan *direktivet om bullerkontroll*

- direktiv 2003/42/EG om rapportering av händelser inom civil luftfart, nedan *händelsedirektivet*

- direktiv 2004/36/EG om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen, nedan *direktivet om rampinspektioner*.

Följande gemenskapsförordningar av rådet eller av Europaparlamentet och rådet gäller luftfart:

- förordning (EEG) nr 2299/89 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem,

- förordning (EEG) nr 2407/92 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, nedan *tillståndsförordningen*

- förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom

gemenskapen, nedan *marknadstillträdesförordningen*

- förordning (EEG) nr 2409/92 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik

- förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser, nedan *slot-förordningen*

- förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor

- förordning (EG) nr 1592/2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, nedan *EASA-förordningen*

- förordning (EG) nr 2320/2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, nedan *förordningen om skyddsregler*

- förordning (EG) nr 437/2003 om statistisk rapportering om lufttransport av passagerare, gods och post

- förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91, nedan *förordningen om överbokning*

- förordning (EG) nr 549/2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet, nedan *ramförordningen*

- förordning (EG) nr 550/2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet, nedan *förordningen om tillhandahållande av tjänster*

- förordning (EG) nr 551/2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet, nedan *förordningen om luftrummet*

- förordning (EG) nr 552/2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst, nedan *förordningen om driftskompatibilitet*

- förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer, nedan *förordningen om luftfartsförsäkring*

- förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemstater och tredje land, nedan

förordningen om yttre förbindelser

- förordning (EG) nr 868/2004 om skydd mot sådana subventioner och sådan illojal prissättning vid tillhandahållandet av lufttrafikföretag från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen som skadar EG-lufttrafikföretag.

Utöver de gällande förordningarna behandlar rådet och Europaparlamentet, eller kommer enligt kommissionens arbetsordning att behandla, bl.a. följande förslag till förordningar:

- utvidgning av EASA:s befogenheter till certifikat och flygverksamhet, flygledningstjänster och bestämmelser som gäller flygfält
- passagerares rätt att få information om de flygbolag som resebyråerna anlitar
- rörelsehindrade flygpassagerares rättigheter
- flygbolags skyldighet att offentliggöra information om punktligheten beträffande sina flygningar.

Kommissionen ämnar dessutom föreslå ändringar av den ovan nämnda slotförordningen, det tredje avregleringspaketet för lufttrafik, (ändring av tillståndsförordningen, marknadsstillträdesförordningen samt förordningen om biljettpriiser och tariffer för lufttrafik) och förordningen om överbokning.

Av förteckningarna ovan kan skönjas att merparten av gemenskapslagstiftningen är gemenskapsförordningar som är direkt tillämpliga i medlemsstaterna. Inom de områden som gemenskapsförordningarna omfattar har medlemsstaternas nationella behörighet begränsats närmast till hur medlemsstaten ordnar de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna förutsätter i respektive fall. I den nationella lagstiftningen skall också utfärdas bestämmelser om straff vid överträdelse av gemenskapsförordningarna och bestämmelser om vissa andra omständigheter som medlemsstaterna själva får besluta om.

2.3. Militär luftfart

I 3 § i luftfartslagen sägs att om militär luftfart bestäms särskilt genom förordning. Bestämmelserna om skadeståndsansvar i 66 § och de trafikregler för luftfart som Luftfartsverket utfärdar samt de föreskrifter om äventyrande av lufttrafikens säkerhet och om flyghinder och verksamhet som äventyrar

flygsäkerheten som Luftfartsverket meddelar med stöd av 52 och 56 § skall dock iaktas även vid militär luftfart.

Enligt den gällande lagen kan dock militära luftfartyg som utför territoriella övervakningsuppdrag eller utför övningsuppdrag inom ett område som är förbjudet för annan luftfart avvika från de trafikregler för luftfart och de föreskrifter som avses ovan, om utförandet av uppdraget förutsätter det och om flygsäkerheten inte äventyras.

Närmare bestämmelser om militär luftfart finns i förordningen om militär luftfart (387/1996). Staben för luftstridskrafterna, flygstaben, är militär luftfartsmyndighet. Flygstaben skall sörja för säkerheten inom och övervakningen av den militära luftfarten samt för andra myndighetsuppgifter som gäller den militära luftfarten.

Den militära luftfartsmyndigheten övervakar militära luftfartygs luftvärdighet och upprätthållandet av den samt typgodkänner flygmateriel som används och utfärdar luftvärdighetsbevis.

Det militära luftfartsregistret förs av den militära luftfartsmyndigheten. I registret införs i förordningen om militär luftfart nämnda bemannade och obemannade luftfartyg som ägs av försvarsmakten. I registret kan temporärt införas även andra luftfartyg i försvarsmaktens besittning samt för militärt bruk avsedda luftfartyg, med tanke på tillverkning som sker i Finland och flygverksamhet som har samband med tillverkningen.

I förordningen om militär luftfart finns också bestämmelser om undersökning av luftfartsolyckor, skador och olyckstillbud. Sådana fall som uteslutande gäller militär luftfart undersöks i regel av ett undersökningsorgan som tillsatts av försvarsmakten.

2.4. Bedömning av nuläget

Tack vare den goda säkerhetskultur som utformats genom en strikt efterlevnad av den internationella luftfartsregleringen och bestämmelserna har man lyckats hålla luftfarten i Finland och den internationella luftfarten med finska luftfartyg på en trygg nivå. Även de förvaltningsstrukturer som tjänar luftfarten, dvs. Luftfartsverket som ansvarar för flygplatsfunktioner och funktioner inom flyg-

trafiktjänsten och de organ i anslutning till det som sörjer för flygsäkerheten och de internationella relationerna, har fungerat klan-derfritt.

Den tekniska och internationella utvecklingen inom luftfartsbranschen har varit snabb. Trots att den gällande luftfartslagen är relativt ny, bör den revideras redan på grund av den snabba utvecklingen. Under de drygt tio år som lagen har varit i kraft har det dessutom utfärdats rikligt med rättsakter inom gemenskapslagstiftningen, vilket förutsätter att luftfartslagen ses över.

En särskild grund för totalrevisionen av luftfartslagen är att fullgörandet av offentliga förvaltningsuppgifter och utfärdandet av rättsnormer överförs på en myndighet som avskiljs från Luftfartsverket, nämligen Luftfartsförvaltningen. Behovet av att inrätta myndigheten behandlas i den proposition med förslag till lagar om Luftfartsverket, Luftfartsförvaltningen och avgift för övervakning av flygtrafiken samt om ändring av vissa lagar som har samband med dem som överlämnats till riksdagen samtidigt som denna proposition.

Luftfartsverkets befogenheter att utfärda rättsnormer och fullgöra offentliga förvaltningsuppgifter har uttryckts vagt i den gällande luftfartslagen. På vissa punkter motsvarar regleringen inte den tolkningspraxis beträffande grundlagen som grundlagsutskottet utstakat, och bör därmed revideras.

3. Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1. Målsättning och alternativ

Syftet med denna proposition är att modernisera luftfartsregleringen så att den motsvarar den tekniska utvecklingen inom luftfarten och utvecklingen av de internationella normerna och rekommendationerna samt gemenskapslagstiftningen och att anpassa regleringen till vedertagen tolkningspraxis i fråga om grundlagen. Särskild hänsyn tas till 80 § 1 mom. i grundlagen, enligt vilket bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter skall utfärdas genom lag, och till bestämmelsen om utfärdande av rättsnormer i 80 § 2 mom.

Det är inte ändamålsenligt att genom lag nationellt genomföra den luftfartsreglering som sträcker sig till tekniska detaljer. Det finns inte heller några skäl relaterade till regleringsobjektet och inte heller någon grund utifrån regleringens betydelse i sak som skulle förutsätta att det lagstiftas om genomförandet av de nämnda internationella normerna och rekommendationerna.

Därför bemyndigas den nya luftfartsmyndigheten att utfärda de rättsnormer som avses här. Av det internationella ramverket för regleringen följer att regleringen inte är förenad med någon betydande prövningsrätt.

3.2. De viktigaste förslagen

Allmänt

Strukturen i den föreslagna nya luftfartslagen motsvarar strukturen i den gällande luftfartslagen. I den nya lagen beaktas erfarenheterna av tillämpningen av den gällande lagen och de problem som konstaterats vara förknippade med lagen. Dessutom beaktas den utveckling som ägt rum inom de internationella organen för civil luftfart och i deras normer och rekommendationer samt i Europeiska gemenskapens lagstiftning.

Det föreslås att de offentliga förvaltningsuppgifterna inom luftfarten och utfärdandet av rättsnormer skall föreskrivas som en uppgift för den nya luftfartsmyndigheten. I den nya lagen föreskrivs inte uppgifter för affärsverket Luftfartsverket så att dess namn nämns, utan vid behov används benämningarna "ledningsenheten för flygplatsen" eller "leverantören av flygtrafiktjänster". Vissa av uppgifterna är offentliga serviceuppgifter, men merparten av Luftfartsverkets uppgifter är uppgifter i anslutning till affärsverkets affärsverksamhet.

Utöver de omständigheter som ingår i den gällande luftfartslagen och till vilka hänvisas under punkt 2.1 föreslås i den nya luftfartslagen med anledning av ändringarna av gemenskapslagstiftningen bestämmelser om rapportering av händelser inom den civila luftfarten, om rampinspektioner av luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen och om luftfartsskydd för den civila luftfarten.

I reformen beaktas också de gemenskapsförordningar som utfärdats efter det att den gällande luftfartslagen stiftades, såsom förordningarna om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet och om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet.

I fråga om militär luftfart skall de förvaltningsuppgifter som föreskrivits för luftfartsmyndigheten uteslutande hör till den militära luftfartsmyndigheten. Dessutom bemyndigas militärmyndigheten att bestämma om den militära luftfarten i enlighet med de begränsningar som anges i lagen.

Tillståndspliktig verksamhet i anslutning till luftfart

Luftfart är en verksamhet som utan reglering skulle vara förenad med sådana risker för olyckor som avviker från annan verksamhet i samhället. För luftfarten har det därför under en lång tid utformats ett internationellt sett strikt säkerhetssystem. Säkerhetssystemet, som inrymmer både tekniska krav och driftskrav liksom tillståndsplikt för nästan alla verksamheter, inskränker på ett betydande sätt tillgodoseendet av vissa grundläggande fri- och rättigheter. Bland de grundläggande fri- och rättigheterna inskränks åtminstone näringsfriheten genom bestämmelserna, föreskrifterna och tillståndssystemet. I vissa fall kan det anses att bestämmelserna, föreskrifterna och tillståndssystemet också inskränker jämlikheten, rörelsefriheten och egendomsskyddet.

Enligt 7 § 1 mom. i grundlagen har var och en rätt till liv och till personlig frihet, integritet och trygghet. Trygghetsmotivet kan därmed betraktas som en laglig grund för att inskränka andra rättigheter. Individernas trygghet och tryggheten i samhället främjas genom detaljerad reglering av luftfarten och genom att det förutsätts tillstånd för verksamheterna.

Godtagbarheten för en grund för att inskränka de grundläggande fri- och rättigheterna bör bedömas med hänsyn till det samlade systemet med grundläggande fri- och

rättigheter och med beaktande av att de grundläggande fri- och rättigheterna kan inskränkas av andra människors grundläggande fri- och rättigheter eller av andra välgående samhällsintressen. En viktig grund för både en detaljerad reglering och ett vidsträckt tillståndssystem är dessutom att regleringen baserar sig på internationella luftfartsfördrag och bilagorna till dem och framför allt på gemenskapslagstiftningen.

Grundlagsutskottet har i flera av sina utlåtanden (t.ex. GrUU 24/2002 rd, GrUU 67/2002 rd, GrUU 21/2004 rd och GrUU 16/2003 rd) ansett att beviljande av närings-tillstånd vanligen bör basera sig på rättslig prövning och inte på lämplighetsprövning. Utskottet har konstaterat att prövningsrätt utövas i undantagsfall och att bunden prövning är huvudregel.

De föreslagna bestämmelserna om förutsättningarna för beviljande av tillstånd eller godkännanden har därför i regel ordalydelsen "tillstånd (eller godkännande) skall beviljas, om..." eller "tillstånd beviljas, om...". På så vis uppfylls kravet att en person med tillräcklig säkerhet bör kunna förutse hur befogenheterna utövas, dvs. om tillstånd beviljas eller inte.

I lagen anges de allmänna grunderna för beviljande av tillstånd, kompetensbevis, godkännanden eller motsvarande. Luftfartsförvaltningen skall meddela närmare föreskrifter om villkoren för beviljande av tillstånd, kompetensbevis, godkännanden eller motsvarande och bl.a. om de handlingar som behövs. Dessa närmare föreskrifter skall publiceras i Luftfartsförvaltningens föreskriftsamling och vara tillgängliga för medborgarna bl.a. via Internet. Därigenom uppfylls kravet att den person eller organisation som ansöker om tillstånd med tillräcklig säkerhet skall kunna förutse om det är möjligt att få tillstånd. Den militära luftfartsmyndigheten skall meddela närmare föreskrifter om tillståndspliktiga verksamheter inom militär luftfart.

I många fall ingår de allmänna eller detaljerade villkoren för tillståndet eller godkännandet i den aktuella gemenskapsförordningen, och då tas de inte in i den nationella lagstiftningen.

Tillstånd som gäller personer

Det föreslås att särskilda tillstånd eller motsvarande skall krävas av dem som arbetar inom luftfart som följer:

- för medlemmar av luftfartygs flygbesättning, anställda som deltar i underhållsverksamhet och flygledare krävs certifikat samt behörighet eller kompetensbevis som beviljats av Luftfartsförvaltningen eller utfärdats i en främmande stat (5 kap. samt 59, 60 och 117 §)

- för flygplatsers och lufttrafikföretags säkerhetspersonal, säkerhetskontrollörer, personer som söker in till säkerhetskontrollörsutbildning och för personer som ansvarar för utveckling och tillhandahållande av säkerhetsutbildning krävs godkännande av Luftfartsförvaltningen (i 98 § hänvisas till förordningen om skyddsregler, 107 §)

- de som arbetar på flygplatsen eller som regelbundet besöker den skall ha tillträdesrätt (104 §)

- luftfartygs besättning beviljas besättningskort (157 §).

För att certifikat, behörighet eller kompetensbevis, tillstånd att röra sig eller godkännande skall beviljas förutsätts det enligt förslaget i allmänhet att den berörda i fråga om ålder, hälsa, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenhet uppfyller de kompetensvillkor som Luftfartsförvaltningen ställt utifrån vilket slags certifikat det är fråga om. Certifikat, behörighet eller kompetensbevis, tillstånd att röra sig eller godkännande beviljas dock inte, om sökanden inte är lämplig att inneha sådana. De krav som Luftfartsförvaltningen uppställer baserar sig vanligen på de internationella krav som avses i Chicagokonventionen eller på JAA:s eller Eurocontrols standarder och normer, om sådana finns för den berörda certifikatsinnehavaren. I annat fall bereder Luftfartsförvaltningen själv kompetensvillkoren med jämförbara internationella normer som riktlinje.

Det bör anses att en sökande inte är lämpad att inneha certifikat, behörighet eller kompetensbevis eller att erhålla godkännande, om sökandens brott eller forseelser eller tidigare verksamhet visar att han eller hon är uppenbart olämplig att inneha det certifikat, den behörighet, den kompetens eller det godkän-

nande som ansökan gäller.

Av luftfartens riskfyllda karaktär följer att det är speciellt viktigt att se till att de som har en brottslig bakgrund inte blir företagare inom branschen eller flygare eller får börja bedriva underhållsverksamhet och i synnerhet inte uppgifter i anslutning till lufttrafikskyddet. Det bör därför vara möjligt att på förhand kontrollera bakgrundsuppgifterna om dem som söker sig till branschen. Fortsatt verksamhet bör kunna förhindras, om brott uppdragas i ett senare skede. Det förstnämnda kan inte genomföras med hjälp av kontroll i efterhand, och med tanke på det sistnämnda bör det föras ett register över dem som är verksamma inom branschen.

Tillstånd och godkännanden som gäller organisationer

Enligt lagförslaget skall särskilt tillstånd eller godkännande av Luftfartsförvaltningen och i vissa fall av statsrådet eller den militära luftfartsmyndigheten krävas i fråga om följande:

- organisationer som svarar för luftvärdighet (24 §)

- planering, tillverkning och underhåll som gäller luftfartyg och deras anordningar och komponenter (31 §)

- utbildningsorganisationer för underhållspersonal (frivilligt, 32 §)

- de som transporterar passagerare, fraktgods och post, de som bedriver bruksflyg, innehavare av operativ licens, de som bedriver regelbunden flygtrafik, charterflyg eller flygutbildning samt de som ordnar flyguppvisningar eller flygtävlingar (67—71, 73—78 §)

- inrättande av en flygplats eller något annat område som tjänar luftfarten (84 och 86 §)

- flygplatser (87—90 §)

- byggnader, konstruktioner eller anordningar på flygplatser eller andra områden som tjänar luftfarten, om byggnaderna, konstruktionerna eller anordningarna eller ändringar kan påverka flygsäkerheten (92 §)

- flygplatsens säkerhetsprogram (100 §)

- utbildningsprogram för luftfartsskydd för den civila luftfarten (frivilligt, 108 §)

- organisationer som tillhandahåller flygtra-

fiktjänster (flygkontrolltjänster, larmtjänster, rådgivningstjänster, tjänster för kommunikation, navigation och övervakning, flygvädertjänster och informationstjänster för luftfarten, dvs. flygbriefingtjänster) (artikel 7 i förordningen om tillhandahållande av tjänster och 12 kap. i lagen)

- behörighet för flygtrafiktjänstpersonal och teknisk personal inom flygtrafiktjänst (118 §).

Luftfartsförvaltningen skall utifrån de nämnda internationella normerna meddela närmare föreskrifter om personalutbildning, personalens erfarenhet och yrkesskicklighet, prov och intyg som krävs för konstaterande av yrkesskickligheten liksom, beroende på fallet, anvisningar om organisationens arbetsredskap, arbetslokaler och arbetsmetoder samt kvalitetssystem och verksamhet.

Förutsättningarna för beviljande av byggnadstillstånd, intyg över godkännande av flygplats eller tillstånd till drift av flygplats hänför sig till tryggande av flygsäkerhet och smidig trafik och annan behörighet och erfarenhet för tillståndshavaren. Bemyndigandet att meddela närmare föreskrifter gäller flygplatsens fysiska egenskaper, dess utrustning, tillgängliga tjänster, personal och verksamhet på flygplatsen.

Tillstånd och godkännanden som gäller luftfartyg och konstruktioner och anordningar i anslutning till flygsäkerhet

Enligt lagförslaget skall i fråga om luftfartyg och flygsäkerhetsanordningar krävas ett särskilt tillstånd eller godkännande av Luftfartsförvaltningen som följer:

- tillstånd för obemannade luftfartyg att avvikta från trafikreglerna för luftfart (6 §)

- rätt till luftfart på finskt territorium för luftfartyg utan nationalitet i en stat som tillträtt Chicagokonventionen (7 §)

- för luftfartyg och produkter, komponenter och anordningar i anslutning till dem krävs luftvärdighets- och miljögodkännande av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet EASA (21 §)

- för luftfartyg krävs luftvärdighetsbevis och ett granskningsbevis avseende luftvärdighet av Luftfartsförvaltningen (26 §)

- för luftfartyg vilkas luftvärdighet inte är

fullt klarlagd krävs Luftfartsförvaltningens tillstånd till utövande av luftfart (27 §)

- för utrustning som skall användas som stöd för luftfartsskyddet skall krävas godkännande av Luftfartsförvaltningen (i 98 § hänvisas till förordningen om skyddsregler, 109 §)

- för att sätta upp höga anordningar, konstruktioner eller märken krävs flyghindertillstånd (159 §).

Återkallande av tillstånd som beviljats enskilda eller som berättigar till näringsverksamhet

Grundlagsutskottet har flera gånger tagit ställning till återkallande av tillstånd (t.ex. GrUU 19/2001 rd, GrUU 28/2001 rd, GrUU 40/2002 rd och GrUU 66/2002 rd). Grundlagsutskottet har ansett att återkallande av ett tillstånd är en myndighetsåtgärd som ingriper i den enskildes rättsliga ställning och som har mycket mera radikala effekter än ett avslag på en tillståndsansökan.

För att regleringen skall vara rätt proportionerad är det därför nödvändigt att möjligheten att innehavaren av ett tillstånd eller godkännande, oavsett om innehavaren är en fysisk person eller en organisation, med anledning av smärre missbruk först ges en anmärkning eller varning. Först efter det, om inte anmärkningarna och varningarna har lett till att bristerna korrigerats, avbryts eller förbjuds verksamheten temporärt eller återkallas tillståndet eller godkännandet. Ett tillstånd eller godkännande bör dock kunna återkallas omedelbart eller verksamheten avbrytas eller förjudas, om innehavaren av tillståndet eller godkännandet upprepade gånger eller på väsentliga punkter bryter mot bestämmelserna om luftfart och så att säkerheten äventyras.

Det föreslås att bestämmelser om det graderade förfarande som beskrivs här samlas i 16 kap. och indelas i åtgärder som innebär ingripande i tillstånd, godkännande, behörighet eller motsvarande som beviljats dels personer, dels organisationer.

I fråga om tillstånd och godkännande för luftfartyg och anordningar i anslutning till flygsäkerheten är ett liknande graderat förfarande för återkallande inte nödvändigt med tanke på de grundläggande fri- och rättighe-

terna eller ens befogat med tanke på säkerheten. Det föreslås därför att Luftfartsförvaltningen skall kunna återkalla luftvärdighetsbevis, granskningsbevis avseende luftvärdighet eller tillstånd till utövande av luftfart eller förbjuda att luftfartyg används för luftfart, om det konstateras att luftfartyget inte är luftvärdigt eller att det inte längre uppfyller kraven på flygsäkerhet. Av luftfartens riskfyllda karaktär följer att redan en motiverad misstanke om äventyrande av flygsäkerheten är en tillräcklig grund för att återkalla kompetensbevis för luftfartyg eller förbjuda att luftfartyg används (30 §).

Utfärdande av rättsnormer

Av de skäl som konstaterats under punkt 3.1 har det i lagförslaget tagits in ett flertal bemyndiganden om att statsrådet skall utfärda närmare bestämmelser och att Luftfartsförvaltningen och i vissa fall även den militära luftfartsmyndigheten skall kunna meddela närmare föreskrifter. Bestämmelserna ingriper inte i grunderna för enskildas rättigheter och skyldigheter, och det är därför inte nödvändigt att de utfärdas genom lag.

Statsrådet bemyndigas att genom förordning utfärda bestämmelser om

- den militära luftfartsmyndigheten samt undantag för militär luftfart för tryggnad av säkerheten inom den militära luftfarten, ordnande av försvaret och skötsel de uppgifter som föreskrivits för försvarsmakten (4 §)
- för värnande om allmän ordning och säkerhet undantag från bestämmelserna i 3 och 5 kap. i fråga om uppdrag som utförs med statsluftfartyg (5 §)
- begränsning av luftfart för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet samt om farliga områden och identifieringszoner (8 §) och
- grunderna för ersättning för skötseln av efterspanings- och räddningstjänster, om det finns flera leverantörer av flygtrafikledningstjänster (119 §).

Kommunikationsministeriet bemyndigas att utfärda sådana föreskrifter och meddela sådana anvisningar om ordnande av beredskapsplanering som behövs för beredskap under undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhål-

landen (161 §). Avsikten är att ministeriet på ett likriktat sätt skall styra alla transportformers beredskap inför undantagsförhållanden. Ministeriets bemyndigande att utfärda bestämmelser och meddela anvisningar gäller både Luftfartsverket och övriga luftfartsorganisationer som anges närmare i 161 §.

Luftfartsförvaltningen bemyndigas att meddela föreskrifter, medge undantag och ställa tilläggskrav som följer:

- fastställa trafikregler för luftfart, genomföra de standarder, normer och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och JAA:s, ECAC:s och Eurocontrols standarder, normer och rekommendationer samt ställa tilläggskrav (3 §)
- enstaka smärre och tekniska undantag från lagens bestämmelser i fråga om statsluftfartyg (5 §)
- föreskrifter av teknisk natur, driftsföreskrifter och föreskrifter som gäller piloters ålder, utbildning och kompetens och undantag från allmänna bestämmelser om luftfart i fråga om lätta fritidsluftfartyg och fallskärmar som inte omfattas av den internationella luftfartsregleringen (6 §)
- detaljerade föreskrifter om farliga områden och föreskrifter av teknisk natur om flygning på farliga områden och identifieringszoner enligt statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt (8 §)
- närmare föreskrifter om anmälan av tekniska uppgifter om luftfartyg till luftfartygsregistret (12 §)
- föreskrifter om nationalitets- och registreringsbeteckningar och märkning av beteckningarna (19 §)
- utifrån internationella krav och rekommendationer samt gemenskapsförordningar, sådana närmare föreskrifter av teknisk natur som förutsätts för flygsäkerheten och som gäller planering, tillverkning, utrustning, egenskaper och underhåll samt nödvändiga prov beträffande luftfartyg och deras anordningar och komponenter liksom avhjälpande av säkerhetsproblem som gäller anordningar och komponenter (22 §)
- för säkerställande av luftvärdighet och flygsäkerhet, på internationella säkerhetsnormer och gemenskapsförordningar baserade föreskrifter om yrkesskickligheten för anställda hos organisationer som svarar för

luftvärdighet och anställda hos utbildningsorganisationer för underhållspersonal liksom för dem som planerar, tillverkar och underhåller luftfartyg, och om övriga förutsättningar för verksamheten (24, 31 och 32 §)

- föreskrifter om teknisk bokföring som gäller luftfartyg (25 §)

- föreskrifter som behövs för att fastställa luftvärdighet (28 §)

- utifrån de standarder som avses i Chicagokonventionen, föreskrifter av teknisk natur om buller och annan emission från luftfartyg (33 §)

- för säkerställande av flygsäkerheten, på internationella säkerhetsnormer baserade föreskrifter om medicinska och övriga kompetensvillkor för innehavare av certifikat, behörighet, kompetensbevis eller godkännande och om tillståndens giltighetstider (45 §)

- föreskrifter om verksamhetsförbud avseende utländska tillstånd eller återkallande av medicinska kompetensbevis (49 §)

- föreskrifter om anmälan om ändringar i de uppgifter som avses i certifikatregistret (53 §)

- för flygsäkerheten nödvändiga och på internationella säkerhetsnormer baserade närmare föreskrifter om yrkesskicklighet, certifikat, kompetens, kompetensbevis samt arbets- och vilotider för den befälhavare och besättning som behövs för en flygning (60 §)

- på internationella säkerhetsnormer baserade eller för flygsäkerheten nödvändiga föreskrifter om flygverksamhet, specialutrustning och vissa specialuppdrag och specialåtgärder i anslutning till luftfart (62 §)

- om handlingar som beroende på luftfartygets typ och flygningen skall medföras i luftfartyget och som är nödvändiga för en trygg flygning och för myndigheternas tillsyn (66 §)

- sådana närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av drifttillstånd som förutsätts för trygg flygverksamhet (69 §)

- föreskrifter om på en gemenskapsförordning baserat förfarande för visande av begränsade trafikrättigheter (74 §)

- föreskrifter enligt gemenskapslagstiftningen, internationella överenskommelser och rekommendationer samt internationell praxis om förfarandet för ansökan om tillstånd för icke-regelbunden flygtrafik, hand-

lingar och begränsning av det totala platsutbudet (75 §)

- föreskrifter om förutsättningar för erhållande av bruksflygtillstånd samt om för hurdant bruksflyg i form av privatflygning det inte behövs drifttillstånd och under vilka förutsättningar luftfartyg införda i ett luftfartygsregister i tredje land får användas för bruksflygningsuppdrag (76 §)

- föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av flygutbildningstillstånd, flyguppsikningstillstånd och flygtävlingstillstånd (77 och 78 §)

- för luftfartssäkerheten nödvändiga föreskrifter om tillfällig användning av mark- och vattenområden, dimensionering av och ytegenskaper hos områden som används av luftfartyg, flyghinderbegränsningar samt övriga omständigheter som påverkar säkerheten vid start och landning (81 §)

- driftsföreskrifter och föreskrifter av teknisk natur som gäller smidig flygtrafik (82 §)

- utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen, sådana föreskrifter som förutsätts för trygg och smidig flygverksamhet och som gäller förutsättningarna för byggnadstillstånd och godkännande av flygplatser (86 och 88 §)

- föreskrifter om innehållet i anmälan som gäller flygplatser för lätta luftfartyg (91 §)

- på framställning av den som driver flygplatsen, ett föreläggande om att flygplatsens centraliserade infrastrukturer skall användas för ordnande av marktjänsterna (96 §)

- för flygplatser med litet trafik föreskrifter om lindrigare krav på skyddsåtgärder inom den civila luftfarten än enligt förordningen om skyddsregler eller, om säkerheten förutsätter det eller av någon annan grundad anledning, besluta att iaktta mera ingående åtgärder än vad som förutsätts i artikel 6 i förordningen om skyddsregler (98 §)

- vid behov på internationella standarder och rekommendationer baserade och med tanke på trygg och smidig luftfart föreskrifter om på vissa flygvägar och i vissa delar av luftrummet behövlig teknisk utrustning, personalutbildning och flygmetoder (114 §)

- på internationella standarder och rekommendationer baserade närmare föreskrifter om tillstånd som krävs av flygledare, flygledarelever och flyginformatörer (117 §)

- på internationella standarder och rekommendationer baserade närmare föreskrifter om utbildning och behörighet samt utbildningsorganisationer för flygtrafiktjänstpersonal (118 §)

- på internationella standarder och rekommendationer baserade föreskrifter om efterspanings- och räddningstjänst för luftfart (119 §)

- närmare föreskrifter om upptagning av information inom flygtrafiktjänst och förvaringstider för upptagningarna (122 §)

- föreskrifter om rapportering av olyckor och allvarliga tillbud (123 §)

- närmare föreskrifter om rapportering av händelser i anslutning till civil luftfart (128 §)

- på god avvägning baserade föreskrifter om flyg- och underhållsverksamhet, om det är nödvändigt för att minska eller förhindra buller från luftfartyg och andra skadliga miljökonsekvenser eller för att medge undantag som tillåts enligt gemenskapens förordning (158 §)

- föreskrifter om sådan teknisk markering av flyghinder som förutsätts för flygsäkerheten (159 §)

- föreskrifter om skjutning, fyrverkeri eller sprängning, användning av laserstrålar och förbud mot eller begränsning av annan verksamhet som äventyrar eller stör flygverksamheten (160 §).

Luftfartsförvaltningen bemyndigas dessutom direkt via många gemenskapsförordningar att meddela föreskrifter i och med att Luftfartsförvaltningen i den nya lagen fastställs som den nationella tillsynsmyndighet eller behöriga myndighet som avses i gemenskapsförordningarna (t.ex. 98 och 112 §).

Luftfartsförvaltningens vidsträckta rätt att utfärda rättsnormer är motiverad för det första därför att enligt den gällande lagstiftningen har Luftfartsverket för närvarande denna rätt, och där Luftfartsinspektionen och Flygtrafikförvaltningen, vilka föreslås bli Luftfartsförvaltningen. Vid Luftfartsförvaltningen kommer det därmed att finnas sakkunskap för beredning av rättsnormerna. För det andra är det relevant för användarna att de även i fortsättningen kan vända sig till samma sakkunniga instans som också för närvarande utfärdar de rättsnormer som avses här.

Myndighetsenheten för militär luftfart bemyndigas att bestämma om militär luftfart för tryggande av säkerheten inom den militära luftfarten, ordnande av försvaret och fullgörande av de uppgifter som förelagts försvarsmakten (4 §).

De bemyndiganden att utfärda rättsnormer som avses här kompletterar de bestämmelser som tas in i lagen eller bestämmelserna i gemenskapsförordningarna. Luftfartsförvaltningens föreskrifter kommer oftast att basera sig på bilagorna till Chicagokonventionen, på ECAC:s, JAA:s och Eurocontrols omfattande och detaljerade tekniska regler eller rekommendationer eller på den detaljerade reglering som förutsätts av medlemsstaterna enligt bilagorna till olika direktiv och gemenskapsförordningar. När Luftfartsförvaltningen meddelar föreskrifter för sådana luftfartyg eller sådan flygverksamhet som de nämnda internationella normerna inte berör, bör i föreskrifterna tas hänsyn till de allmänna riktlinjerna enligt internationella säkerhetsnormer och övriga normer samt särbehoven i Finland. De internationella normerna gäller ofta inte lätt sportflygning, såsom hangflyg, men för säkerställande av tillräcklig trygghet för dem som ägnar sig åt amatörflygverksamhet och för utomstående bör även denna typ av verksamhet kunna regleras.

Militär luftfart

Den föreslagna luftfartslagen skall också tillämpas inom militär luftfart. Inom militär luftfart iakttas metoder enligt de trafikregler för luftfart som tillämpas inom civil luftfart i fråga om t.ex. starter, reguljärflyg och inflygningar i luftrummet, där även civila luftfartyg opererar.

Utifrån den föreslagna lagen skall den militära luftfartsmyndigheten meddela myndighetsföreskrifter i anslutning till militär luftfart. Föreskrifterna gäller flyg- och övningsverksamhet, där de metoder som används på många punkter avviker från verksamheten enligt trafikreglerna för luftfart och den civila luftfarten, t.ex. i fråga om användningen av flygavdelningar, hastigheterna, höjderna och militärflygplanens inbördes graderingar.

Övningsverksamhet inom militär luftfart försiggår till största delen i ett kontrollerat

lufttrum som reserverats uteslutande för den militära luftfarten. Inom den militära luftfarten finns det också behov av att flyga i icke-kontrollerade lufttrum där det också samtidigt kan utövas civil luftfart. Graderingen av flygplanen och undvikandet av kollisioner baserar sig då i första hand på luftfartygens egen verksamhet, inte på flygkontrolltjänsterna.

I den nya luftfartslagen föreslås dessutom ett omnämnande av att undantag som behövs för den militära luftfarten anges i trafikreglerna för luftfart.

4. Propositionens konsekvenser

4.1. Ekonomiska konsekvenser

Propositionen har inte i sig några ekonomiska konsekvenser för staten, kommunerna eller enskilda. Luftfartsförvaltningen kommer som ett självständigt ämbetsverk att ha hand om samma förvaltningsuppgifter som i dagens läge som en del av Luftfartsverket. Också grunderna för beviljande och återkallande av tillstånd liksom tillsynsgrunderna kvarstår i praktiken oförändrade.

Differentieringen av de offentliga förvaltningsuppgifterna ökar kostnaderna. Till följd av differentieringen blir det nödvändigt att öka antalet anställda och övriga resurser som inte längre kan användas tillsammans med Luftfartsverket. Merkostnader föranleds också bl.a. av de nya uppgifter som följer av den nya gemenskapslagstiftningen.

Avsikten är att merparten av kostnadsökningarna under det skede då Luftfartsförvaltningen inrättas och under den fortgående verksamheten skall bäras av luftfartsbranschen och dess kunder. Inrättandet av ämbetsverket och det behov av ökade resurser som det föranleder leder till att de avgifter som tas ut för Luftfartsförvaltningens prestationer höjs. I den nya situationen blir Luftfartsverket tvunget att betala Luftfartsförvaltningen prestationsavgifter för tillstånd, godkännanden, inspektioner och tillsyn.

De ekonomiska konsekvenserna av inrättandet av Luftfartsförvaltningen för Luftfartsverket och det nya ämbetsverket självt och för dess kunder granskas närmare i regeringens proposition med förslag till lagar

om Luftfartsverket, Luftfartsförvaltningen och avgift för övervakning av flygtrafiken samt om ändring av vissa lagar som har samband med dem.

4.2. Konsekvenser för myndigheterna

Utgångspunkten för denna proposition är att utfärdandet av rättsnormer och de offentliga förvaltningsuppgifterna skall avskiljas från Luftfartsverket och att en ny luftfartsmyndighet, Luftfartsförvaltningen, skall inrättas för dem. Propositionen har därmed betydande konsekvenser för Luftfartsverket och det nya ämbetsverket. Konsekvenserna för övriga myndigheter är däremot inte betydande, eftersom avsikten är att samma uppgifter allttjämt skall fullgöras – endast benämningen på den som utför dem och dess ställning inom organisationen förändras.

I den nämnda parallella propositionen redogörs för propositionens konsekvenser för Luftfartsverkets verksamhet.

Propositionen har inte några konsekvenser för arbetsfördelningen mellan staten och kommunerna.

4.3. Konsekvenser för miljön

Propositionen har inte några konsekvenser för miljön. Den nya myndigheten kommer att utföra samma uppgifter i fråga om miljökonsekvenser inom flygtrafiken som Luftfartsinspektionen vid Luftfartsverket nu har hand om. Miljöbestämmelser för luftfart utfärdas för närvarande genom gemenskapens lagstiftning. De gäller bl.a. bulleremission från flygplan och driftsrestriktioner vid flygplatser av bullerskäl. I fortsättningen är rättsakter som gäller skadlig emission från flygmotorer och miljöbaserad ekonomisk styrning av flygtrafiken att vänta.

4.4. Samhälleliga konsekvenser

Propositionen har inte några andra betydande samhälleliga konsekvenser än att utfärdandet av rättsnormer och skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter tydligt avskiljas från Luftfartsverkets affärsverksamhet. De största fördelarna med avskiljningen är att

det skapas klarhet i Luftfartsverkets affärsroll och Luftfartsförvaltningens myndighetsroll och att rollerna differentieras samt att öppenheten för insyn ökar i synnerhet i uppgifter som gäller flygfält och flygtrafiktjänst, där en myndighetsenhet inom Luftfartsverket nu övervakar verksamheten vid Luftfartsverkets affärsverksdel.

Propositionen har inte några från den gällande luftfartslagen avvikande konsekvenser i fråga om individernas eller företagens ställning och rättigheter eller människornas levnadsförhållanden, olika människogrupper ställning, brottslighet, informationssamhället eller jämställdheten. Genomförandet av många av de gemenskapsrättsakter som nämns under punkt 2.2 har däremot både konsekvenser för verksamheten och kostnadseffekter i fråga om de ovan nämnda. Gemenskapens lagstiftning har bidragit till att förbättra säkerheten och smidigheten inom den civila luftfarten, ökat konkurrensen och sänkt kostnaderna. Å andra sidan har de bidragit till att utöka inspektionerna och tillsynen och öka kostnaderna för dessa. Konsekvenserna har behandlats närmare i samband med begäran om riksdagens utlåtande om statsrådets ståndpunkt beträffande varje enskilt gemenskapsprojekt.

5. Beredningen av propositionen

5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial

Luftfartslagstiftningen har beretts av en arbetsgrupp tillsatt av kommunikationsministeriet och av dess sektion för luftfartslagen. Arbetsgruppen har bestått av sakkunniga vid ministeriet och Luftfartsverket. I den parallella propositionen med förslag till lagar om Luftfartsverket, Luftfartsförvaltningen och avgift för övervakning av flygtrafiken samt om ändring av vissa lagar som har samband med dem har det redogjorts för beredningsskedena för inrättandet av den nya luftfartsmyndigheten.

Arbetsgruppens mellanrapport (KM B 24/2003) och slutrapport (KM 78/2004) har använts som material för propositionen.

5.2. Remissyttranden och hur de har beaktats

Utlåtande om utkastet till proposition bevärdades hos utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, försvarsministeriet, utrikesministeriet, inrikesministeriet, handels- och industriministeriet samt social- och hälsovårdsministeriet, Luftfartsverket, Meteorologiska institutet, Gränsbevakningsväsendet, Huvudstaben, Flygstaben, de viktigaste i Finland verksamma flygbolagen, Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry samt hos personal- och arbetsmarknadsorganisationerna inom luftfartsbranschen.

De flesta remissinstanser ansåg att inrättandet av en separat luftfartsmyndighet kan understödjas och att förslaget till revidering av luftfartslagen, genom vilken åtgärderna för den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten inför samhället differentieras från Luftfartsverket, är ändamålsenligt och befogat. Många remissinstanser förutsatte dock att ekonomiska och övriga resurser beaktas vid revideringen av luftfartslagen så att Luftfartsförvaltningen har förutsättningar att ansvara för flygsäkerheten och utföra de offentliga förvaltningsuppgifter som hör till den och att Luftfartsverket även i fortsättningen har förutsättningar att sörja för Finlands flygtrafiksystem.

Enligt justitieministeriet och finansministeriet är flygtrafiktjänsterna till sin karaktär offentliga förvaltningsuppgifter, och överföringen av dem på Luftfartsverket bör prövas i ljuset av 124 § i grundlagen. Det finns inte direkt något hinder för att uppgifterna sköts vid Luftfartsverket, men enligt ministerierna bör det säkerställas att god förvaltning genomförs inom flygtrafiktjänsten. Ärendet granskas i detaljmotiveringen under punkt 4.6 i avsnittet Skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter. Riksdagens biträdande justitieombudsman har kommenterat det organisatoriska arrangemanget med tanke på avgångs- och ankomstlederna för flygvägarna, och hänvisat till grundlagens bestämmelse om tryggande av möjligheterna att påverka beslutsfattande som berör livsmiljön.

Enligt justitieministeriet är det viktigt att behovet av att revidera skadestandsreglering-

en bedöms ingående och att behövliga förslag till lagstiftning lämnas utan dröjsmål.

Utöver justitieministeriet har Konkurrensverket, dataombudsmannen, Luftfartsverket, Centralen för undersökning av olyckor, Finlands Kommunförbund rf, Centralhandelskammaren och organisationerna inom luftfartsbranschen och de viktigaste i Finland verksamma flygbolagen fäst uppmärksamhet vid olika detaljer i lagförslaget.

Vid den fortsatta beredningen har utlåtandena beaktats i mån av möjlighet. På de grunder som framgår närmare av förslaget föreslås att flygtrafiktjänsten hålls kvar inom Luftfartsverkets affärsverksamhet.

6. Samband med andra propositioner

Parallellt med denna proposition har beretts den nämnda propositionen med förslag till lagar om Luftfartsverket, Luftfartsförvaltningen och avgift för övervakning av flygtrafiken samt om ändring av vissa lagar som har samband med dem som överlämnats till riksdagen samtidigt som denna proposition. Den nämnda andra propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2006 och avses bli behandlad i samband med den.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslag

1 kap. Allmänna bestämmelser

I kapitlet bestäms om lagens tillämpningsområde. Lagen skall i huvudsak tillämpas inom finskt territorium. Lagen gäller även luftfart med finska luftfartyg och i vissa fall luftfart med utländska luftfartyg utanför finskt territorium. I kapitlet bestäms om Luftfartsförvaltningens befogenheter att utfärda trafikregler för luftfart. I kapitlet bestäms dessutom om undantag som skall kunna medges i fråga om militär luftfart och luftfart med andra statsluftfartyg samt lätt sportflygning. Det föreslås också bestämmelser om utfärdande av rättsnormer som gäller förbud mot och begränsning av luftfart.

1 §. Tillämpningsområde. Utgångspunkten är att luftfartslagen skall tillämpas vid luftfart inom finskt geografiskt territorium. Gemenskapens luftfartslagstiftning, som huvudsakligen utgörs av Europaparlamentets och rådets eller kommissionens förordningar, ersätter stegvis medlemsländernas nationella bestämmelser på det sätt som beskrivs i allmänna motiveringen. I 1 mom. hänvisas därför till dessa ersättande gemenskapsförordningar. Hänvisningen till de internationella förpliktelseernas primära ställning motsvarar den gällande lagen.

Enligt 2 mom. 1 punkten skall lagen tillämpas vid luftfart med finska luftfartyg även utanför finskt territorium. Enligt Chicago-konventionen ansvarar varje stat i regel för kontrollen av flygverksamhet med sina luftfartyg som är registrerade i staten i fråga, även flygverksamhet utanför det egna territoriet. Lagen skall dessutom tillämpas utanför finskt territorium även i sådana fall då luftfart utövas med stöd av ett finskt drifttillstånd. Därmed är det ingen skillnad om de luftfartyg som används för trafik enligt ett finskt tillstånd har registrerats i Finland eller i någon annan stat.

I 2 punkten föreslås dessutom en särskild bestämmelse om tillämpning av lagen i fråga om flygtrafiktjänst i sådana fall då flygtrafik-

tjänst tillhandahålls utanför finskt territorium. De gemenskapsförordningar som gäller det gemensamma europeiska luftrummet utgår från att varje leverantör av flygtrafik-tjänster som är verksam i en medlemsstat får tillhandahålla tjänsterna inom hela gemenskapen. Vad som i luftfartslagen bestäms om certifikat och kompetensvillkor, flygtrafik-tjänster, försäkringar, skadeståndsansvar, rätt att få information, försäkringar samt påföljder och straff som gäller tillstånd och godkännanden skall tillämpas på finländska tjänsteleverantörer som tillhandahåller tjänster i andra länder.

Utöver det finska geografiska territoriet har det t.ex. i fråga om Torneälvsdalen avtalats med Sverige om att Finland och Sverige har hand om flygtrafik-tjänsten delvis inom varandras territorium på så vis att det luftrum som tillsynen gäller inte följer Torne älvs buktning. Utgångspunkten bör därför vara att luftfartslagen iakttas även på svenskt territorium i enlighet med det nämnda avtalet.

Med stöd av 3 punkten skall lagen också tillämpas på luftfartyg som registrerats och opererar i utlandet och i fråga om vilka den operatör som råder över luftfartyget har sin bonings- eller hemort eller sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Finland. Enligt överenskommelse med den stat där ett sådant luftfartyg är registrerat skall luftfartyget omfattas av bestämmelserna om luftfartygs luftvärdighet och begränsningar av utsläpp, besättningens certifikat och kompetensvillkor, krav som gäller allmän flygverksamhet, skadeståndsansvar och försäkringar samt bestämmelserna om användning av bränsningsmedel och nedsatt flygvärdighet. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar i huvudsak 1 § 3 mom. i den gällande lagen.

I 3 mom. bestäms om tillämpning av lagen i händelse av störande verksamhet i samband med flygning. Bestämmelsen om passagerarnas skyldigheter i 64 § och motsvarande punkt bland straffbestämmelserna skall tillämpas också på utländska luftfartyg, om luftfartygets första ankomstställe är beläget inom finskt territorium, även om den störande

de verksamheten har inträffat i utlandet eller inom ett utländskt luftrum. Detta gör det möjligt för finska myndigheter att ingripa i förfaranden som äventyrar säkerheten på en flygning oavsett om lagstiftningen i den stat där luftfartyget är registrerat möjliggör motsvarande ingripande eller inte.

2 §. Definitioner. I paragrafen ingår allmänna definitioner. I varje kapitel definieras vid behov de begrepp som behövs uteslutande i det aktuella kapitlet.

I 1—6 punkten definieras *Chicagokonventionen*, *EASA-förordningen* och *slotfördordningen* genom hänvisningar till respektive internationella fördrag eller bestämmelser. Dessutom definieras de europeiska luftfartsorganisationerna *JAA*, *ECAC* och *Euro-control*.

I 7—9 punkten definieras luftfartyg, behörighet och underhåll. Definitionen baserar sig på Chicagokonventionen och dess bilagor samt EASA-förordningen.

Med *militära luftfartsmyndigheten* avses enligt 10 punkten den myndighetsenhet för militär luftfart som finns i anslutning till staben för luftstridskrafterna (flygstaben).

Med *militär luftfart* avses enligt 11 punkten luftfart för militära ändamål och luftfart med militära luftfartyg. Den omfattar således

- luftfart med militära luftfartyg
- luftfart med civila luftfartyg för militära ändamål; i praktiken med tillstånd av den militära luftfartsmyndigheten
- luftfart med flyganordningar för militära ändamål
- fallskärmsverksamhet för militära ändamål.

Definitionen inbegriper Finlands försvarsmakts flygverksamhet i Finland och i utlandet samt dessutom utländska militära luftfartygs opererande på finskt territorium.

Med *militära luftfartyg* avses enligt 12 punkten luftfartyg som avses i det militära luftfartsregistret. Definitionen omfattar även luftfartyg som har avses i utländska militära luftfartsregister.

Med *statsluftfartyg* avses enligt 13 punkten andra statsluftfartyg än militära luftfartyg. Enligt EASA-förordningen faller statsluftfartyg utanför förordningens räckvidd. Med statsluftfartyg avses då luftfartyg som används för försvarsmaktens, tullens, polisier

eller motsvarande verksamhet. I luftfartslagen kvarstår separata definitioner av militära luftfartyg och statsluftfartyg, eftersom vissa bestämmelser gäller enbart militära luftfartyg medan vissa bestämmelser gäller andra statsluftfartyg.

Med *medlemsstat* avses enligt 14 punkten medlemsstater i Europeiska unionen. Med medlemsstater jämföras i praktiken sådana stater utanför Europeiska unionen som anslutit sig till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, till den del det i respektive fall har överenskommit om detta på gemenskapsnivå.

Med *tredje land* avses enligt 15 punkten stater som inte är EU-medlemsstater.

3 §. Utfärdande av trafikregler för luftfart och meddelande av vissa föreskrifter som gäller luftfart. Finland har förbundit sig vid Chicagokonventionen. Enligt 1 mom. skall Luftfartsförvaltningen utfärda trafikregler för luftfart som avses i Chicagokonventionen. Enligt artikel 54 stycke 1 i konventionen antar ICAO:s råd internationella normer och förordar vissa förfaranden för luftfart. I bilaga 2 ingår trafikregler för luftfart (*Rules of the Air*), som kan betraktas som internationella trafikregler för luftfart.

Utgångspunkten är att bilagorna till Chicagokonventionen skall tillämpas i Finland. Det föreslås att Luftfartsförvaltningen bemyndigas att i Finland utfärda trafikregler för luftfart vilka godkänts av ICAO:s råd. Enligt momentet skall Luftfartsförvaltningen vid behov genomföra även övriga standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen. Av luftfartens internationella karaktär följer att Luftfartsförvaltningen i praktiken tillämpar dem direkt, men när särförhållandena i Finland förutsätter det kan standarderna och rekommendationerna frångås i en striktare eller liberalare riktning inom de gränser som Chicagokonventionen medger.

Vissa bilagor till Chicagokonventionen gäller andra förvaltningsområden än luftfart. Hit hör bl.a. ärenden som gäller undersökning av olyckor, pass- och utlänningsbestämmelser, tullagstiftning, smidig flygtrafik, hälsoreglering och införsel och utförsel av djur. Luftfartsförvaltningen bör beakta dessa bestämmelser när den deltar i arbetet för att ändra bilagorna och informerar myndigheter-

na inom de förvaltningsområden som avses här om vilka ändringar som bereds.

I 2 *mom.* bestäms om Luftfartsförvaltningens skyldighet att förhandla och avtala med de militära luftfartsmyndigheterna och inrikesministeriet i sådana fall då de åtgärder för sättande i kraft som avses i de föregående momenten inverkar på specialbehoven inom den militära luftfarten och gränsbevakningsväsendets luftfartsverksamhet. I momentet föreskrivs dessutom att i fråga om militär luftfart och gränsbevakningsväsendets luftfartsverksamhet kan undantag medges från trafikreglerna för luftfart. Också om dessa undantag skall avtalas med den militära luftfartsmyndigheten eller inrikesministeriet. Försvarsmakten och gränsbevakningsväsendet har sådana behov i anslutning till sina lagstadgade uppgifter som bör beaktas. En central förutsättning för undantagen är att säkerheten inom den civila luftfarten inte äventyras.

Enligt 3 *mom.* skall Luftfartsförvaltningen också kunna meddela föreskrifter om sådana undantag från trafikreglerna för luftfart enligt 1 *mom.* som behövs i Finland. Grunderna kan hänföra sig till geografiska, klimatologiska och trafikmässiga omständigheter i Finland eller till behovet av att samordna internationell praxis med finska förhållanden. Om en stat som tillträtt Chicagokonventionen önskar avvika från ICAO:s standarder, skall den anmäla avvikelserna till ICAO, som offentliggör uppgifterna om avvikelser i olika medlemsstater (artikel 38 i konventionen). Luftfartsförvaltningen skall också kunna medge enskilda undantag från trafikreglerna för luftfart. Undantagen kan vara motiverade från fall till fall, t.ex. för att behoven inom den militära luftfarten skall beaktas.

4 §. Militär luftfart. Den militära luftfarten avviker från annan luftfart på grund av sina militära syften. Det föreslås därför i 1 *mom.* ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om undantag för militär luftfart för tryggnad av säkerheten inom den militära luftfarten, ordnande av försvaret och skötsel av de uppgifter som föreskrivits för försvarsmakten. Undantagen får inte äventyra säkerheten inom den civila luftfarten. Undantagen skall kunna gälla de omständigheter som nämns i det följande.

Bestämmelserna i 2 kap. om luftfartygs registrering, nationalitet och märkning lämpar sig i princip även för militär luftfart. När det gäller militära luftfartyg avviker dock t.ex. registreringsförfarandena på vissa punkter från förfarandena enligt den föreslagna lagen. Detsamma gäller uppgifter som skall införas i registret och uppgifternas offentlighet samt luftfartygs märkningar och beteckningar.

Militär luftfart uppställer särskilda krav på den flygmateriel som används och på materielens tekniska egenskaper. Det är nödvändigt att föreskriva om undantag från de bestämmelser i 3 kap. som gäller luftfartygs luftvärdighet och begränsning av utsläpp. Inom den militära luftfarten finns det inte några enhetliga internationella krav eller förfaranden som gäller planerings-, tillverknings-, underhålls- eller utbildningsorganisationerna. Kraven på luftvärdighet är till största delen landsvisa.

De luftfartyg som används inom militär luftfart avviker till sin struktur och utrustning från de luftfartyg som används inom civil luftfart. Den militära luftfartsmyndigheten ansvarar för typgodkännande och uppställande av krav på luftvärdighet. Luftstridskrafterna ansvarar för de militära luftfartygens fortsatta luftvärdighet och underhållet av luftfartygen.

I 3 kap. föreslås också bestämmelser om beviljande av godkännande för organisationer som svarar för luftvärdighet och utbildningsorganisationer för underhållspersonal. Systemet för godkännande av organisationer har utformats för behoven inom civil luftfart, och därför är det nödvändigt att genom förordning särskilt bestämma om införandet och tillämpningen av systemet inom militär luftfart.

Inom militär luftfart används inte något certifikatssystem i den form som avses i 5 kap. i den föreslagna lagen. Också behörigheterna och kompetensvillkoren för de anställda som deltar i flyg- och underhållsverksamheten avviker från det som gäller inom civil luftfart. Bland annat på dessa punkter är det nödvändigt att genom förordning utfärda bestämmelser om undantag. På grund av skillnaderna inom certifikats-, behörighets- och kompetenssystemet är det nödvändigt att också avvika från vad som i 6 kap. bestäms

om certifikatregistret. Bland annat de uppgifter om certifikatsinnehavare som finns i de militära luftfartsregistren är sekretessbelagda.

De bestämmelser om allmänna krav på flygverksamheten som föreslås i 7 kap. lämpar sig till stor del även i fråga om militär luftfart. Det är dock nödvändigt att bestämma om undantag bl.a. när det gäller förfarandet för beviljande av behörigheter inom militär luftfart. Behörigheterna beviljas i regel av det berörda truppförbandet, inte av den militära luftfartsmyndigheten. Med hänsyn till syftet med militära uppdrag är det också nödvändigt att avvika från de civila bestämmelserna om förberedelse och genomförande av flygningar. Det är likaså nödvändigt att avvika från bestämmelserna om de handlingar som skall medföras i ett luftfartyg.

Inom militär luftfart gäller behovet av att frångå bestämmelserna i 8 kap., som reglerar kommersiell luftfart, i första hand tillstånd som krävs för flygutbildning, flyguppsvisningar och bruksflyg i sådana fall då det är fråga om militär flygutbildning, militära flyguppsvisningar eller specialarbeten som utförs med militära luftfartyg.

Det är nödvändigt att avvika från bestämmelserna i 9 kap., som gäller flygplatser och markutrustning, när det är fråga om militära flygplatser och godkännande av användningen av anordningar, byggnader och konstruktioner avsedda enbart för militär luftfart.

Det är nödvändigt att frångå bestämmelserna i 12 kap., som gäller flygtrafiktjänst, när det är fråga om flygmetoder avsedda för militär luftfart inom kontrollzoner och terminalområden. Den militära luftfartsmyndigheten ansvarar för instrumentinflygningsförfaranden som är avsedda uteslutande för militär luftfart. Med tanke på samordningen av metodplaneringen är det ändamålsenligt att Luftfartsverket tillhandahåller planeringen.

Det är nödvändigt att föreskriva om undantag från bestämmelserna i 13 kap. om luftfartsolyckor och tillbud samt rapportering och lagring av uppgifter om händelser när det är fråga om händelser som gäller enbart militär luftfart. Olyckor och tillbud inom den militära luftfarten undersöks i regel av försvarsmaktens undersökningsorgan.

Inom militär luftfart är det nödvändigt att avvika från bestämmelserna om försäkringar

i 15 kap., eftersom huvudregeln är att statens egendom inte försäkras.

Det föreslås att bestämmelser om administrativa påföljder som gäller tillstånd och godkännanden samlas i 16 kap. Försvarsmakten beslutar själv om dessa, och därför bör det vara möjligt att avvika från dem.

De undantag som föreslås i 17 kap. hänför sig till Luftfartsförvaltningens rätt att få information och utföra inspektioner samt till konsekvenserna för miljön vid användning av luftfartyg. När det gäller militär luftfart och militära luftfartyg kommer den militära luftfartsmyndigheten att få motsvarande rätt att få information och utföra inspektioner som Luftfartsförvaltningen får enligt den föreslagna lagen. Av praktiska skäl är inte miljöbestämmelserna tillämpliga på militär luftfart.

Enligt 2 mom. kan den militära luftfartsmyndigheten, efter att ha förhandlat med Luftfartsförvaltningen, vid behov för tryggande av säkerheten inom den militära luftfarten, ordnande av försvaret och skötsel av de uppgifter som föreskrivits för försvarsmakten meddela föreskrifter om militär luftfart vilka hör nära samman med försvarsmaktens egen verksamhet och preciserar förordningen enligt 1 mom. och gäller militär luftfart och internationell militär luftfart i Finland. Inte heller dessa föreskrifter får äventyra säkerheten inom den civila luftfarten.

Den militära luftfartsmyndighetens verksamhet inriktas i huvudsak på försvarsförvaltningen, och därmed är också största delen av de föreskrifter den meddelar interna förvaltningsföreskrifter som i första hand berör de aktuella försvarsmyndigheterna. Föreskrifterna kan gälla bl.a. metoderna för militär flygning, militär flygutbildning, luftvärdighet och underhållsverksamhet i fråga om militära luftfartyg och anordningar samt registrering och märkning av dessa, personalens kompetens, tillstånd och godkännanden, genomförande av flygningar, rättigheter när det gäller att få information och utföra inspektioner, tillsynsinformation, militära flygplatser, emission från militära luftfartyg och konsekvenserna för miljön, hindrande av militära luftfartyg från att starta och ingripande i flygfärden, flygsäkerhetsutredning och flygtrafik-

tjänst uteslutande för militär luftfart.

Enligt 3 mom. skall trafikreglerna för luftfart få frångås när militära luftfartyg utför territoriella övervakningsuppdrag eller utför övningsuppdrag inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som tillfälligt avgränsats för militär luftfart, förutsatt att det avvikande förfarandet är planerat och genomförs utan att flygsäkerheten äventyras. Den militära luftfartsmyndigheten skall komma överens med Luftfartsförvaltningen om principerna för arrangemangen för det avvikande förfarandet.

Militär luftfart utövas till största delen i ett kontrollerat luftrum som reserverats för den militära luftfarten. För flygning inom det avgränsade luftrummet förutsätts färdtillstånd av flygkontrollorganet, vilket innebär att civila luftfartyg i regel inte flyger inom det aktuella luftrummet.

Inom militär luftfart finns det också behov av att flyga inom icke-kontrollerade luftrum, där flygning inte förutsätter något flygkontrolltillstånd. Det kan också utövas civil luftfart inom samma luftrum, och graderingen av flygplanen och undvikandet av kollisioner baserar sig i första hand på luftfartygens egen verksamhet. Luftstridskrafterna informerar andra luftfarare om övningsverksamhet inom ett icke-kontrollerat luftrum. Med stöd av 3 § 2 mom. kan trafikreglerna för luftfart frångås inom militär luftfart. Avvikelserna gäller i första hand hastigheter, höjder och användning av flygavdelningar.

Enligt 4 mom. skall den militära luftfartsmyndigheten ha motsvarande behörighet som Luftfartsförvaltningen i vissa ärenden som uteslutande berör militär luftfart. Vid behov kan närmare bestämmelser om den militära luftfartsmyndigheten utfärdas genom förordning av statsrådet. En bestämmelse om detta föreslås i 5 mom.

5 §. Undantag som gäller statsluftfartyg. I 1 mom. föreslås en bestämmelse om bemyndigande att utfärda en förordning av statsrådet om undantag som medges för statsluftfartyg. Undantagen kan bestå av bestämmelser om luftfartyg och luftvärdighet samt certifikat och kompetensvillkor. På samma sätt som i 4 § förutsätts att undantagen inte äventyrar flygsäkerheten.

De undantag som avses i paragrafen gäller i

praktiken gränsbevakningsväsendets luftfartyg och flygverksamhet. Bemyndigandet att utfärda förordning omfattar även polisens och tullens luftfartyg, om dessa myndigheter förvärvar sådana. Enligt den gällande lagen har Luftfartsverket motsvarande befogenhet, men eftersom bestämmelserna riktas till flera ministeriers förvaltningsområden, föreslås att befogenheten att utfärda rättsnormer överförs på statsrådet.

I 2 mom. föreslås att statsluftfartyg skall ha motsvarande rätt att avvika från trafikreglerna för luftfart som den rätt som enligt 4 § 3 mom. föreslås gälla inom militär luftfart. Undantaget skall gälla endast statsluftfartyg som utför territoriella övervakningsuppdrag eller utför övningsuppdrag inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som tillfälligt avskilts för luftfart för statens behov.

Gränsbevakningsväsendets luftfartyg måste träna övervakningsflygningar med de metoder som normalt gäller när uppdrag utförs. Beträffande övningsflygningar är det då nödvändigt att avvika från trafikreglerna för luftfart på samma sätt som vid autentiska uppdrag. Det avvikande förfarandet planeras och genomförs så att flygsäkerheten inte äventyras. Verksamheten är kontinuerlig och genomförs dagligen av flyggrupperna i Åbo, Helsingfors och Rovaniemi.

Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i den gällande lagen, men är exaktare.

I 3 mom. bemyndigas operatören av ett statsluftfartyg att utrusta fartyget med sådana specialanordningar som förutsätts för uppdraget. Luftfartsförvaltningen bemyndigas att medge sådana enskilda smärre och tekniska undantag från de bestämmelserna i luftfartslagen som gäller specialutrustning och som förutsätts för luftfartygets användningsändamål. Luftfartsförvaltningen är den bästa sakkunnigmyndigheten i dylika tekniska frågor.

6 §. Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg och anordningar. I 1 mom. bestäms om luftfartyg som ännu inte omfattas av EASA-förordningen. Förordningen gäller inte ultralätta flygplan, historiska luftfartyg eller luftfartyg som särskilt har konstruerats eller ombyggt för forskning, experimentella ändamål eller vetenskapliga ändamål. EASA-

förordningen gäller inte heller amatörbyggda luftfartyg eller luftfartyg som ursprungligen konstruerats för militära ändamål.

De bestämmelser från vilka undantag kan medges gäller luftfartygs registrering, nationalitet och märkning, luftfartygs luftvärdighet och begränsningar av utsläpp, certifikat och kompetensvillkor samt certifikatregistret, allmänna krav som gäller luftfart samt flygplatser och markutrustning.

Enligt 2 *mom.* skall bestämmelserna i 2, 3, 5, 6 och 9 kap., vilka gäller i första hand luftfartyg som används inom kommersiell flygverksamhet, inte tillämpas på luftfart i fråga om lätta fritidsluftfartyg och anordningar samt deras förare.

I 3 *mom.* föreslås en bestämmelse om möjligheten att avvika från trafikreglerna för luftfart när det gäller obemannade civila luftfartyg som används för experimentella eller vetenskapliga ändamål.

På samma sätt som enligt motsvarande bestämmelser i den gällande lagen tillåts enligt de föreslagna 4 och 5 § att militära luftfartyg och luftfartyg som används för statens syften avviker från trafikreglerna för luftfart när de utför territoriella övervakningsuppdrag eller utför övningsuppdrag inom ett område där annan luftfart förbjudits. Villkoret är att det avvikande förfarandet har planerats och genomförs så att flygsäkerheten inte äventyras. Enligt det föreslagna momentet skall ett liknande undantag från trafikreglerna för luftfart vara möjligt även med obemannade civila luftfartyg som används för forskning eller experimentella ändamål. Luftfartygets operatör skall dock få tillstånd till det avvikande förfarandet av Luftfartsförvaltningen. Arbetet med att utveckla obemannade luftfartyg har avancerat de senaste åren, och det förväntas att obemannade luftfartyg i fortsättningen kommer att spela en betydande roll också inom den civila luftfarten. Än så länge möjliggör teknologin dock inte trygga flygningar med obemannade luftfartyg mitt i den övriga flygtrafiken, eftersom obemannade luftfartyg inte tillräckligt bra kan följa de väjningsregler som ingår i trafikreglerna för luftfart. Flygningar som avviker från trafikreglerna för luftfart kan därför tillåtas på villkor att andras säkerhet inte äventyras.

Bestämmelserna hindrar inte flygverksam-

het med obemannade luftfartyg även på annat håll än inom avstängda experimentområden, om luftfartyget hela tiden är synligt för piloten, tillräckligt nära och på tillräckligt låg höjd så att trafikreglerna för luftfart kan följas under flygningen.

I 4 *mom.* bemyndigas Luftfartsförvaltningen att meddela föreskrifter som gäller lätta luftfartyg, glidare och andra anordningar som används för luftfart, sportfallskärmar och modellflygplan samt utbildning och kompetens för deras förare. Föreskrifter skall kunna meddelas, om det är nödvändigt av säkerhetsskäl och för att förhindra skadliga konsekvenser för miljön. Luftfartyg som avses här används närmast för hobbyverksamhet, och föreskrifterna är inte direkt nödvändiga för att skydda amatörerna själva. Amatörerna flyger trots allt i samma lufterum som den övriga luftfarten och kan medföra fara för en tredje part, om inte de anordningar som används för flygning är trygga eller om inte luftfartygens eller anordningarnas förare har sådan hälsa eller sådana färdigheter att de kan sköta sina uppgifter.

När föreskrifterna bereds skall riksomfattande amatörorganisationer höras, eftersom det kan antas att de har specialkunskaper om de aktuella verksamheterna. Luftfartsförvaltningens föreskrifter kan gälla tekniska och funktionsmässiga omständigheter samt de kunskaper, den erfarenhet och den ålder som förutsätts av förarna. Med förare avses i detta sammanhang även obemannade luftfartygs förare som använder manövreringsutrustningen någon annanstans än i själva luftfartyget.

Luftfartsförvaltningens vidsträckta behörighet att meddela föreskrifter motiveras för det första av att Luftfartsförvaltningen har den bästa sakkunskapen när det gäller att meddela föreskrifterna. Sakkunskapen följer av kunskaper om bl.a. internationella standarder och rekommendationer för större luftfartyg. För det andra har Luftfartsförvaltningen de bästa kanalerna både för att få sakkunskap av amatörorganisationerna och för att förmedla föreskrifterna till dem som ägnar sig åt amatörluftfart.

Enligt den gällande lagen har Luftfartsverket motsvarande befogenheter att medge undantag och meddela föreskrifter. Befogenhe-

terna preciseras i denna proposition.

7 §. Rätt till luftfart inom finskt territorium. I 1 mom. bestäms på motsvarande sätt som i 6 § i den gällande lagen att ett luftfartyg som används för luftfart inom finskt territorium skall ha finsk nationalitet eller nationalitet i en annan stat som tillträtt Chicagokonventionen eller ett särskilt tillstånd av Luftfartsförvaltningen.

Huvudregeln kan frångås, om Finland tillsammans med en annan stat eller en internationell organisation har förbundit sig vid att det i fråga om ett visst luftfartyg inte krävs att det har registrerats i en stat som tillträtt Chicagokonventionen eller att ett nationellt tillstånd har utfärdats för luftfartyget. Kravet i fråga om nationalitet eller särskilt tillstånd omfattar dock lätta fritidsluftfartyg eller anordningar eller obemannade luftfartyg eller anordningar enligt 6 § 2 mom.

Bestämmelser om användning av en främmande stats statliga militära luftfartyg inom finskt territorium finns i territorialövervakningslagen (755/2000).

I 2 mom. föreslås en förteckning över de fall i fråga om vilka Luftfartsförvaltningen kan bevilja ett tillstånd som avses i 1 mom. Tillstånd skall kunna beviljas för tillfällig trafik med ett luftfartyg från ett land som inte har tillträtt Chicagokonventionen. Tillstånd skall också kunna beviljas för överförings-, kontroll-, demonstrations-, uppvisnings- eller tävlingsflygningar samt för användning av oregistrerade och obemannade fria ballonger. Eftersom det är omöjligt att i lagen ta in en uttömmande förteckning över alla tillåtna fall, bemyndigas Luftfartsförvaltningen att bevilja tillstånd även för någon annan med de ovan nämnda jämförbar användning av luftfartyg.

8 §. Områden där luftfart är inskränkt och farliga områden. I 1 mom. nämns de fall där luftfart skall kunna förbjudas eller begränsas genom förordning av statsrådet. Enligt 1 punkten skall ett förbud eller en begränsning kunna gälla i närheten av objekt som är viktiga för försvaret och i närheten av kärnkraftverk. Sådana objekt är kärnkraftverken i Lovisa och Olkiluoto samt vissa militärbaser. Syftet med förbuden och begränsningarna är att skydda objekten mot försök till illegala gärningar. Enligt 2 punkten skall ett förbud

eller en begränsning kunna gälla zoner längs med riksgränsen i rikets gränsområden, dvs. identifieringszoner. Syftet med zonerna är att minska risken för olovliga gränsöverskridningar och främja bevakningen av riksgränserna. Enligt 3 punkten skall ett förbud eller en begränsning kunna utfärdas också för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Det här kan bli nödvändigt t.ex. i exceptionella försituationer till kriser då det ännu inte är nödvändigt att tillgripa metoder enligt beredskapslagen (1080/1991) eller lagen om försvarstillstånd (1083/1991), men då allmän ordning och säkerhet inte kan tryggas med lindrigare metoder.

Förbud och begränsningar enligt 1 och 2 punkten skall kunna utfärdas tills vidare, eftersom orsakerna till dem vanligen är av permanent karaktär och eftersom de områden som förbuden avser i regel inte förändras. Ett förbud eller en begränsning enligt 3 punkten skall däremot kunna meddelas för högst tre månader, eftersom behovet av förbudet eller begränsningen liksom dess tillämpningsområde bestäms från fall till fall. Behovet av förbudet eller begränsningen omprövas då minst var tredje månad.

Genom förordning av statsrådet skall enligt 2 mom. kunna bestämmas om farliga områden där luftfart kan utsättas för fara på grund av verksamhet som hänför sig till försvarsmaktens eller gränsbevakningens uppgifter. Sådana områden är t.ex. områden för försvarets skjutning med skarp ammunition och övningsområden som reserverats för militär luftfart. Bestämmelserna om farliga områden i statsrådets förordning är endast på principiell nivå. Detaljerade föreskrifter om farliga områden, såsom områdenas gränser i sid- och höjddled, skall enligt det bemyndigande som föreslås i momentet meddelas genom beslut av Luftfartsförvaltningen. Luftfartsförvaltningen bemyndigas också att meddela närmare föreskrifter av teknisk natur och driftsföreskrifter som gäller flygning inom farliga områden och identifieringszoner.

Enligt 3 mom. skall flygning inom farliga områden vara förbjudet endast om det inom området pågår verksamhet som är farlig för lufttrafiken. Militärmyndigheten eller gränsbevakningsmyndigheten aktiverar då området. Flygkontrollen skall dock kunna klarera

en flygning som leds genom ett kontrollerat luftrum genom ett farligt område, förutsatt att den för lufttrafiken farliga verksamheten har upphört eller tillfälligt avbrutits under flygningen. Leverantören av flygtrafiklednings-tjänster skall via luftfartens kommunikations-system meddela att ett farligt område har aktiverats och att en aktivering har hävts. Informationen bör ständigt vara tillgänglig för alla luftfarare. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar på centrala punkter 6 § i statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt (919/2003). Eftersom det är fråga om en inskränkning av medborgarnas rättigheter, är det nödvändigt att saken regleras på lagnivå.

På motsvarande sätt som enligt bemyndigandet i 7 § 2 mom. i den gällande lagen föreslås i 4 mom. att Luftfartsförvaltningen skall bemyndigas att tillfälligt begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid om högst två veckor, om det är nödvändigt för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. I 166 § bestäms om rätt att ingripa i ett luftfartygs färd i sådana fall där det behövs omedelbart ingripande.

En tillfällig begränsning behövs t.ex. när områden utanför farliga områden används för militära övningar och övningarna medför fara för lufttrafiken. Sådana övningar pågår vanligen inte längre än två veckor, och längre oavbrutna begränsningstider än så behövs vanligen inte ens vid exceptionellt långa militära övningar. Kortvariga förbud eller begränsningar kan behövas även t.ex. för att trygga säkerheten under viktiga statliga evenemang.

2 kap. **Luftfartygs registrering, nationalitet och märkning**

I kapitlet föreslås bestämmelser om luftfartygs registrering samt sekretess för och behandling och utlämnande av registeruppgifter. Bestämmelserna kompletterar lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), nedan *offentlighetslagen*, och personuppgiftslagen (523/1999). Luftfartygsregistret skall föras av Luftfartsförvaltningen. I kapitlet bestäms om bl.a. uppgifter som skall införas i luftfartygsregistret, registreringsrätt, ansökan om registrering och avfö-

rande av luftfartyg ur luftfartygsregistret. I kapitlet bestäms dessutom om luftfartygs nationalitet och märkning.

Med stöd av det bemyndigande som föreslås i 4 § 1 mom. skall bestämmelser om undantag från kapitlet i fråga om registrering och märkning av militära luftfartyg utfärdas genom statsrådets förordning. Med stöd av bemyndigandet i 4 § 2 mom. kan den militära luftfartsmyndigheten meddela närmare föreskrifter om registrering och märkning av militära luftfartyg.

9 §. Luftfartygsregistret och dess användningsändamål. I 1 mom. bestäms om förandet av luftfartygsregistret. Registret skall föras av Luftfartsförvaltningen. Registret skall användas för tillsyn över flygsäkerheten, individualisering av luftfartyg, uppfyllande av internationella förpliktelser som är bindande för Finland och för utförande av uppgifter som gäller in-teckning i luftfartyg. Luftfartygsregistret kan föras med hjälp av automatisk databehandling, vilket dock inte är obligatoriskt. Största delen av uppgifterna i luftfartygsregistret är i elektronisk form, men vissa gamla uppgifter har inte omvandlats till elektronisk form.

Den militära luftfartsmyndigheten skall föra register över militära luftfartyg, anordningar och fallskärmar. Beträffande militär luftfart gäller att det militära luftfartsregistret hänför sig till militär verksamhet, att det inte är offentligt och att datainnehållet avviker från det civila registret. Normer som gäller det militära luftfartsregistret skall vid behov utfärdas med stöd av bestämmelsen om bemyndigande i 4 §.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse enligt vilken anställda hos Luftfartsförvaltningen har rätt att behandla uppgifter i luftfartygsregistret för fullgörandet av sina uppgifter.

10 §. Luftfartygs nationalitet. Bestämmelsen i 1 mom. om att ett luftfartyg har nationalitet i den stat där det är registrerat baserar sig på artikel 17 i Chicagokonventionen.

I 2 mom. konstateras som en förklaring att för att få finsk nationalitet skall ett luftfartyg införas i luftfartygsregistret eller det militära luftfartsregistret i Finland.

11 §. Förhållande till annan lagstiftning. I paragrafen bestäms om tillämpning av annan lagstiftning som gäller register. Om inte nå-

got annat följer av luftfartslagen, skall offentlighetslagen tillämpas i fråga om sekretess och utlämnande av uppgifter ur luftfartygsregistret och personuppgiftslagen i fråga om annan behandling av personuppgifter.

12 §. Uppgifter som införs i luftfartygsregistret. I 1 mom. bestäms om uppgifter som skall införas i luftfartygsregistret. I registret införas uppgifter om ett luftfartyg, dess ägare, innehavare och operatör eller ombudet för luftfartygets ägare, innehavare eller operatör. I registret införas också behövliga uppgifter om luftfartyget, försäkring av luftfartyget och datum för införandet i luftfartygsregistret. Även uppgifter om eventuell inteckning i luftfartyget införs. I registret införs dessutom anmälan av den som driver flygplatsen om hindrande av ett luftfartyg att starta enligt 164 § 2 mom. på grund av att serviceavgift inte har betalats.

Minimikraven i fråga om uppgifter som skall tas in i luftfartygsregistret anges i bilaga 7 till Chicagokonventionen. I bilagan behandlas luftfartygs nationalitet och registreringsbeteckningar. Uppgifter om innehavaren och operatören behövs för kontakt med luftfartyget. Uppgifter om försäkring behövs för att myndighetsuppgifterna enligt förordningen om luftfartsförsäkring skall kunna fullgöras effektivt. Införandet av in-teckningsuppgifter baserar sig på lagstiftningen om in-teckning i luftfartyg.

I 2 mom. bestäms om de uppgifter om luftfartygs ägare, innehavare, operatör och ombud som skall införas i luftfartygsregistret. Uppgifterna behövs för individualisering av och kontakt med ägaren, innehavaren, operatören och ombudet. En anteckning om arten av innehavarens och operatörens besittnings- och nyttjanderätt skapar klarhet i bedömningen av vem som lämpligen bör kontaktas när det gäller olika frågor som berör luftfartyget.

I dagens läge har kunderna tillgång till registeruppgifter via Internet. Uppgifterna uppdateras en gång i månaden. Tidsenliga registeruppgifter finns i Luftfartsförvaltningens arkiv och registerdatabas. Med hänsyn till användningsbehovet vore det ett alltför tungt åläggande att förutsätta att tidsenliga registeruppgifter skall tillhandahållas i elektronisk form. I 3 mom. bestäms därför att

Luftfartsförvaltningen skall publicera utdrag över de tidsenliga uppgifter som har avses i luftfartygsregistret och att den har rätt men inte skyldighet att hålla tidsenliga registeruppgifter tillgängliga för alla i elektronisk form. I fråga om ägare, innehavare, operatörer och ombud får publiceras namn, adress och kontaktuppgifter. Historiska uppgifter är också offentliga, men Luftfartsförvaltningen skall inte vara skyldig att offentliggöra dem.

13 §. Registreringsrätt. I paragrafen anges förutsättningarna för att ett luftfartyg skall kunna registreras i Finland. Så som konstaterats i motiveringen till 9 § skall registret användas för tillsyn över flygsäkerheten och individualisering av luftfartygen. Luftfartyg som upptagits i luftfartygsregistret i Finland står i princip under finsk myndighetstillsyn. För att ett luftfartyg skall kunna registreras i Finland måste det därför ha ett betydelsefullt fäste i Finland. Luftfartsförvaltningen bör ha befogenheter att utforska och pröva om ett luftfartyg har ett sådant samband med Finland.

Paragrafen skiljer sig från 9 § i den gällande lagen i det avseendet att det för registrering inte längre förutsätts att det finns ett luftvärdighetsbevis.

Ett luftfartyg skall kunna införas i luftfartygsregistret i Finland om dess ägare, innehavare eller operatör är bosatt eller, om det är fråga om en juridisk person, har sin hemort i medlemsstaten, om inte något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland. En bestämmelse om detta föreslås i 1 mom.

I 2 mom. föreslås bli bestämt att om ägaren, innehavaren eller operatören är bosatt eller, om det är fråga om en juridisk person, har sin hemort i någon annan medlemsstat än Finland, är en ytterligare förutsättning för registrering att luftfartygets huvudsakliga avgångsplats är i Finland. En sådan ägare, innehavare eller operatör som avses här skall ha ett behörigt ombud i Finland. Genom kraven på huvudsaklig avgångsplats och ombud säkerställs att luftfartyget har tillräcklig operativ anknytning till Finland för att Finland skall kunna ansvara för tillsynen över dess flygsäkerhet.

Enligt 3 mom. skall Luftfartsförvaltningen dock av särskilda skäl kunna registrera ett

luftfartyg i Finland även om ägaren, innehavaren eller operatören inte har sin bonings- eller hemort i en medlemsstat. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra registrering av luftfartyg i sådana fall då det finns en tydlig anknytning till Finland, även om kraven enligt 1 och 2 mom. inte uppfylls. Ett exempel är ett luftfartyg som ägs av en person som är stadigvarande bosatt i utlandet men som tillbringar somrarna i Finland. Om en person i praktiken använder luftfartyget endast sommartid i Finland är det ändamålsenligast att registrera det i Finland.

Enligt 4 mom. skall ett luftfartyg som är registrerat i en främmande stat inte få registreras i Finland. Förbudet baserar sig på artikel 18 i Chicagokonventionen, enligt vilken ett luftfartyg inte får registreras i fler stater än en.

14 §. Ansökan om registrering. I paragrafen bestäms om ansökan om registrering. Luftfartygets ägare skall ansöka om registrering hos Luftfartsförvaltningen. I ansökan skall uppges de uppgifter som nämns i 12 § 1 och 2 mom. och ansökan skall åtföljas av en utredning över fång eller över grunden för besittnings- eller nyttjanderätten till luftfartyget samt över att rätt att registerföra luftfartyget i Finland enligt 13 § föreligger.

15 §. Interimistisk registrering. I 1 mom. bestäms om interimistisk registrering. Luftfartsförvaltningen skall på ansökan och av särskilda skäl kunna registrera ett luftfartyg interimistiskt för överförings- och kontrollflygningar samt utbildning av besättningen. Syftet med bestämmelsen är att trygga möjligheten att utföra överförings- och kontrollflygningar i en situation där de egentliga villkoren för registrering inte uppfylls. Det är förbjudet att flyga med ett oregistrerat luftfartyg. Som exempel kan nämnas en situation där man håller på att förvärva ett luftfartyg från utlandet. Luftfartyget har redan avförts ur det utländska registret men ägarbytet har ännu inte ägt rum. Den blivande ägaren kan ansöka om interimistisk registrering av luftfartyget för att kunna utföra överförings- och kontrollflygningar. På motsvarande sätt kan det finnas behov av att interimistiskt registrera ett sådant luftfartyg för kontrollflygningar som tillverkas i Finland för en utländsk ägare.

Enligt 2 mom. skall också luftfartyg som är under byggnad få införas i luftfartygsregistret interimistiskt, om byggarbetet har kommit så långt att luftfartyget kan identifieras. Jämfört med den gällande luftfartslagen föreslås en ändring enligt vilken ett luftvärdighetsbevis inte längre utgör en förutsättning för registrering. Det kan dock i praktiken råda oklarhet om när ett luftfartyg som är under byggnad blir sådant att det kan registreras. Redan under byggandet kan det finnas behov av registrering t.ex. för kontrollflygningar. Bestämmelsen säkerställer fortsatt gällande praxis.

16 §. Ändringar i registeruppgifterna. I 1 mom. bestäms om underrättelse om ändringar i registeruppgifterna. Ägaren skall underrätta Luftfartsförvaltningen om ändringar, och anmälan skall åtföljas av en utredning som är tillräcklig för att identifiera och verifiera de ändrade uppgifterna, om de uppgifter som antecknats i luftfartygsregistret ändras eller om förutsättningarna för registrering beträffande bonings- eller hemort eller avgångsplatser ändras. Frågan om hurdan utredning som bör anses vara tillräcklig i respektive fall beror av ändringens karaktär. Luftfartsförvaltningen kan vid behov begära att ägaren lämnar ytterligare utredningar som behövs i ärendet. Registreringen av de uppgifter som avses i 12 § förlorar sin betydelse, om inte ändringar i dem behöver anmälas.

I 2 mom. bestäms om överlåtelse av ett luftfartyg till någon annan. Har ett luftfartyg för längre tid än 30 dagar överlåtits till någon annan för att användas av denne för egen räkning, skall överlåtaren anmäla detta till Luftfartsförvaltningen. Anmälan enligt momentet skall åtföljas av avtalshandlingen som undertecknats av parterna eller en kopia av den.

I 3 mom. bestäms om registeranmälan av att äganderätten, besittningsrätten eller nyttjanderätten har upphört. Ett luftfartygs ägare, innehavare eller operatör skall, när hans äganderätt, besittningsrätt eller nyttjanderätt har upphört, anmäla detta för införande i registret. Anmälan skall åtföljas av en utredning över att rätten har upphört och uppgifter om den nya ägaren, innehavaren eller operatören. Även om inte anteckningar i luftfartygsregistret, bortsett från in-teckningsärenden,

den, har rättsskapande verkan, har utgångspunkten redan i den gällande luftfartslagen varit att den ägare, innehavare eller operatör som avses i luftfartygsregistret kan registeranmäla uppgiften om att den rätt som hänförs till luftfartyget har upphört. I övrigt antas det att den ägare som antecknats i registret ansvarar för tillsynsavgifterna för luftvärdighet, luftfartygets parkeringsavgifter och motsvarande.

Enligt 4 mom. skall anmälan om ändringar som avses i 1 och 2 mom. göras till Luftfartsförvaltningen inom 14 dagar. Om anmälan inte har gjorts, skall Luftfartsförvaltningen kunna förbjuda användningen av luftfartyget. Före förbudet skall Luftfartsförvaltningen i enlighet med 34 § i förvaltningslagen ge den anmälningsskyldige tillfälle att bli hörd. Förbudet gäller till dess att anmälningsskyldigheten har fullgjorts.

17 §. Avförande av luftfartyg ur luftfartygsregistret. I 1 mom. bestäms om avförande av luftfartyg ur luftfartygsregistret. Luftfartsförvaltningen skall avföra ett luftfartyg ur luftfartygsregistret på ansökan av ägaren eller om det villkor som gäller bonings- eller hemort eller avgångsplats enligt 13 § inte längre uppfylls eller om det inte längre finns några särskilda skäl att hålla luftfartyget i registret.

Ägaren skall ansöka om avförande ur registret t.ex. när ägaren håller på att sälja luftfartyget till utlandet eller när luftfartyget har förstörts. Å andra sidan bör det gå att avföra ett luftfartyg ur registret när det inte längre föreligger någon registreringsrätt, dvs. när luftfartyget inte längre har något fäste i Finland. Ett luftfartyg får inte avföras ur registret utan att ägaren vet om det, dvs. ägaren skall ges tillfälle att bli hörd.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen kunna avföra ett luftfartyg ur luftfartygsregistret när luftfartyget har förstörts, skrotats eller försvunnit, om inte ägaren inom en av Luftfartsförvaltningen utsatt tid på minst sex månader har lagt fram en tillförlitlig utredning om reparation av luftfartyget. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att luftfartygsregistret inte i onödan belastas med uppgifter om luftfartyg vilkas luftvärdighet och försäkring myndigheten i själva verket inte längre behöver övervaka.

I 3 mom. föreslås bli bestämt att är ett luftfartyg intecknat eller har det gjorts en anteckning om att det är föremål för utmätning eller en säkringsåtgärd, krävs för avförande ur registret dessutom ett skriftligt samtycke av inteckningshavaren. Om avgifter enligt 164 § inte har betalats och om det inte har ställts garanti för dem, skall det för avförande ur registret krävas ett skriftligt samtycke av den som driver flygplatsen. Syftet med bestämmelserna är att skydda borgenärerna.

18 §. Förvaring av uppgifter. I paragrafen bestäms om förvaring av registeruppgifterna. De uppgifter som avses i registret en gång skall förvaras permanent, oavsett om uppgifterna har ändrats eller luftfartyget har avförts ur registret. Bestämmelsen motsvarar det rådande läget. Bland annat vid undersökning av olyckor och tillbud anses det vara viktigt att historiska uppgifter om luftfartyg förvaras.

19 §. Märkning av luftfartyg. I 1 mom. bestäms om registreringsbeteckningar. Luftfartsförvaltningen ger luftfartyget en registreringsbeteckning. Kravet på att luftfartyg skall märkas med nationalitets- och registreringsbeteckningar baserar sig på bilaga 7 till Chicagokonventionen.

Bestämmelser om märkning av militära luftfartyg utfärdas genom statsrådets förordning. Den militära luftfartsmyndigheten ger registreringsbeteckningar och meddelar närmare föreskrifter om märkningen.

I 2 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen att meddela föreskrifter av teknisk natur om nationalitets- och registreringsbeteckningarna och märkningen av dem. De internationella kraven ingår i bilaga 7 till Chicagokonventionen, och Luftfartsinspektionen vid Luftfartsverket har meddelat en nationell luftfartsföreskrift utifrån bilagan. I föreskriften fastställs bl.a. beteckningarnas placering och storlek.

20 §. Registreringsbevis. I paragrafen bestäms om utfärdande av registreringsbevis. Luftfartsförvaltningen skall utfärda ett registreringsbevis över registreringen av ett luftfartyg och ett interimistiskt registreringsbevis över en interimistisk registrering av ett luftfartyg.

Enligt artikel 29 i Chicagokonventionen skall ett registreringsbevis medföras i luftfar-

tyg under internationella flygningar. Samma krav har också gällt flygningar i Finland.

3 kap. **Luftfartygs luftvärdighet och begränsningar av utsläpp**

I kapitlet bestäms om luftvärdighet för luftfartyg som inte omfattas av EASA-förordningen. Bestämmelser om luftvärdighet för luftfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för EASA-förordningen finns i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den. I kapitlet föreslås, med de begränsningar som nämns i början, bestämmelser om luftvärdighetsförvaltning, tillsyn över luftvärdighet och luftvärdighetsbevis. I kapitlet föreslås dessutom bestämmelser om organisationer som svarar för luftvärdighet, planerings-, produktions- och underhållsorganisationer samt utbildningsorganisationer för underhållspersonal. Vidare föreslås bestämmelser om buller och andra utsläpp från motordrivna luftfartyg. Luftfartsförvaltningen meddelar närmare föreskrifter om dessa.

Den militära luftfartsmyndigheten publicerar föreskrifter om krav på luftvärdighet, godkännande och underhållsverksamhet beträffande militära luftfartyg, anordningar och fallskärmar.

21 §. Tillämpningsområde. I paragrafen hänvisas till EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den. I dessa finns bestämmelser om godkännande av luftvärdighet och miljögodkännande för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning, godkännande av planerings- och produktionsorganisationer, fortsatt luftvärdighet och godkännande av organisationer och personal som deltar i dessa uppgifter.

EASA-förordningen gäller ännu inte alla luftfartyg eller alla omständigheter som påverkar luftvärdigheten. Bland annat historiska luftfartyg, lättare luftfartyg och vissa fritidsluftfartyg faller utanför tillämpningsområdet. EASA-förordningen gäller inte heller alla sådana omständigheter i anslutning till luftvärdighet som bör regleras på nationell nivå. EASA-förordningen gäller inte heller de ovan nämnda omständigheterna, om de hänför sig till försvarsmaktens, tullens, poli-

sens eller motsvarande myndigheters verksamhet.

22 §. Luftvärdighet. Enligt 1 mom. skall ett luftfartyg vara luftvärdigt när det används för luftfart. Ett luftfartyg betraktas som luftvärdigt endast om det har planerats, tillverkats, utrustats och underhållits på ett sådant sätt samt eljest i fråga om sina egenskaper är sådant att det på ett betryggande sätt kan användas för luftfart.

Kraven enligt den nuvarande lagen gäller flygegenskaper. Det är dock ändamålsenligt att utöka kraven så att också andra sådana egenskaper hos luftfartyget som påverkar eller kan påverka säkerheten, såsom konstruktionens hållbarhet, hållbarheten och tillförlitligheten hos systemet för påskjutskraft (motorer och i förekommande fall propellrar), systemens och anordningarnas egenskaper och tillförlitlighet samt användningsbegränsningar och anvisningar.

Konstruktionen av luftfartyget skall ha godkänts. Den vanliga formen för godkännande är typgodkännande, men t.ex. historiska luftfartyg har inte nödvändigtvis något formellt typgodkännande. För att typgodkännande skall fås förutsätts att sökanden påvisar att luftfartyget uppfyller de detaljerade tekniska standarder som ligger till grund för ett typgodkännande.

Reparationer i ett luftfartyg får inte inverka negativt på flygsäkerheten. Reparationer och ändringar som gäller ett luftfartyg måste därför planeras och utföras så att luftfartyget uppfyller samma tekniska standarder också efter reparationen eller ändringen.

I 2 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen att meddela närmare föreskrifter om planering, tillverkning, utrustning, underhåll av samt egenskaper hos luftfartyg och deras anordningar och komponenter liksom om innehållet i de inspektioner och prov som krävs för godkännanden och om andra motsvarande arrangemang. Grunden för föreskrifterna består i det säkerställande av en tillräckig nivå på flygsäkerheten som förutsätts i 1 mom.

Det föreslås att begreppen ”komponenter, tillbehör och utrustning” enligt den gällande lagen ersätts med ”anordningar och komponenter” i hela kapitlet. Anordningar och komponenter anses inrymma utrustning. Till

luftfartygs anordningar och komponenter hör också motorer och propellrar. Motorer och propellrar typgodkänns på samma sätt som luftfartyg. Övriga anordningar kan godkännas separat, om det finns en särskild teknisk godkännandestandard för anordningen (*Technical Standard Order*). Ett luftfartygs anordningar och komponenter kan också godkännas som ett led i typgodkännandet av luftfartyget, motorn eller propellern.

Målet är bästa möjliga internationella användbarhet för luftfartygen, och därför bör Luftfartsförvaltningen grunda sina föreskrifter på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt på EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den.

Enligt 3 mom. skall Luftfartsförvaltningen vid behov meddela sådana luftvärdighetsföreskrifter av teknisk natur och driftsföreskrifter som behövs för att avhjälpa säkerhetsproblem som uppdragats i samband med användningen av luftfartyg eller deras anordningar och komponenter. Bemyndigandet är nödvändigt för att uppdragade säkerhetsproblem skalla kunna åtgärdas snabbt.

23 §. Upprätthållande av luftvärdighet. Ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg som används för luftfart skall se till att luftfartyget är luftvärdigt. Det föreslås bli bestämt i 1 mom. För att uppfylla kravet skall ägaren, innehavaren eller operatören genomföra de åtgärder som specificeras närmare i momentet. Åtgärderna gäller reparation av fel och skador, underhåll av luftfartyget, efterlevnaden av föreskrifterna om luftvärdighet, ändringar i luftfartyget och genomförande av en kontrollflygning efter underhållsåtgärderna.

Det är i praktiken vanligen operatören (*operator*) som skall sörja för att luftfartyget är luftvärdigt. Operatören är i typiska fall den utövare av flygverksamhet som använder luftfartyget för flygverksamhet. Om det inte finns någon operatör, gäller föreläggandet på motsvarande sätt i vanliga fall innehavaren och i sista hand ägaren. Ägaren, innehavaren och operatören kan naturligtvis vara en och samma person, t.ex. då den som bedriver flygverksamhet använder det luftfartyg han eller hon äger för egna flygningar och inte har överlåtit det i någon annans besittning.

Grunden för underhållsprogrammet utgörs av tillverkarens underhållsanvisningar eller den s.k. *Maintenance Review Board*-rapporten. Ett luftfartygs underhållsprogram kan bestå av flera delar. Under den tid ett luftfartyg är i drift kan underhållsprogrammet kompletteras med olika kontrollprogram, exempelvis:

- kompletterande kontrollprogram för konstruktionen (*SSID*)
- korrosionskontrollprogram (*CPCP*)
- kontrollprogram för bränsletankar
- kontrollprogram som behövs när ett luftfartyg är föråldrat
- program för utvärdering av reparationer
- program för förlängning av brukstiden.

Tidigare förelades kompletterande kontrollprogram ofta genom luftvärdighetsföreskrifter, när säkerhetsproblem hade konstaterats. Enligt dagens praxis försöker man avvärja säkerhetsproblem på förhand med hjälp av programmen.

Det kan anses att de kompletterande kontrollprogrammen hör till underhållsprogrammet. Planeringsprinciperna för underhållsprogrammet för vissa luftfartyg omfattar ett tillförlitlighetsprogram, som också kan anses höra till underhållsprogrammet.

I 2 mom. bestäms om sådana fall då det är förbjudet att flyga med ett luftfartyg. Orsaker till flygförbud kan vara att luftfartyget inte är i luftvärdigt skick, att nödutrustning och annan utrustning inte har installerats korrekt eller är i användbart skick eller att granskningsbeviset avseende luftvärdighet inte är giltigt.

Enligt 3 mom. skall ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg genom avtal kunna överföra alla eller en del av de uppgifter i anslutning till luftvärdighetsförvaltning som avses i 1 mom. på en organisation som svarar för luftvärdighet.

Begreppet organisation som svarar för luftvärdighet är nytt i Finland. Det motsvarar i princip begreppet organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet, vilket används i gemenskapslagstiftningen. Exempelvis en underhållsorganisation, en drifttillståndshavare, ett fristående opartiskt företag, gränsbevakningsväsendet (i fråga om sin egen materiel), en riksomfattande organisation för amatörflygverksamhet eller någon annan förening

kan vara en organisation som svarar för luftvärdighet.

På gemenskapsnivå håller säkerställande av luftvärdighet för luftfartyg via organisationer som svarar för luftvärdighet småningom på att ersätta det system som baserar sig enbart på myndighetstillsyn. I fortsättningen riktas myndighetstillsynen i tilltagande grad till övervakning av verksamheten för organisationer som svarar för luftvärdighet. Under en övergångsperiod är det nödvändigt med myndighetstillsyn över att enskilda luftfartyg är luftvärddiga. Detsamma gäller de luftfartyg som faller utanför räckvidden för EASA-förordningen. På det nationella planet kan också dessa luftfartyg senare överföras till ett system som motsvarar systemet enligt gemenskapslagstiftningen.

24 §. Organisationer som svarar för luftvärdighet. De organisationer som svarar för luftvärdighet skall ha sådan yrkeskunnig personal som behövs för fullgörandet av uppgifterna, behövliga arbetsredskap samt arbetslokaler, arbetsmetoder, ett kvalitetssystem och anvisningar. Om kraven uppfylls, skall organisationen beviljas ett godkännande. Det krav på godkännande som föreslås i 1 mom. är motiverat för att säkerställa fortsatt luftvärddiga och trygga luftfartyg.

Om arbetets svårighetsgrad och omfattning medger det, kan Luftfartsförvaltningen godkänna att den organisation som svarar för luftvärdighet består av en enda yrkeskunnig person.

Ett godkännande skall beviljas utifrån Luftfartsförvaltningens prövning för viss tid eller tills vidare. Tidsfristen skall vara densamma för alla som ansöker om tillstånd av samma typ, och avsikten är att följa en liknande linje som i de övriga medlemsstaterna. I det här skedet är det fortfarande öppet hur praxisen kommer att utformas. I Finland beviljas godkännanden i dag för viss tid, men enligt EASA-förordningen skall de beviljas tills vidare. Ärendet omprövas som bäst av EASA.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen meddela närmare föreskrifter om yrkesskickligheten för personalen vid organisationer som svarar för luftvärdighet samt om behövliga arbetsredskap, arbetslokaler, arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar. För att säkerställa att finska och europeiska sy-

stem är kompatibla är det nödvändigt att föreskrifterna baserar sig på de standarder och krav som avses i Chicagokonventionen samt på EASA-förordningen och de förordningar av kommissionen som utfärdats med stöd av den.

I 3 mom. föreslås en hänvisning till 16 kap. när det gäller administrativa påföljder i samband med tillsyn över organisationerna.

25 §. Uppgifter om luftvärdighet. Uppgifter om underhållet av ett luftfartyg skall upptas och förvaras så att det när som helst går att försäkra sig om luftfartygets luftvärdighet. Beroende på informationens karaktär skall uppgifterna förvaras permanent eller under den tid som Luftfartsförvaltningen bestämmer. Uppgifter som skall förvaras permanent är uppgifter om ett underhåll som är en engångsföreteelse och som inte kan rekonstrueras utifrån andra uppgifter eller handlingar. Det är motiverat att förvara uppgifterna längre än brukstiden, eftersom det är nödvändigt att ha uppgifter om t.ex. ett luftfartyg som förstörts i samband med en olycka eller om skrotning för att det skall kunna undvikas att flygodugliga komponenter återanvänds i luftfartyg.

I 1 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen att meddela närmare föreskrifter om den tekniska bokföringen över luftfartyg. Avsikten är att förvaringstiderna skall graderas som följer i föreskrifterna:

Följande handlingar och bokföring över följande uppgifter skall förvaras permanent, dvs. under luftfartygets hela brukstid och dessutom i minst tolv månader efter det att luftfartyget varaktigt tas ur bruk:

- luftfartygets totala flygtid och den totala gångtiden för anordningar och komponenter med begränsad brukstid, och antalet flygningar eller antalet cykler samt kalenderålder, om det har uppställts underhållsperioder eller restriktioner utifrån dessa

- åtgärder som vidtagits med anledning av luftvärdighetsföreskrifter eller motsvarande som berör luftfartyget eller dess anordningar eller komponenter

- detaljerade uppgifter och handlingar som gäller reparationer, ändringar och extraordinära kontroller av anordningar och komponenter som är viktiga med tanke på luftfartyget och flygsäkerheten.

Följande uppgifter och handlingar skall förvaras till dess att det aktuella underhållet upprepas eller täcks med ett mera omfattande arbete, dock åtminstone fram till nästa besiktning och i minst 24 månaders tid efter den senaste anteckningen:

- handlingar som hänför sig till periodiska underhåll och sådana uppgifter utifrån vilka det kan fastställas när underhåll enligt luftfartygets underhållsprogram har utförts

- handlingar i anslutning till grundöversyn eller översyn och, om luftfartyget eller dess anordningar eller komponenter har en fast översynsintervall, uppgifter utifrån vilka flyg- eller gångtiden efter grundöversynen eller översynen och antalet flygningar eller antalet cykler och kalenderåldern efter grundöversynen eller översynen kan fastställas, om flygmaterielenheten har översynsintervaller som baserar sig på dessa.

Följande handlingar skall förvaras i minst 24 månader efter den senaste anteckningen, dock minst fram till nästa besiktning:

- luftfartygets resedagbok eller motsvarande

- detaljerade uppgifter och handlingar om underhåll av luftfartyget och dess anordningar och komponenter.

I 2 mom. bestäms om underrättelse som gäller uppgifter om luftvärdighet. Ägaren, innehavaren, operatören eller den som har fått i uppdrag att ha hand om underhållet av luftfartyget eller dess luftvärdighetsförvaltning skall utan dröjsmål underrätta Luftfartsförvaltningen om omständigheter som kan ha väsentlig betydelse för luftfartygets luftvärdighet. Anmälningsskyldigheten har fullgjorts redan när en av de anmälningsskyldiga har gjort en anmälan.

De uppgifter som avses i momentet skall uppges för Luftfartsförvaltningen utan någon särskild begäran.

I 3 mom. bestäms om erhållande av uppgifter som behövs för tillsynen över luftvärdigheten. Luftfartsförvaltningen skall ha rätt att av luftfartygets ägare, innehavare och operatör och av den som har fått i uppdrag att ha hand om underhållet av luftfartyget eller dess luftvärdighetsförvaltning få alla uppgifter som behövs för tillsynen över luftvärdigheten.

26 §. Luftvärdighetsbevis och gransknings-

bevis avseende luftvärdighet. I 1 mom. bestäms om beviljande av luftvärdighetsbevis. Luftfartsförvaltningen skall bevilja ett luftvärdighetsbevis för luftfartyg som har konstaterats uppfylla luftvärdighetskraven enligt 22 §. Luftvärdighetsbeviset beviljas tills vidare och åtföljs av ett granskningsbevis avseende luftvärdighet. Luftvärdighetsbeviset är inte giltigt utan ett giltigt granskningsbevis avseende luftvärdighet.

Enligt 2 mom. skall ett granskningsbevis avseende luftvärdighet utfärdas för viss tid. Enligt nuvarande praxis kan luftvärdighetsbeviset anses bestå av två delar: det egentliga luftvärdighetsbeviset och den del som är avsedd för anteckningar om förnyande. Den sistnämnda delen har inte lösgjorts till en fristående blankett. Endast myndigheten kan göra anteckningar i luftvärdighetsbeviset.

Granskningsbeviset avseende luftvärdighet ersätter det nuvarande förfarandet med anteckning om förnyande. Meningen med det nya förfarandet är att inte bara myndigheten utan också de organisationer som svarar för luftvärdighet enligt bemyndigande av myndigheten skall kunna utfärda granskningsbevis avseende luftvärdighet. För att skapa klarhet i det nya förfarandet bör granskningsbeviset avseende luftvärdighet anges som ett separat dokument i lagen. Det innebär dock inte nödvändigtvis att luftvärdighetsbeviset och granskningsbeviset måste finnas på separata pappersark.

I 3 mom. bestäms att luftvärdighetsbeviset och granskningsbeviset avseende luftvärdighet kan förenas med nödvändiga villkor för trygg användning av luftfartyget, såsom begränsningar eller krav i anslutning till särskilda användningsförhållanden i fråga om bl.a. följande:

- luftfartygets klass (t.ex. transportklass, normalklass, utility-klass, acrobatic-klass)
- identifiering av flyghandboken
- särskilda villkor
- begränsning av största antalet personal och passagerare
- begränsning av största tillåtna massa och
- former av flygverksamhet (t.ex. visuell flygning eller instrumentflygning, dag, natt, isbildande förhållanden).

De särskilda villkoren består vanligen av begränsningar som utfärdas av säkerhetsskäl,

men de kan också ställas på begäran av luftfartygets ägare eller operatör. Begränsningarna är vanligen temporära. Avsikten är att man med hjälp av särskilda villkor skall kunna hantera kortvariga exceptionella situationer i sådana fall då ett sådant tillstånd till utövande av luftfart som avses i 27 § 1 mom. inte är tillräckligt, men alla formella villkor för erhållande av ett luftvärdighetsbevis är uppfyllda. Ett luftvärdighetsbevis skall kunna utfärdas t.ex. i begränsad form för ickekommersiella överförings-, kontroll- och skolflygningar bland annat när ett luftfartyg har anskaffats i utlandet och det är nödvändigt att genomföra de nämnda flygningarna innan luftfartyget förs in i Finland.

Enligt 4 mom. skall Luftfartsförvaltningen kunna godkänna ett utländskt luftvärdighetsbevis eller granskningsbevis avseende luftvärdighet, om luftfartyget uppfyller de krav som gäller för att ett finskt bevis skall utfärdas. Exempelvis utländska luftvärdighetsbevis som utfärdats för export kan godkännas för kontroll-, överförings- och skolflygningar.

27 §. Tillstånd till utövande av luftfart. Enligt 1 mom. skall Luftfartsförvaltningen utan hinder av 22 och 23 § kunna bevilja tillstånd till att ett luftfartyg används för luftfart för prövning av luftfartygets egenskaper, även om luftfartygets luftvärdighet inte är fullt klarlagd. Luftfartsförvaltningen skall även i övrigt av särskilda skäl kunna bevilja ett motsvarande tillstånd, även om luftfartyget inte helt uppfyller kraven på luftvärdighet, såsom för överföringsflygningar. De nämnda tillstånden är avsedda för kortvariga exceptionella behov, och endast den besättning som behövs på flygningarna skall få följa med. Innehållet i den föreslagna bestämmelsen motsvarar i sak 17 § 2 mom. i den gällande lagen.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen i stället för ett luftvärdighetsbevis kunna bevilja ett tillstånd till utövande av luftfart för ett sådant luftfartyg som inte har konstaterats uppfylla kraven på luftvärdighet enligt 22 §. Tillstånd skall beviljas, om luftfartyget anses uppfylla kraven på luftvärdighet med hänsyn till det planerade användningsändamålet. Tillståndet skall beviljas tills vidare. Avsikten är dock inte att börja utfärda tillstånd för

luftfartyg som enkelt eller till skäliga kostnader kan fås i sådant skick att de uppfyller kraven på luftvärdighet. I annat fall kan ansökan om tillstånd till utövande av luftfart i stället för ansökan om luftvärdighetsbevis göra det möjligt att kringgå t.ex. de krav som i enlighet med 31 § 2 mom. 3 punkten och 3 mom. 3 punkten ställs på konstruktörer och dem som underhåller.

Bestämmelsen gör det möjligt att som ett permanent luftvärdighetsdokument för ett luftfartyg utfärda tillstånd till utövande av luftfart i stället för ett luftvärdighetsbevis. Därför bör också ett tillstånd till utövande av luftfart kunna återkallas på samma sätt som ett luftvärdighetsbevis.

Typiska användningsfall gäller luftfartyg som i enlighet med nuvarande praxis har beviljats ett begränsat luftvärdighetsbevis, som gäller endast inom finskt territorium. I gemenskapslagstiftningen har ett begränsat luftvärdighetsbevis en annan betydelse än i Finland. På grund av risken för sammanblandning föreslås att det finska begränsade luftvärdighetsbeviset slopas. Ett sådant tillstånd till utövande av luftfart som avses i momentet skall dessutom kunna utfärdas för t.ex. uppvisnings-, demonstrations- och tävlingsändamål. Tillståndet till utövande av luftfart skall åtföljas av ett granskningsbevis avseende luftvärdighet som beviljas för viss tid.

I 3 mom. bestäms för tydlighetens skull att tillståndet till utövande av luftfart och granskningsbeviset avseende luftvärdighet kan förenas med nödvändiga villkor för trygg användning av luftfartyget.

28 §. Tillsyn över luftvärdighet. I 1 mom. bestäms om tillsyn över luftfartygs och deras anordningars och komponenters luftvärdighet. Luftfartsförvaltningen skall se till att luftfartyg samt deras anordningar och komponenter uppfyller kraven på luftvärdighet. Luftfartsförvaltningen skall ha rätt att inspektera och besiktiga luftfartyget och förordna att kontrollflygningar skall flygas med det. Piloten på kontrollflygningen kan vara en kontrollant som är anställd hos Luftfartsförvaltningen, men av praktiska skäl är piloten på kontrollflygningar oftast en pilot som är anställd hos den som bedriver flygverksamheten eller en kontrollflygare som är anställd

hos luftfartygets tillverkare. En kontrollant från Luftfartsförvaltningen kan då delta i flygningen. I momentet sägs för tydlighetens skull att luftfartygets ägare, innehavare och operatör ansvarar för ordnandet av kontrollflygningar och för kostnaderna för dem.

Vid tillsynen över luftvärdigheten skall Luftfartsförvaltningen enligt 2 mom. kunna biträdas av en organisation som svarar för luftvärdighet eller andra inhemska eller utländska sakkunniga. I momentet bestäms också om möjligheten att överföra vissa godkännanden och förteckningsuppdrag samt utbildning på en riksomfattande organisation.

De sakkunniga kan vara fysiska personer eller sammanslutningar. Luftfartsförvaltningens uppdrag till en sakkunnig baserar sig i regel på ett bemyndigande eller ett avtal, där innehållet i uppdraget fastställs. Luftfartsförvaltningen anlitar utomstående sakkunniga framför allt i situationer där det behövs specialkunskaper och för vilka Luftfartsförvaltningen inte kan anvisa eller inte har egen personal eller om de aktuella specialkunskaper behövs bara sällan.

Vid tillsyn över luftfartygs luftvärdighet kan utomstående sakkunniga anlitas t.ex. när det behövs sådana tekniska undersökningar som kräver specialkunskaper för att bedöma ett luftfartygs luftvärdighet.

I 3 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen att för fastställande och tillsyn över luftvärdighet meddela närmare föreskrifter av teknisk natur och föreskrifter om förfaranden i fråga om behövliga besiktningar och inspektioner samt utifrån vilken behörighet de kan utföras.

Besiktningarna övervakas direkt av Luftfartsförvaltningen, t.ex. första besiktningar, förnyade besiktningar (periodiska besiktningar) eller besiktningar för export.

Andra inspektioner som skall utföras av Luftfartsförvaltningen:

- inspektioner i anslutning till ändringar samt reparation av skador och grundöversyn
- operativa inspektioner såsom inspektion av utrustningen i ett finskt eller utländskt luftfartyg som används av en finländsk operatör
- stickprovsinspektioner, såsom rampinspektioner, inspektioner i samband med underhåll och kontrollflygningar

- tematiska inspektioner såsom klarläggning av en viss omständighet i en bestämd grupp av luftfartyg, t.ex. till följd av resultaten av undersökningen av en olycka.

Periodiska luftvärdighetsinspektioner är indirekt övervakning. Inspektionerna skall utföras av en av Luftfartsförvaltningen godkänd organisation som svarar för luftvärdighet och som biträder Luftfartsförvaltningen.

29 §. Beviljande och förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet. Enligt 1 mom. skall Luftfartsförvaltningen på basis av en luftvärdighetsinspektion som utförts av en organisation som svarar för luftvärdighet och på basis av organisationens rekommendation bevilja ett granskningsbevis avseende luftvärdighet, om luftfartyget vid inspektionstidpunkten uppfyller kraven för att ett luftvärdighetsbevis eller tillstånd till utövande av luftfart skall beviljas. Luftfartsförvaltningen skall också kunna bestämma att en organisation som svarar för luftvärdighet skall bevilja eller förnya granskningsbevis avseende luftvärdighet på de villkor som Luftfartsförvaltningen anger särskilt.

I 2 mom. bestäms om Luftfartsförvaltningens rätt att bevilja ett luftvärdighetsbevis eller tillstånd till utövande av luftfart på basis av sin besiktning, om inte ett intyg över en rekommendation enligt en utförd inspektion skäligen kan fås av den nämnda organisation som svarar för luftvärdighet.

I fortsättningen består huvudregeln av en modell med en organisation som svarar för luftvärdighet motsvarande gemenskapslagstiftningen. Luftfartsförvaltningen konkurrerar inte med de organisationer som svarar för luftvärdighet när det gäller inspektion av luftfartyg. Den nuvarande modellen, som baserar sig på myndighetsbesiktningar, kommer sannolikt att vara huvudregel till en början, till dess att det uppkommer en tillräcklig marknad för verksamheten för de organisationer som svarar för luftvärdighet.

Beviljande och förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet har karaktär av offentliga förvaltningsuppgifter. När en organisation som svarar för luftvärdighet utför dessa uppgifter skall den således iakttä förvaltningslagen (434/2003), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003), språklagen (423/2003), of-

fentlighetslagen och arkivlagen (831/1994). I 3 mom. föreslås en informativ hänvisning till lagarna.

I ett beslut som en organisation som svarar för luftvärdighet meddelat i ett ärende som gäller granskningsbevis avseende luftvärdighet skall ändring inte få sökas genom besvär. Sökanden kan däremot alltid låta luftfartygets luftvärdighet bedömas av en annan organisation som svarar för luftvärdighet, vilket innebär att ett beslut om avslag inte har ovillkorliga konsekvenser för sökandens ställning. I ett beslut av en organisation som svarar för luftvärdighet skall dock få yrkas rättelse hos Luftfartsförvaltningen. Rättelse skall yrkas inom 30 dagar efter att sökanden fått del av organisationens beslut. Först Luftfartsförvaltningens beslut är ett överklagbart förvaltningsbeslut, och i det får ändring sökas genom besvär så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Enligt 4 mom. skall ett tidigare beviljat granskningsbevis avseende luftvärdighet, luftvärdighetsbevis eller tillstånd till utövande av luftfart förfalla, om ett nytt bevis eller tillstånd beviljas. Dokumentet skall på begäran återlämnas till Luftfartsförvaltningen. Ett luftfartyg kan inte ha flera bevis eller intyg samtidigt.

30 §. Återkallande av luftvärdighetsbevis, granskningsbevis avseende luftvärdighet och tillstånd till utövande av luftfart. I 1 mom. bestäms om återkallande av luftvärdighetsbevis, granskningsbevis avseende luftvärdighet och tillstånd till utövande av luftfart samt om förbud mot att använda ett luftfartyg. Luftfartsförvaltningen skall kunna vidta åtgärderna i syfte att bevara flygsäkerheten, om det konstateras att ett luftfartyg inte är luftvärdigt eller att det inte längre uppfyller kraven på flygsäkerhet eller om luftfartyget inte görs eller fastställs vara luftvärdigt eller uppfylla kraven på flygsäkerhet inom en skälig tid som Luftfartsförvaltningen bestämmer. Av säkerhetsskäl skall åtgärderna kunna vidtas redan när det finns grundad anledning att misstänka brister i luftvärdigheten.

Grunderna för återkallande av nationella bevis har i princip samma innehåll som de grunder för återkallande av luftvärdighetsbevis som finns i gemenskapslagstiftningen.

Användningen av ett luftfartyg för luftfart

skall kunna förbjudas också i sådana fall då villkor har ställts för beviljande, förnyande eller godkännande av tillstånd till utövande av luftfart eller granskningsbevis avseende luftvärdighet och om dessa villkor inte har uppfyllts. Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen ha rätt att utfärda ett sådant flygförbud till dess att de nämnda villkoren har uppfyllts.

Sådana villkor i luftvärdighetsbeviset vilkas överträdelse kan leda till förbud mot att använda luftfartyget för luftfart gäller bl.a. föreskrifter och restriktioner enligt flyghandboken i anslutning till luftvärdighetsbeviset, villkor som nämns i luftvärdighetsbeviset och villkor som antecknats i besiktningssprotokollet.

Enligt 3 mom. skall bestämmelserna i 1 och 2 mom. tillämpas på återkallande av utländska luftvärdighetsbevis och granskningsbevis avseende luftvärdighet.

31 §. Planering, tillverkning och underhåll. I 1 mom. krävs att konstruktörer, tillverkare och underhållare av luftfartyg skall ha sådan yrkeskunnig personal som behövs för fullgörandet av uppgifterna, behövliga arbetsredskap och arbetslokaler, arbetsmetoder, ett kvalitetssystem och anvisningar. Kravet är befogat för att säkerställa att luftfartygen fortsättningsvis är luftvärddiga och trygga.

För planering, tillverkning och underhåll av luftfartyg skall dessutom krävas tillstånd av Luftfartsförvaltningen. Godkännande skall beviljas för viss tid eller tills vidare. Kraven på yrkesskicklighet och övriga förutsättningar liksom kraven på Luftfartsförvaltningens godkännande skall tillämpas även i fråga om planering, tillverkning och underhåll av luftfartygs anordningar och komponenter.

Luftfartsförvaltningens godkännande skall beroende på arbetets omfattning eller svårighetsgrad kunna gälla en planerings-, underhålls- eller produktionsorganisation, en flygmekaniker eller en enskild person för en viss uppgift som kräver särskild yrkeskunskap. Ett godkännande för flygmekaniker benämns flygmekanikercertifikat.

Om arbetets svårighetsgrad och omfattning medger det kan Luftfartsförvaltningen godkänna att organisationen består av en enda yrkeskunnig person. Ett godkännande för en organisation kan också vara ett särskilt god-

kännande för en enskild åtgärd.

I 2 mom. bestäms om de fall där det inte krävs något godkännande för konstruktören. Godkännande skall inte krävas för planering av en liten ändring eller reparation. Den i sig oklara termen "liten" används i EASA-förordningen. En i 1 punkten avsedd liten ändring eller reparation och motsatsen till dem, en stor ändring och reparation, har definierats i de nationella luftfartsbestämmelserna. En klassificering med samma innebörd har också offentliggjorts i gemenskapslagstiftningen. En "liten" ändring inverkar inte i någon betydande grad på produktens massa, balans, konstruktionshållbarhet, tillförlitlighet, driftsegenskaper, bullernivå, bränsleutsläpp, avgasutsläpp eller andra egenskaper som påverkar produktens luftvärdighet. För klassificeringen har EASA dessutom meddelat utförliga klassificeringsanvisningar, som är tillämpliga också i fråga om luftfartyg som omfattas av den nationella regleringen.

I oklara fall eller om sökanden på särskilda grunder bör få en ny klassificering för ett arbete som normalt klassificeras som stort, kan det yrkas om att Luftfartsförvaltningen klassificerar ändringen eller reparationen.

Godkännande skall inte heller krävas för planering av ett luftfartyg för vilket inte ansöks om luftvärdighetsbevis eller för planering av anordningar eller komponenter till eller ändring eller reparation av ett sådant luftfartyg. Godkännande skall inte heller krävas för konstruktören av en ändring eller reparation i ett luftfartyg för vilket utfärdats ett tillstånd till utövande av luftfart i stället för ett luftvärdighetsbevis. När det gäller gränsen mellan luftvärdighetsbevis och tillstånd till utövande av luftfart hänvisas till motiveringen till 27 § 2 mom. De åtgärder som avses i momentet anses inte äventyra flygsäkerheten i den mån att det är motiverat att förutsätta ett godkännande.

I 3 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen att besluta att det inte krävs godkännande för den som utför underhåll, om det är fråga om vissa mindre underhållsåtgärder eller underhållsåtgärder som är sekundära med tanke på säkerheten. Hit hör begränsat underhåll av ett privat luftfartyg av enkel konstruktion med en maximal startvikt om mindre än 2 730 kg, begränsat underhåll av ett segelflyg-

plan eller en varmluftsballong, underhåll av ett luftfartyg för vilket det har utfärdats ett tillstånd till utövande av luftfart i stället för ett luftvärdighetsbevis och ett arbete som utförs under uppsikt av en innehavare av godkännande. Också för detta moment gäller att i fråga om gränsen mellan luftvärdighetsbevis och tillstånd till utövande av luftfart hänvisas till motiveringen till 27 § 2 mom.

Med begränsat underhåll avses enkla, periodiska underhåll enligt underhållsanvisningarna samt därmed jämfällbara små reparationer och ändringar. Mera krävande arbeten lyder under ett godkännande som avses i 1 mom. Avgränsningen i 1, 2 och 3 och delvis i 4 punkten baserar sig på arrangemang enligt gemenskapens lagstiftning.

I 4 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen att meddela närmare föreskrifter än de anvisningar som avses i 1 mom. Föreskrifterna bör basera sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt på EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den. Föreskrifterna kan gälla personalens utbildning, erfarenheter och yrkeskunskaper samt prov och intyg som krävs för att fastställa yrkesskickligheten. Föreskrifterna kan också gälla arbetsredskap och arbetslokaler samt arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

I 5 mom. föreslås en hänvisning till 16 kap. när det gäller administrativa påföljder i samband med tillsyn över organisationerna.

32 §. Utbildningsorganisationer för underhållspersonal. I 1 mom. bestäms om godkännande av utbildningsorganisationer för underhållspersonal. Det är inte obligatoriskt att vara en godkänd utbildningsorganisation. Varje sökande som uppfyller villkoren för godkännande skall dock på ansökan ha rätt att få ett godkännande som utbildningsorganisation. Ett godkännande skall beviljas en utbildningsorganisation för underhållspersonal som har den yrkeskunniga personal som krävs för uppgifterna, behövliga utbildningslokaler och utbildningshjälpmedel, ett utbildningsprogram och ett kvalitetssystem. Godkännandet skall beviljas för viss tid eller tills vidare. Luftfartsförvaltningen skall övervaka verksamheten för utbildningsorganisationerna för utbildningspersonal.

Ett flygmekanikercertifikat skall kunna fås även på något annat sätt. Det skall vara möjligt att bedriva självstudier och visa sin behörighet genom tentamina, som i regel skall ordnas av godkända utbildningsorganisationer. Flygmekanikercertifikatet kan dock fås snabbare, om utbildningen har getts av en godkänd utbildningsorganisation och enligt ett godkänt utbildningsprogram.

Utbildningen av underhållspersonal för luftfartyg omfattas till största delen av gemenskapslagstiftningen, och därför gäller paragrafen bara underhållspersonal för sådana luftfartyg som faller utanför gemenskapens behörighet.

I 2 *mom.* bestäms att för säkerställande av en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Luftfartsförvaltningen utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den, närmare föreskrifter om utbildningsorganisationerna för underhållspersonal i fråga om personalens utbildning, erfarenheter och yrkeskunskaper samt organisationens arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

I 3 *mom.* föreslås en hänvisning till 16 när det gäller administrativa påföljder i samband med tillsyn över organisationerna.

33 §. Utsläpp. I paragrafen bestäms om buller och andra utsläpp från motordrivna luftfartyg. Enligt 1 *mom.* skall ett motordrivet luftfartyg vara planerat, tillverkat, utrustat och underhållet så att luftfartygets buller och annat utsläpp inte medför skada eller avsevärd olägenhet för miljön.

Enligt 2 *mom.* bemyndigas Luftfartsförvaltningen att vid behov meddela närmare föreskrifter av teknisk natur om buller och andra utsläpp. Föreskrifterna skall basera sig på de standarder som avses i Chicagokonventionen. I EASA-förordningen och det direktiv om bullerkontroll som avses i 14 kap. samt i rådets direktiv 89/629/EEG om begränsning av buller från civila jetmotordrivna underljudsflygplan och i rådets direktiv 92/14/EEG om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart hänvisas till gränsvärden och certifieringsförfarandet enligt volym I i bila-

ga 16 till Chicagokonventionen, andra upplagan (juli 1993). Momentet gäller bara den lilla del av typerna av luftfartyg vars miljögodkännande inte omfattas av gemenskapens behörighet. Nationella föreskrifter av teknisk natur skall meddelas utifrån de standarder som avses i Chicagokonventionen. Det finns inte några internationella normer för luftfartyg av experiment- och amatörklass, och därför bör föreskrifter av teknisk natur om utsläpp från dem vid behov meddelas nationellt. Luftfartsförvaltningen skall meddela närmare föreskrifter av teknisk natur om buller och övriga utsläpp, eftersom Luftfartsförvaltningen på grund av sina tekniska sakkunskaper är bäst skickad att meddela sådana föreskrifter. Föreskrifter av teknisk natur om miljöangelägenheter avviker inte från de föreskrifter av teknisk natur som meddelas bl.a. med tanke på flygsäkerheten på något sådant sätt att det skulle vara befogat att höja behörigheten till nivån för kommunikationsministeriet eller statsrådet.

Även om ett bullerbevis inte är någon obligatorisk handling i Finland, kan Luftfartsförvaltningen som en extra tjänst utfärda ett bullerbevis för ett luftfartyg för vilket det finns officiella bullermätningssuppgifter. Beviset kan behövas i synnerhet om den avgift som tas ut för användningen av luftfartyget bestäms enligt dess bullernivå.

Bullermätningssuppgifter och föreskrifter om buller saknas framför allt när det gäller gamla typer av luftfartyg.

I 3 *mom.* föreslås en hänvisning till 14 kap., där det bestäms om driftsrestriktioner vid flygplatser av bullerskäl.

4 kap. **Rampinspektioner av luftfartyg**

Genom bestämmelserna i kapitlet genomförs direktivet om rampinspektioner.

34 §. Tillämpningsområde. I 1 *mom.* bestäms om kapitlets tillämpningsområde. Bestämmelserna skall i princip tillämpas på rampinspektioner av alla luftfartyg oavsett i vilken stat luftfartygen är registrerade. När det gäller luftfartyg från tredje land motsvarar momentet artikel 1.1 i direktivet.

Förutom enligt bestämmelserna i kapitlet skall luftfartyg kunna inspekteras med stöd av inspektionsbestämmelsen i 154 § och i

vissa fall med stöd av bestämmelserna om tillsyn över luftvärdighet i 3 kap. och i synnerhet med stöd av 28 §.

Enligt 2 mom. skall bestämmelserna i 37 § 2 mom. om uttrycklig skyldighet att utföra rampinspektioner eller bestämmelserna i 38 § 2 mom. och 42 § 2 mom. om information till kommissionen inte tillämpas på statsluftfartyg som definieras i Chicagokonventionen. I konventionen klassificeras även militära luftfartyg som statsluftfartyg, medan militära luftfartyg definieras särskilt i den föreslagna 2 §. Militära luftfartyg bör särskilt ställas utanför bestämmelserna i detta kapitel.

Bestämmelserna i de nämnda paragraferna tillämpas inte heller på luftfartyg som har en högsta tillåten startvikt på mindre än 5 700 kg och som inte används för kommersiell flygtrafik (kommersiell lufttransportssamhet).

Momentet baserar sig på definitionen av räckvidden i artikel 1.3 i *direktivet om rampinspektioner*.

35 §. Definitioner. Paragrafen innehåller definitioner som behövs för tillämpningen av kapitlet.

I 1 punkten definieras *direktivet om rampinspektioner*.

Med *rampinspektion* avses enligt 2 punkten inspektion av luftfartyg som avses i luftfartygsregistret i en medlemsstat och inspektion av luftfartyg från tredje land i enlighet med bilaga II till direktivet om rampinspektioner. I bilagan ingår detaljerade bestämmelser om vad som skall kontrolleras. I praktiken kan en inspektion utföras i motsvarande omfattning också när det gäller luftfartyg som införts i luftfartygsregistret i en medlemsstat.

Med *luftfartyg från tredje land* avses enligt 3 punkten luftfartyg som inte används eller drivs under tillsyn av en medlemsstats myndighet. I de flesta fall har ett sådant luftfartyg försetts med nationalitetsbeteckningar för någon annan stat än en medlemsstat inom unionen. Definitionen motsvarar artikel 2 punkt d i direktivet om rampinspektioner.

36 §. Insamling av information. I 1 mom. uppräknas de uppgifter om luftfartyg som samlas in för övervakning av säkerheten. Luftfartsförvaltningen skall sörja för att uppgifterna samlas in.

Uppgifterna gäller uppdagade brister och

åtgärder som rampinspektioner resulterat i. Dessutom samlas uppgifter för uppföljning av lufttrafikföretagen. Förteckningen över uppgifter som skall samlas in stämmer överens med artikel 3.1 i direktivet om rampinspektioner.

I 2 mom. bestäms om formen för insamling och förvaring av uppgifterna. Uppgifterna antecknas på ett standardiserat formulär enligt bilaga I till direktivet. I praktiken sparas uppgifterna om luftfartyg från tredje land i samma standardiserade form i unionens gemensamma databas. Momentet motsvarar artikel 3.1 andra stycket i direktivet.

37 §. Rampinspektion. I 1 mom. bestäms om Luftfartsförvaltningens rätt att genomföra rampinspektioner på alla luftfartyg som omfattas av kapitlets tillämpningsområde. Avsikten är att rampinspektioner skall kunna genomföras enligt ett stickprovsförfarande på andra luftfartyg än de som skall granskas enligt 2 och 3 mom.

I 2 och 3 mom. föreslås bestämmelser om obligatoriska rampinspektioner. Inspektioner skall genomföras, om Luftfartsförvaltningen utifrån information som den betraktar som tillräckligt tillförlitlig misstänker att internationella säkerhetsnormer har försumrats. Med internationella säkerhetsnormer avses här de minimikrav enligt Chicagokonventionen och dess bilagor som luftfartyget och dess besättning i respektive fall skall uppfylla vid internationell luftfart.

Luftfartsförvaltningen skall genomföra en rampinspektion avseende ett luftfartyg från tredje land när luftfartyget har landat på en flygplats som vanligen är öppen för internationell flygtrafik. Här avses flygplatser som Finland uppgett vara öppna för flyg direkt från eller till utlandet. Luftfartsförvaltningen skall så som avses i motiveringen till 1 mom. kunna utföra stickprov på vilket luftfartyg som helst också utan några sådana misstankar. Stickprovinspektionerna måste vara icke-diskriminerande.

I praktiken har myndigheten inte jour dygnet runt på flygplatserna. När Luftfartsförvaltningen väljer ut objekten för rampinspektionerna bör den därför fästa särskilt avseende vid de luftfartyg som avses i 2 mom. 1 – 5 punkten och i fråga om vilka det redan har framkommit anmärkningar som gäller luft-

fartygens tekniska skick eller användningen av luftfartygen. Förteckningen i momentet motsvarar i detalj förteckningen i 4.1 i direktivet om rampinspektioner. I praktiken tillämpar Luftfartsförvaltningen de kriterier som nämns i punkterna i samarbete med kommissionen och myndigheterna i medlemsstaterna så att tolkningen blir så enhetlig som möjligt.

Enligt 3 mom. skall Luftfartsförvaltningen genomföra de rampinspektioner och andra övervakningsåtgärder som kommissionen har beslutat enligt artikel 8.3 i direktivet om rampinspektioner. Kommissionen beslutar om inspektionerna och åtgärderna på grundval av den information som tas emot genom medlemsstaternas insamling av information, inspektioner och utbyte av information. Åtgärderna riktas till ett enskilt lufttrafikföretag eller flera lufttrafikföretag i tredje land i avvaktan på att behöriga myndigheter i detta tredje land vidtar tillfredsställande åtgärder för att rätta till bristerna. Kommissionen fattar beslutet biträdd av en föreskrivande kommitté bestående av representanter för medlemsstaterna.

Momentet motsvarar artikel 4.3 i direktivet om rampinspektioner.

38 §. Genomförande av rampinspektioner. I 1 mom. bestäms om utförandet av rampinspektioner. Rampinspektioner skall genomföras i enlighet med förfarandet i bilaga II till direktivet om rampinspektioner. När rampinspektionen har slutförts skall luftfartygets befälhavare eller ett ombud för lufttrafikföretaget underrättas om resultaten av rampinspektionen. Om betydande brister har uppdagats, skall rapporten sändas till lufttrafikföretaget och till de berörda behöriga myndigheterna.

Momentet motsvarar artikel 4.4 i direktivet om rampinspektioner.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen underrätta kommissionen om de åtgärder som genomförts för att uppfylla kraven enligt paragrafen. Skyldigheten gäller rampinspektioner av luftfartyg från tredje land.

Momentet motsvarar artikel 8.1 i direktivet om rampinspektioner.

39 §. Utbyte av information. I paragrafen bestäms om medverkan i medlemsstaternas och kommissionens ömsesidiga utbyte av information. Luftfartsförvaltningen skall delta i

medlemsstaternas och kommissionens ömsesidiga utbyte av information på det sätt som föreskrivs i direktivet om rampinspektioner. Bestämmelser om utbyte av information finns i artiklarna 5 och 8.1 i direktivet. Enligt bestämmelserna skall medlemsstaternas behöriga myndigheter i de uppgifter de tillställer ta in uppgifter om antalet utförda rampinspektioner och hur många gånger luftfartyg från tredje land har använt varje flygplats. Alla rapporter om rampinspektioner avseende tredje stater skall utan dröjsmål överlämnas till kommissionen och på begäran till medlemsstaternas behöriga myndigheter samt till Europeiska byrån för luftsäkerhet. Om en rapport visar att en möjlig säkerhetsrisk föreligger eller om en rapport om en rampinspektion visar att ett luftfartyg inte överensstämmer med internationella säkerhetsnormer och kan utgöra en möjlig säkerhetsrisk, skall rapporten omedelbart lämnas till alla behöriga myndigheter i medlemsstaterna och till kommissionen. Dessutom skall det rapporteras om de åtgärder som medlemsstaten vidtagit på basis av den information som fås.

40 §. Datasekretess och utlämnande av uppgifter. Det kan vara nödvändigt att sekretessbelägga uppgifter om rampinspektioner samt uppgifter som fås från någon annan medlemsstat eller av kommissionen. Hemlighållande kan vara nödvändigt speciellt därför att framtida möjligheter att erhålla information kan äventyras, om de övriga medlemsstaterna inte kan vara säkra på att de oftast konfidentiella uppgifter som erhållits genom de rampinspektioner de genomfört inte bevaras som konfidentiella även i Finland. Likaså kan möjligheterna att erhålla uppgifter som är viktiga för flygsäkerheten äventyras, om de som lämnat uppgifterna upplever att deras ställning är hotad efter det att uppgifterna blivit kända. Behovet av att hemlighålla uppgifter baserar sig också på att offentlighöjande av inspektionsuppgifter kan medföra sådana motåtgärder i tredje land som är ägnade att skada EG-lufttrafikföretag. I dessa fall baserar sekretessen sig på Luftfartsförvaltningens egen riskbedömning och är därmed beroende av prövning.

I 1 mom. föreslås en informativ hänvisning till 24 § 1 mom. i offentlighetslagen. Bland

annat enligt 15 punkten är uppgifter som fåtts i enlighet med 36, 37 och 39 § i den föreslagna luftfartslagen i regel sekretessbelagda. Sekretessbelagda är däremot inte i 36 och 41 § avsedda myndighetsbeslut om startförbud och utestängning och inte heller i 42 § avsedda beslut om utestängning eller begränsningar. De sekretessbelagda uppgifterna gäller inspektioner och övervakningsåtgärder som föreskrivits som myndighetens uppgift. Utlämnande av uppgifterna kan äventyra övervakningen och dess syften.

Enligt 24 § 1 mom. 2 punkten i offentlighetslagen gäller att följande handlingar kan vara sekretessbelagda: handlingar som gäller Finlands förhållanden till andra stater eller internationella organisationer, handlingar som gäller ärenden som behandlas i ett internationellt lagskipnings- eller undersökningsorgan eller något annat internationellt organ och handlingar som gäller förhållandet mellan finska staten, finska medborgare, personer som vistas i Finland eller sammanslutningar som är verksamma i Finland och myndigheter, personer eller sammanslutningar i en främmande stat, om utlämnandet av uppgifter ur dem skulle medföra skada eller olägenhet för Finlands internationella förhållanden eller förutsättningar att delta i det internationella samarbete.

Det är därmed inte nödvändigt att i lagen särskilt bestämma om Luftfartsförvaltningens rätt att hemlighålla omständigheter som gäller rampinspektioner

I 2 mom. bestäms om källskydd i fråga om uppgifterna. Om t.ex. ett luftfartygs besättning i samband med en inspektion frivilligt lämnar Luftfartsförvaltningen upplysningar om brister i luftfartyget, skall källan inte få anges i rampinspektionsrapporterna. På så vis kan den som lämnat upplysningar skyddas mot skadliga åtgärder som han eller hon eventuellt annars kan utsättas för. Momentet motsvarar artikel 6.4 i direktivet om rampinspektioner.

41 §. Startförbud för luftfartyg. I 1 mom. bestäms om föreläggande av startförbud för ett luftfartyg. Om Luftfartsförvaltningen inte är övertygad om att de korrigerande åtgärder som behövs för att återställa flygsäkerheten kommer att vidtas före flygning, skall den förelägga startförbud för luftfartyget till dess

att risken har undanröjts. Luftfartsförvaltningen skall omedelbart underrätta de behöriga myndigheter som utövar tillsyn över lufttrafikföretaget och den stat där luftfartyget är registrerat om startförbudet.

Momentet motsvarar artikel 7.1 i direktivet om rampinspektioner. Momentet motsvarar också i huvudsak vad som i 165 § 1 mom. bestäms om hindrande av ett luftfartyg från att starta. Det är trots allt motiverat med en separat bestämmelse om startförbud, för att bestämmelserna om startförbud i direktivet om rampinspektioner skall genomföras exakt.

I 2 mom. bestäms om Luftfartsförvaltningens rätt att i samarbete med den stat som ansvarar för luftfartygets drift eller den stat där luftfartyget är registrerat ange villkor som är nödvändiga för att luftfartyget skall kunna tillåtas flyga till en flygplats där bristerna kan rättas till. Om bristerna påverkar giltigheten för luftfartygets luftvärdighetsbevis, får förflyttningstillstånd ges endast om lufttrafikföretaget får tillstånd av den stat eller de stater vars territorier kommer att överflygas under den aktuella flygningen.

Momentet motsvarar artikel 7.2 i direktivet om rampinspektioner.

42 §. Utestängning och begränsning. Enligt 1 mom. skall Luftfartsförvaltningen på basis av allvarliga brister i flygsäkerheten kunna utestänga lufttrafikföretag från tredje land från flygverksamhet i Finland eller införa begränsningar eller ställa villkor för verksamheten. Utestängningen, begränsningarna eller villkoren kan grunda sig på att det anses att lufttrafikföretagets förfarande allvarligt äventyrar flygsäkerheten i Finland eller i en annan medlemsstat. Det är då vanligen fråga om allvarliga fel eller brister som uppdagats i samband med undersökning av en olycka eller i samband med inspektioner. Säkerhetsbrister kan också framkomma som upprepade försummelse, som ensamma inte utgör någon speciell säkerhetsrisk men där upprepningarna ger grundad anledning att hysa dubier mot lufttrafikföretagets förmåga eller vilja att iaktta internationella krav i fråga om flygsäkerheten. Utestängning, begränsningar eller villkor kan behövas också om det framkommer att den tillsyn över flygsäkerheten som gäller ett lufttrafikföretag från tredje

land och de luftfartyg det använder och som utövas i den stat som lufttrafikföretaget kommer från eller i den stat där luftfartygen är registrerade inte når upp till miniminivån enligt Chicagokonventionen.

Bestämmelserna i den gällande luftfartslagen möjliggör effektivt ingripande i enskilda luftfartygs flygsäkerhetsproblem oavsett luftfartygens nationalitet. Dessutom möjliggör lagen ingripande i verksamhet som utövas med ett finskt tillstånd. Det är nu nödvändigt att ta in kompletterande bestämmelser som tydligare än för närvarande möjliggör ingripande i större omfattning än i fråga om enskilda luftfartyg när lufttrafikföretag från tredje land bedriver sådan flygverksamhet i Finland som äventyrar flygsäkerheten. Luftfartsförvaltningens befogenheter att ingripa i trafiktillstånd eller tillstånd för charterflyg som beviljats lufttrafikföretag från tredje land bestäms enligt 149—151 §.

Utestängningar, begränsningar och villkor enligt momentet har karaktär av säkringsåtgärder, vilket innebär att de gäller högst till dess att de brister som föranlett åtgärden har rättats till på ett för Luftfartsförvaltningen tillfredsställande sätt.

Bestämmelsen gör det möjligt att i Finland vidta åtgärder enligt artikel 9 punkt b i direktivet om rampinspektioner.

I 2 mom. föreskrivs skyldighet för Luftfartsförvaltningen att underrätta kommissionen om de utestängnings- och begränsningsåtgärder som vidtagits. Momentet baserar sig på artikel 9 punkt a i direktivet om rampinspektioner.

5 kap. **Certifikat och kompetensvillkor**

I kapitlet bestäms om certifikat, behörigheter, kompetensbevis och godkännanden som gäller personer som deltar i flygverksamhet, underhållsverksamhet och flygtrafiktjänst. Certifikaten, behörigheterna, kompetensbevisen och godkännandena regleras delvis i gemenskapens lagstiftning. Alla nödvändiga rättsakter har ännu inte utfärdats. Bestämmelserna i kapitlet är tillämpliga tills gemenskapens förordningar åsidosätter dem och i sådana fall som inte omfattas av gemenskapsregleringen.

De gemensamma europeiska JAR-FCL-kraven som utformats av JAA och de nationella bestämmelserna i Finland omfattar certifikat, behörigheter och kompetensbevis. Som ett nytt begrepp införs godkännande. I begreppet godkännande ingår separata auktorisationer som beviljas innehavare av ett certifikat, såsom auktorisation för kontrollflygare och auktorisation för nivåkontrollanter som gäller flygledare, likaså den anteckning som skall beviljas flygledare och som behandlas i gemenskapen (*Unit Endorsement*), dvs. rätt att efter att ha skaffat sig en närmare fastställd kompetens ha hand om vissa uppgifter inom flygkontrollen vid en viss flygplats. I enlighet med gemenskapens lagstiftning kan underhållspersonalen ha både en myndighets eller en av myndigheten övervakad underhållsorganisations godkännanden och auktorisationer för vissa uppgifter.

Med stöd av det bemyndigande som föreslås i 4 § 1 mom. skall bestämmelser om undantag i fråga om certifikatskrav och kompetensvillkor för militär luftfart utfärdas genom stasrådets förordning. Med stöd av bemyndigandet i 4 § 2 mom. meddelar den militära luftfartsmyndigheten närmare föreskrifter om certifikat och kompetensvillkor inom militär luftfart.

De krav som gäller militära luftfartygs besättning avviker från de på internationella regler baserade föreskrifter som tillämpas inom civil luftfart.

43 §. Kapitlets tillämpningsområde. I 1 mom. föreslås en informativ hänvisning till EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den och i vilka det finns bestämmelser om certifikat, behörigheter, kompetensbevis och godkännanden för personal som deltar i underhållsverksamhet. I momentet föreslås också en hänvisning till den reglering i kapitlet som kompletterar de nämnda förordningarna. Enligt momentet används dessutom i kapitlet benämningen tillstånd för certifikat, behörigheter, kompetensbevis och godkännanden. På så vis kan författningstexten förenklas utan att tydligheten blir lidande.

Behörighet är ett särskilt villkor, en särskild begränsning eller en särskild rättighet som fogats till certifikatet eller kompetensbeviset. Det finns emellertid också sådana

behörigheter där innehavarna inte har något certifikat. Behörigheterna hänför sig till underhåll av luftfartyg, flygverksamhet, flygtrafiktjänst och annan verksamhet inom markorganisationen. Exempel på behörigheter är rätt att flyga med motorlösa, enmotoriga eller flermotoriga luftfartyg, underhållsbehörighet för en luftfartygstyp, instrumentflygbehörighet eller flyginstruktörsbehörighet. Flyginformatörer beviljas kompetensbevis. För många uppgifter förutsätts dessutom ett medicinskt kompetensbevis.

I 2 mom. föreslås en hänvisning till 16 kap. när det gäller administrativa påföljder i samband med tillsyn över tillstånd som beviljats personer.

44 §. Tillståndsgivare. I paragrafen bestäms om tillståndsgivaren. Luftfartsförvaltningen skall bevilja certifikat, behörigheter, kompetensbevis och godkännanden för dem som bedriver flyg- och underhållsverksamhet i Finland, om sökanden uppfyller villkoren för tillståndet. Med stöd av det bemyndigande som föreslås i 163 § skall också organisationer för amatörflygverksamhet kunna beviljas tillstånd som avses i kapitlet. I paragrafen bestäms dessutom om att tillstånden skall gälla för viss tid. Det kan särskilt bestämmas att ett tillstånd gäller tills vidare.

Ett certifikat beviljas alltid för viss tid så att det skall omskrivas minst vart femte år. Också de flesta behörigheter, kompetensbevis och godkännanden gäller för viss tid, och för att de skall förnyas förutsätts att vissa nya krav på erfarenhet uppfylls eller att undersökningar genomgås eller prov avläggs. Giltighetstiden för ett tillstånd kan också vara rätt kort, om tillståndet beviljas t.ex. en kort tid innan en viss åldersgräns uppnås eller en striktare kravnivå börjar gälla. Vissa behörigheter, kompetensbevis och godkännanden gäller tills vidare.

45 §. Förutsättningar för beviljande av tillstånd. För att tillstånd skall beviljas förutsätts enligt 1 mom. att den berörda i fråga om ålder, hälsa, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenhet uppfyller kompetensvillkoren enligt olika slag av tillstånd. Här avses olika slags flygcertifikat med tillhörande behörigheter, certifikat för underhållspersonal, certifikat för flygtrafiktjänstpersonal, flyginformatörens kompetensbevis och medicinska

kompetensbevis. I 31, 59 ja 117 § finns allmänna bestämmelser om olika slag av tillstånd.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen ange kompetensvillkoren för olika slag av tillstånd, i tillämpliga delar i likhet med i 43 § avsedda EASA-krav, de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt JAA:s och Eurocontrols motsvarande normer. För att säkerställa att de finska tillstånden har motsvarighet och behörighet på det internationella planet är det ändamålsenligt att tillståndsvillkoren i Finland i så hög grad som möjligt går i samma banor som motsvarande bestämmelser och krav i andra länder.

I 3 mom. bestäms om sökandens lämplighet att inneha ett tillstånd. De sökandes lämplighet och olämplighet granskas på ett allmänt plan i den allmänna motiveringen under punkt 3.2 i avsnittet Tillståndspliktig verksamhet i anslutning till luftfart.

En sökande som redan innehar något av de tillstånd som avses här och som ansöker om ett nytt tillstånd skall anses olämplig att inneha tillstånd, om sökanden trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart. Det saknar betydelse om sökanden har hunnit dömas till straff för förseelserna. Också den som i väsentlig grad eller upprepade gånger bryter mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa och är därmed olämplig att inneha tillstånd. När olämpligheten tolkas förutsätts inte heller i detta fall att sökanden redan har dömts till straff för förseelserna.

I och med den tekniska utvecklingen har luftfarten blivit den tryggaste trafikformen, men luftfarten inrymmer luftfarten fortfarande risk för allvarliga olyckor. Den allvarligaste luftfartsrelaterade händelsen i samtidshistorien – terrorattacken mot World Trade Center i New York år 2001 – visade att rent av tusentals människors liv kan äventyras genom luftfarten. För alla som är verksamma inom luftfarten gäller att det måste gå att ställa höga kriterier på deras förmåga och vilja att fullgöra sina uppgifter på ett tillförlitligt och betryggande sätt.

Certifikatsinnehavare har vanligen inte tillstånd att röra sig på flygplatsernas behörig-

hetsområden, och i egenskap av certifikatsinnehavare besitter de sådan information och har sådana rättigheter som kan missbrukas t.ex. för smuggling ombord på luftfartyg eller införsel av vapen på behörighetsområden. Luftfartsförvaltningen bör därför i sådana fall kunna förelägga certifikatspåföljder för de berörda personerna, även om ärendet redan annars har behandlats i domstol.

Säkerheten inom luftfarten baserar sig på detaljerad reglering, på efterlevnad av bestämmelserna och på en högtstående säkerhetskultur och säkerhetsattityd. Övervakningen kan inte riktas till hela verksamheten, utan en del av övervakningen har överförts på verksamhetsutövarna. Man blir tvungen att fullgöra tillsynsuppdraget i form av sporadiska och regelbundna kontroller. Övervakningen utförs ofta också så att myndigheten granskar endast de handlingar som gäller verksamheten och i vilka verksamhetsutövarna försäkrar att vissa metoder har följts eller inspektioner utförts.

De som är verksamma i uppgifter som påverkar flygsäkerheten måste kompromisslöst följa bestämmelserna och föreskrifterna, oavsett om verksamheten övervakas direkt eller via handlingar. Verksamheter inom luftfarten utövas vanligen i form av samarbete i organisationer (flygbolag, flygkontroll, underhållsföretag, amatörföreningar), men det finns också uppdrag där en person handlar helt ensam, t.ex. flyginformatören på en liten flygplats eller en flygmekaniker vid ett litet underhållsföretag.

Inom luftfarten riktas riskerna även till andra än de berörda personerna. Om den som ansöker om ett tillstånd eller godkännande genom sitt tidigare agerande inom luftfarten eller utanför den har visat sig inta en likgiltig hållning som ger grundad anledning att misstänka att sökanden inte förmår eller vill följa luftfartsnormerna, bör Luftfartsförvaltningen ha rätt att förvägra personen tillträde till luftfartsverksamheten också i sådana fall då han eller hon redan har avtjänat sitt straff.

Sålunda är en sökande enligt 3 punkten olämplig att inneha certifikat, om han eller hon genom sin tidigare verksamhet har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrifterna att det ger anledning att misstänka att sökanden inte för-

mår eller vill följa bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för flygsäkerheten.

Det föreslagna momentet motsvarar 24 § 2 mom. i den gällande lagen men är mera detaljerat och exakt.

Enligt 4 mom. skall det i tillståndet anges vilka uppgifter innehavaren har rätt att utföra. För tydlighetens skull föreslås bli bestämt att tillståndet kan förenas med villkor som är nödvändiga för upprätthållandet av flygsäkerheten.

46 §. Förutsättningar för beviljande av ett medicinskt kompetensbevis. Enligt 59 § skall medlemmarna av luftfartygs besättning och enligt 117 § flygledare, flygledarelever och flyginformatörer ha ett medicinskt kompetensbevis. I 1 mom. sägs att för att ett medicinskt kompetensbevis skall beviljas förutsätts att sökanden uppfyller de kompetensvillkor som Luftfartsförvaltningen ställt och som motsvarar de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen eller JAA:s eller Eurocontrols normer och rekommendationer. Det är nödvändigt att finska och internationella krav är förenliga för att säkerställa att finska tillstånd har behörighet på det internationella planet.

Enligt 2 mom. skall ett medicinskt kompetensbevis som visar att sökanden har ett tillräckligt gott hälsotillstånd beviljas för viss tid. Tiden bestäms i första hand enligt motsvarande internationella standarder, normer eller rekommendationer. Avsikten är att finländarna skall ha en jämlik ställning jämfört med andra när det gäller medicinska kompetensbevis. Giltighetstiden bestäms i första hand utifrån personens ålder och certifikatklassen. Luftfartsförvaltningen kan dock av särskilda skäl utfärda ett intyg för en avvikande tid. Förfarandet kan tillämpas t.ex. när sökandens hälsotillstånd förutsätter tätare kontroller än normalt eller om det kan förutses förändringar i sökandens hälsotillstånd. Särskilda skäl att avvika kan föreligga också för en hel grupp av sökande, om det i ljuset av tillgänglig information är uppenbart att inte internationellt allmänt överenskomna tidsfrister lämpar sig för finska förhållanden.

De medicinska kompetensvillkoren varierar från en uppgift till en annan. I uppgifter där det krävs snabb besluts- och reaktionsförmå-

ga måste sinnena fungera på det sätt som uppgiften kräver. Den som är verksam i flyg- eller flygtrafiktjänstuppdrag får inte ha en sådan sjukdom som oförutsett kan göra honom eller henne oförmögen att handla. Kraven är i någon mån lindrigare när det handlar om sportflygning under goda väderleksförhållanden. Beroende på personens ålder och certifikatets art varierar också kravnivån för läkarundersökningarna. För ett medicinskt kompetensbevis av klass 1 förutsätts vanligen undersökning vid ett flygmedicinskt center (*Aeromedical Center*). I Finland fullgörs uppgiften av Luftstridskraftsavdelningen vid Militärmedicinska forskningsinstitutet i anslutning till Centralmilitärsjukhuset.

Enligt 3 mom. skall den auktoriserade flygläkare som genomfört undersökningarna tillstå Luftfartsförvaltningen utlåtanden utifrån undersökningarna. Luftfartsförvaltningen har i sin tur rätt att vid bedömningen av sökandens kompetens använda sig av de omständigheter som framgår av utlåtandena.

47 §. Skyldighet att anmäla omständigheter som inverkar på kompetensen och fastställande av kompetens. Enligt 1 mom. skall de som ansöker om och de som innehar ett tillstånd på eget initiativ underrätta Luftfartsförvaltningen om sådana omständigheter som inverkar på deras kompetens.

Bestämmelsen motsvarar 29 § 1 mom. i den gällande lagen och den gemensamma europeiska praxis som framgår av de certifikatskrav som fastställts av JAA (JAR-FCL 3.040).

I 2 mom. bestäms om Luftfartsförvaltningens rätt att förelägga den som ansöker om eller innehar ett tillstånd att genomgå en läkar kontroll eller någon annan undersökning för att klarlägga hälsotillståndet. Av uppgifterna om sökandens eller tillståndshavarens hälsotillstånd kan det framgå någonting sådant avvikande som förutsätter att situationen utreds närmare t.ex. med hjälp undersökningar som genomförs av en specialist. Likaså kan hälsotillståndet för innehavaren av ett giltigt medicinskt kompetensbevis ändras så att det behövs tilläggsutredningar. Bestämmelsen motsvarar 29 § 1 mom. i den gällande lagen.

I 3 mom. bestäms om möjligheten att bestämna att den som ansöker om och den som innehar ett tillstånd skall genomföra teori-

prov och flygprov och genomgå andra kontroller genom vilka det kan klarläggas om hans eller hennes färdigheter når upp till tillståndskraven.

Bestämmelsen har betydelse framför allt för personer som redan fått ett tillstånd. På så vis kan det vid behov klarläggas om det felaktiga handlande som föranlett ett tillbud har berott på att tillståndshavarens teoretiska och praktiska färdigheter har försämrats t.ex. på grund av avsaknad av upprepade utbildning, obetydlig verksamhet eller något annat. Tillståndshavaren kan då hänvisas till repetitionsutbildning eller kompletterande utbildning som gör det möjligt att behålla tillståndet.

Enligt momentet kan Luftfartsförvaltningen genom en särskild kontroll klarlägga även en ny sökandes kompetens innan tillstånd beviljas i sådana fall då myndigheten har anledning att misstänka att personen trots det som framgår av handlingarna i själva verket inte når upp till den kravnivå som uppställts. Luftfartsförvaltningen har egna personalprovflygare som med hjälp av flygprov kan klarlägga ett visst specialkompetensområde som hänför sig till flygverksamheten. Bestämmelsen motsvarar 29 § 1 mom. i den gällande lagen.

I 4 mom. föreslås för tydlighetens skull bli bestämt att den som ansöker om eller innehar ett tillstånd ansvarar för avgifterna och de övriga kostnaderna för kontrollerna, undersökningarna och proven enligt 2 och 3 mom.

48 §. Luftfartsförvaltningens rätt att få upplysningar. I 1 mom. bestäms om luftfartsmyndighetens rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna ta del av uppgifter om sökande och tillståndshavare för bedömning av förutsättningarna för att bevilja, förnya och återkalla ett tillstånd. Uppgifter skall kunna fås ur straffregistret, bötesregistret och justitieförvaltningens datasystem med uppgifter om brottmål som är föremål för åtalsprövning samt av förundersökningsmyndigheterna. Luftfartsförvaltningen skall kunna kontrollera om den som ansöker om eller innehar ett tillstånd

- har gjort sig skyldig till äventyrande av flygsäkerheten

- har gjort sig skyldig till användning av berusningsmedel vid luftfart eller i sådana

uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten

- har gjort sig skyldig till grovt äventyrande av trafiksäkerheten vid framförande av ett motordrivet fordon

- har gjort sig skyldig rattfylleri.

Luftfartsförvaltningen skall också ha rätt att ta del av information om pågående förundersökning, åtalsprövning eller rättegångar som gäller de nämnda brotten eller förseelserna samt om straff och andra påföljder för de gärningar som nämns ovan.

I 2 mom. bestäms om skyldighet att lämna Luftfartsförvaltningen uppgifter om persons hälsa. Den läkare som har undersökt den som ansöker om eller innehar ett certifikat samt den läkare som har behandlat eller behandlar den som ansöker om eller innehar ett certifikat och den sammanslutning eller inrättning för sjuk- eller hälsovårdsverksamhet där den som ansöker om eller innehar ett certifikat har vårdats eller vårdas skall utan hinder av sekretessbestämmelserna på begäran lämna Luftfartsförvaltningen upplysningar om omständigheter som eventuellt inverkar på erhållandet av eller giltigheten för ett tillstånd. Bestämmelsen motsvarar 29 § 2 mom. i den gällande lagen.

I 3 mom. bestäms om läkares, sammanslutningars och inrättningsars rätt att utan hinder av sekretessbestämmelser underrätta Luftfartsförvaltningen om sådana omständigheter i anslutning till hälsotillståndet som eventuellt kan påverka möjligheterna att få eller giltigheten för certifikat eller medicinska kompetensbevis och därigenom flygsäkerheten. Momentet kompletterar 1 mom. på så vis att Luftfartsförvaltningens möjligheter att få information inte alltid förutsätter begäran av Luftfartsstyrelsen, utan anmälan kan göras på eget initiativ. Bestämmelser om innehållet i en anmälan föreslås i 5 mom.

Bestämmelsen om rätt att informera är lindrigare än den bestämmelse som trädde i kraft inom vägtrafiken sommaren 2004 och enligt vilken körkortsinnehavares behandlande läkare förpliktades att anmäla körkortsinnehavares hälsomässiga hinder. Luftfarts-certifikat är sällsynta jämfört med körkort, och det kan därför inte förutsättas att läkarna har omfattande kännedom om de medicinska kompetensvillkor som hänför sig till de aktu-

ella tillstånden. Det är därför oskäligt att förelägga läkarna samma skyldighet som i fråga om vägtrafiken. Innehavare av certifikat genomgår i vilket fall som helst med förhållandevis korta intervaller undersökningar av en auktoriserad flygläkare. Därmed får Luftfartsförvaltningen med stöd av 46 § 3 mom. och 47 § 2 mom. tillräckligt ofta tillräckliga uppgifter om hälsotillståndet hos dem som innehar certifikat.

Innan en anmälan görs skall patienten informeras om rätten att göra anmälan och om hälsotillståndets inverkan på funktionsförmågan hos den som deltar i luftfartsverksamhet. Bestämmelsen motsvarar den gällande regleringen i fråga om vägtrafik.

I 4 mom. bestäms om innehållet i en anmälan enligt 3 mom. I en anmälan skall få lämnas upplysningar endast om att den som anmälan gäller eventuellt inte uppfyller de hälsokrav som uppställts i fråga om tillståndet samt om de fortsatta åtgärder som läkaren föreslår för närmare klarläggning av hälsotillståndet eller dess konsekvenser för funktionsförmågan.

Enligt 5 mom. skall de uppgifter som avses i paragrafen kunna översändas med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form. Enligt offentlighetslagen skall bestämmelser om detta sätt att lämna ut uppgifter utfärdas genom lag.

49 §. Utländska certifikat. Enligt 1 mom. skall bestämmelserna i kapitlet iaktas i tillämpliga delar när det gäller godkännande och erkännande av utländska certifikat. Bestämmelsen motsvarar 30 § 1 mom. i den gällande lagen.

Godkännande, validering, av utländska certifikat är förenat med ett visst förfarande, där överensstämmelsen mellan den berörda personens utbildning och motsvarande utbildning i Finland jämförs. Eventuellt förutsätts tilläggsutbildning på vissa punkter. Om det konstateras att utbildningen motsvarar utbildningen i Finland, beviljas personen ett finskt certifikat. Med erkännande av utländska certifikat avses att certifikaten får användas i Finland utan något separat förfarande för godkännande.

I 2 mom. bestäms att av de skäl som nämns i 146 eller 147 § kan Luftfartsförvaltningen bestämma att ett utländskt tillstånd som har

erkänts i Finland inte berättigar till sådan verksamhet som avses i tillståndet inom finskt territorium eller ombord på finska luftfartyg eller vid luftfart med stöd av ett drifttillstånd som har beviljats i Finland.

Den finska myndigheten får inte återkalla ett tillstånd som beviljats i en annan stat eller annars begränsa de rättigheter som med stöd av lagstiftningen i en annan stat hör samman med tillståndet. Syftet med den föreslagna bestämmelsen är att säkerställa en metod för att ingripa i utländska tillståndshavares verksamhet med anknytning till Finland i situationer där finländska tillståndshavare på motsvarande sätt skulle åsamkas påföljder. Grunderna för ingripande är naturligtvis desamma som vid ingripande i tillstånd som beviljats i Finland.

6 kap. Certifikatregister

I kapitlet föreslås bestämmelser om ett certifikatregister, vilka kompletterar offentlighetslagen och personuppgiftslagen. Certifikatregistret skall föras av Luftfartsförvaltningen. I kapitlet föreslås bestämmelser om de personer och uppgifter som skall införas i registret samt om behandling och utlämnande av samt sekretess för uppgifter, i synnerhet känsliga uppgifter. I kapitlet bestäms också om Luftfartsförvaltningens rätt att få information.

Med stöd av det bemyndigande som föreslås i 4 § 1 mom. skall bestämmelser om sådana undantag från bestämmelserna om certifikatregistret som är tillämpliga inom militär luftfart utfärdas genom statsrådets förordning. Med stöd av bemyndigandet i 4 § 2 mom. kan den militära luftfartsmyndigheten meddela närmare föreskrifter om ett certifikatregister för militär luftfart.

50 §. Ändamålet med certifikatregistret. I 1 mom. bestäms om förändret av och ändamålet med certifikatregistret. Certifikatregistret behövs för tillsyn över flygsäkerheten, administration av certifikatuppgifter, luftfartsskydd för den civila luftfarten och uppfyllande av internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Certifikatregistret används dessutom som stöd vid utförandet av andra uppgifter inom Luftfartsförvaltningens verksamhetsområde.

I 2 mom. bestäms om Luftfartsförvaltningens rätt att hålla certifikatregistret med hjälp av automatisk databehandling och i 3 mom. om rättet för anställda hos Luftfartsförvaltningen att behandla uppgifterna i certifikatregistret i den omfattning som behövs för arbetsuppgifterna.

51 §. Förhållande till annan lagstiftning. I paragrafen bestäms om tillämpningen av offentlighetslagen och personuppgiftslagen när det gäller uppgifterna i certifikatregistret. Om inte något annat bestäms i luftfartslagen, skall offentlighetslagen tillämpas i fråga om sekretess och utlämnande av uppgifter ur certifikatregistret och personuppgiftslagen i fråga om annan behandling av personuppgifter.

52 §. Registrerade. I paragrafen anges de personer om vilka uppgifter skall få införas i certifikatregistret. I certifikatregistret skall få införas uppgifter om personer

- som hos Luftfartsförvaltningen har ansökt om tillstånd eller som innehar ett sådant
- som misstänks ha eller som gjort sig skyldiga till äventyrande av flygsäkerheten, användning av berusningsmedel vid luftfart eller luftfartsförseelse.

I den sistnämnda gruppen ingår också sådana personer som inte har eller som inte ens ämnar ansöka om något certifikat som hänför sig till luftfart. Om åtalsförfaranden gentemot en part förfaller, skall registeranteckningarna avföras i enlighet med 54 §.

Möjligheten att registrera uppgifter även om den som inte har certifikat utgör ett led i tillsynen över flygsäkerheten. Luftfartsmyndigheten bör ha möjlighet att också före beviljandet av det första certifikatet, det första kompetensbeviset, den första behörigheten eller det första godkännandet kontrollera om sökanden eventuellt har sådana brott eller förseelser i sin bakgrund som utgör hinder för att ett certifikat skall beviljas. När det gäller personer utan certifikat får luftfartsmyndigheten oftast uppgifter om personernas åtaganden av polis-, åklagar- eller domstolsmyndigheterna i samband med begäran om utlåtande i anslutning till förundersökning.

53 §. Uppgifter som införs i certifikatregistret. I 1 mom. bestäms om identifieringsuppgifter för de personer som införs i certifikatregistret. I certifikatregistret skall få införas behövliga identifieringsuppgifter om de

personer som avses i 52 §.

Enligt bilaga 1 till Chicagokonventionen skall av ett certifikat framgå åtminstone innehavarens namn, födelsestid, adress och nationalitet. Åtminstone dessa uppgifter skall införas i registret. Till den del ett certifikat beviljas en person som inte har någon personbeteckning underlättar kravet på anteckningar om födelsehemkommun och födelsestat möjligheterna att identifiera och individualisera innehavaren. Kontaktuppgifter och uppgifter om modersmål eller kontaktspråk underlättar i sin tur kommunikationen mellan den registeransvarige och certifikatsinnehavaren.

Uppgifter om certifikatsinnehavares medborgarskap behövs när ett finskt certifikat beviljas utifrån ett certifikat som beviljats i en annan stat och när det bedöms vad som kan räknas till godo av en utbildning som genomgått i en annan stat. För medborgare i andra stater måste det vanligen också särskilt fastställas en personbeteckning när ett finskt (JAR-FCL) certifikat beviljas första gången.

I 2 mom. bestäms om de för ändamålet med registret nödvändiga uppgifter som skall införas utöver identifieringsuppgifterna. Sådana uppgifter är uppgifter om tillstånd och utbildning och prov som hänför sig till luftfart samt övriga uppgifter som behövs för tillsynen över flygsäkerheten och luftfartsskyddet för den civila luftfarten.

I 3 mom. bestäms om registrering av känsliga uppgifter för beslut och tillsyn som gäller certifikat, kompetensbevis eller behörighet. Sådana känsliga uppgifter som skall få registreras är nödvändiga uppgifter om läkarundersökningar och hälsotillståndet samt uppgifter om äventyrande av flygsäkerheten, användning av berusningsmedel vid luftfart, luftfartsförseelse eller grovt äventyrande av trafiksäkerheten eller uppgifter om rattfylleri liksom uppgifter om straff för brott och förseelser samt uppgifter om luftfartsmyndighetens administrativa åtgärder och sanktioner.

Det är nödvändigt att uppgifter om misstänkta brott eller förseelser kan införas i certifikatregistret. Behandlingen av ett ärende vid polis- och åklagarmyndigheten och i domstolen kan ta lång tid. Certifikat förnyas betydligt oftare än t.ex. körkort. Att sökanden gjort sig skyldig till vissa brott eller för-

seelser kan utgöra grund för att ansökan om certifikat avslås eller att certifikatet återkallas. Möjligheten att införa uppgifter också om misstänkta fall bidrar till att undvika situationer där en certifikatsinnehavare beviljas ett nytt certifikat strax efter det att han eller hon har dömts till straff för en gärning som utgör grund för förvägran av certifikat.

I 4 mom. bestäms om ändringar i uppgifterna i registret. Om de uppgifter som införts i registret ändras, skall tillståndshavaren anmäla ändringen till Luftfartsförvaltningen inom 14 dagar. Luftfartsförvaltningen meddelar närmare föreskrifter om hur ändringarna skall anmälas.

54 §. Avförande av uppgifter ur certifikatregistret. I paragrafen bestäms om avförande av vissa uppgifter ur certifikatregistret. Uppgifter om äventyrande av flygsäkerheten, användning av berusningsmedel vid luftfart samt grovt äventyrande av trafiksäkerheten och luftfartsförseelser skall avföras inom tio år efter det att beslutet om dem har vunnit laga kraft. Brottsuppgifter om misstänkta personer skall avföras när personerna har befriats från åtal genom ett beslut som vunnit laga kraft eller när åtalsrätten för det misstänkta brottet har preskriberats. Efter detta är dylika uppgifter inte längre nödvändiga med tanke på registrets användningsändamål. Uppgifter om varningar, verksamhetsförbud och luftfartsmyndighetens övriga administrativa åtgärder skall avföras inom tio år efter det att beslutet meddelades.

Övriga uppgifter i certifikatregistret avförs inte. De bör kunna bevaras betydligt längre än vad som enligt lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) gäller i fråga om körkortsuppgifter. När certifikat förnyas och nya behörigheter beviljas bör det vara möjligt att kontrollera bl.a. uppgifterna om personens hälsotillstånd samt uppgifterna om tidigare utbildning och certifikat. I samband med t.ex. undersökning av olyckor kan rent av mycket gamla utbildningsuppgifter behövas.

För luftfartsmyndigheten som är verksam som certifikatsmyndighet har det också i internationella fördrag och normsamlingar uppställts flera förpliktelser och meddelats anvisningar om förvaring av uppgifter om certifikatsinnehavare. Förvaringstider anges i både JAA:s och ICAO:s normsamlingar.

Med tanke på möjligheterna att fullgöra myndighetsuppgifterna på ett ändamålsenligt sätt är det speciellt viktigt att uppgifter om hälsotillståndet hos certifikatsinnehavare kan förvaras under personernas hela luftfartskarriär. Hälsotillståndet hos certifikatsinnehavare följs kontinuerligt, och läkarundersökningarna infaller i tätare tak när personen blir äldre. När hälsotillståndet kontrolleras gäller det också att granska dess utveckling: Har t.ex. ett avvikande drag kvarstått oförändrat en lång tid? Om inte tidigare uppgifter kunde användas, skulle personerna bli tvungna att genomgå samma specialundersökningar varje gång som medicinska kompetensbevis skall förnyas. Också med tanke på t.ex. vetenskaplig forskning om luftfartens konsekvenser är det motiverat att bevara hälsouppgifter från en lång tidsperiod.

Luftfartsförvaltningen kan också bli skyldig att tillstå luftfartsmyndigheten i en annan stat uppgifter om en certifikatsinnehavare, om innehavaren byter kontaktstat.

55 §. Luftfartsförvaltningens rätt att få upplysningar av myndigheter. Enligt 1 mom. skall Luftfartsförvaltningen utan hinder av bestämmelserna om sekretessbelagda uppgifter ha rätt att ta del av uppgifter i befolkningsdatasystemet. Uppgifter skall kunna fås för förande av certifikatregistret och kontroll av att uppgifterna i registret är riktiga.

Möjligheten att av de berörda myndigheterna få nödvändiga uppgifter om de registrerade är en förutsättning för att luftfartsmyndigheten effektivt skall kunna fullgöra sina tillsynsuppdrag i anslutning till säkerheten inom luftfarten. I 29 § i offentlighetslagen förutsätts att utlämnande av sekretessbelagda uppgifter till en annan myndighet uttryckligen har reglerats i lag. Den föreslagna bestämmelsen uppfyller således till denna del det krav som föreskrivs i den nämnda lagen.

Ur befolkningsdatasystemet fås också uppgifter om begränsning av utlämnandet av person- och adressuppgifter, dvs. uppgifter om skyddsförbud. Det är nödvändigt att också luftfartsmyndigheten får denna information, för att uppgifter som omfattas av skyddsförbud inte skall vidaröverlätas via Luftfartsförvaltningens register.

Enligt 2 mom. skall uppgifterna kunna översändas med hjälp av en teknisk anslut-

ning eller annars i elektronisk form. Enligt offentlighetslagen skall bestämmelser om detta sätt att lämna ut uppgifter utfärdas genom lag.

56 §. Utlämnande av känsliga uppgifter och personbeteckning. Enligt 1 mom. skall personbeteckningen och känsliga uppgifter som införts i certifikatregistret, dvs. i praktiken uppgifter om hälsotillstånd och straff, få lämnas ut till andra myndigheter, om det är nödvändigt för att fullgöra de uppdrag eller skyldigheter som föreskrivits i eller med stöd av lag. Sådana tänkbara myndigheter är finska myndigheter, utländska luftfartsmyndigheter samt inhemska och utländska myndigheter som utför utredningar som gäller luftfart och undersöker olyckor och som har uppdrag och skyldigheter som på nära håll tangerar tillsynen över säkerheten inom luftfarten.

Enligt 2 mom. skall uppgifterna kunna lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form. Enligt offentlighetslagen skall bestämmelser om detta sätt att lämna ut uppgifter utfärdas genom lag. Dessutom skall det säkerställas att mottagaren skyddar uppgifterna på ett ändamålsenligt sätt. Det här är nödvändigt i synnerhet när uppgifter lämnas ut till utlandet, varvid mottagaren inte omfattas av samma bestämmelser om datasekretess som de finska myndigheterna.

57 §. Utlämnande av uppgifter elektroniskt för opinions- och marknadsundersökningar, direktmarknadsföring samt annan adress- och informationstjänst. Med stöd av personuppgiftslagen är det tillåtet att lämna ut personuppgifter för marknadsföringsändamål och ändamål av den typen, bortsett från situationer där en registrerad har förbjudit att hans eller hennes uppgifter lämnas ut eller en registrerad inte är medveten om att uppgifterna lämnas ut. I 1 mom. bestäms om rätt att med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form lämna ut andra än känsliga uppgifter och uppgifter om personbeteckning för opinions- och marknadsundersökningar, direktmarknadsföring samt adress- och informationstjänst. För att uppgifterna skall få lämnas ut förutsätts dock att mottagaren har lagt fram en utredning om att uppgifterna skyddas på ett ändamålsenligt sätt.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse om att den registrerade skall ha rätt att förbjuda att uppgifter som gäller honom eller henne lämnas ut. Bestämmelsen säkerställer således att den förbuds rätt som för skydd av de registrerade tagits in i personuppgiftslagen tillgodoses.

7 kap. Allmänna krav som gäller flygverksamhet

I kapitlet bestäms om luftfartygs befälhavare och besättning samt befälhavarens myndighet. I kapitlet bestäms också om förberedelse och genomförande av flygningar samt passagerarnas skyldigheter. Med stöd av det bemyndigande som föreslås i 4 § 1 mom. skall bestämmelser om sådana undantag från kraven på allmän flygverksamhet som gäller militär luftfart utfärdas genom förordningen om militär luftfart. Med stöd av bemyndigandet i 4 § 2 mom. kan den militära luftfartsmyndigheten meddela närmare föreskrifter om militär luftfart.

58 §. Luftfartygs befälhavare. Enligt paragrafen skall det finnas en befälhavare ombord på luftfartyg som används för luftfart. Luftfartygets befälhavare skall förordnas av luftfartygets ägare, innehavare eller operatör. Glidare samt anordningar som används för luftfart skall också ha en ansvarig person som förare, oavsett om glidaren eller anordningen är bemannad eller obemannad. Befälhavaren ansvarar för att luftfartyget eller anordningen används på ett betryggande sätt utan att andra luftfartyg eller en tredje part äventyras.

59 §. Certifikat, behörigheter och godkännanden samt medicinska kompetensbevis för flygbesättningen. Enligt 1 mom. skall medlemmarna av luftfartygets flygbesättning (förarkabinbesättning) ha ett certifikat som förutsätts för uppgiften, behörigheter och godkännanden samt ett medicinskt kompetensbevis. Dokumentet kan ha beviljats i Finland eller i en främmande stat för vilken gäller att de dokument som beviljats i staten erkänns i Finland i enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Det är inte ändamålsenligt att definiera begreppet flygbesättning i momentet. Hurdan flygbesättning som krävs kan bero av luftfar-

tyget, företagets interna föreskrifter, den flygning som skall genomföras och av andra omständigheter. Flygbesättningen har då i respektive fall definierats exakt, men det går inte att ge någon allmän definition av medlemmarna av flygbesättningen.

Enligt 2 mom. skall certifikatskravet inte tillämpas på de lättaste formerna av sportflygning. Luftfartyg som får manövreras utan certifikat är i 6 § 2 mom. nämnda tyngdpunktsstyrda ultralätta flygplan, glidare och segelflygplan med en strukturell massa understigande 80 kg för ensitsiga plan eller 100 kg för tvåsitsiga plan, obemannade luftfartyg med en operativ massa understigande 150 kg och övriga luftfartyg med en total massa utan pilot på mindre än 70 kg.

Enligt 3 mom. skall Luftfartsförvaltningen i fråga om andra medlemmar av flygbesättningen än luftfartygets befälhavare kunna medge undantag från kraven enligt 1 mom. Undantagen kan gälla

- sådana medlemmar av flygbesättningen som deltar i skolflygningar och flygprov
- sådana medlemmar av flygbesättningen som fungerar som assisterande medlemmar av besättningen utan att delta i den egentliga manövreringen av luftfartyget.

Undantag är möjliga endast om säkerhetsnivån är tillräcklig trots undantagen. Luftfartsförvaltningen kan i detta syfte förena tillståndet om undantag med villkor.

I praktiken möjliggör bestämmelsen t.ex. att den ena piloten inom läkar- och ambulanshelikopter verksamhet (*HEMS-verksamhet*) ersätts med en flygassistent som genomgått en utbildning som godkänts av Luftfartsförvaltningen. En flygassistent är uttryckligen en medlem av flygbesättningen, och även om han eller hon inte deltar i hanteringen av luftfartyget kan det hända att han eller hon deltar i spaning, använder radiotelefon eller utför motsvarande uppgifter. För att en biträdande pilot skall kunna ersättas med en flygassistent förutsätts dessutom att särskild utrustning används, t.ex. autopilot och anordningar för mörkerseende.

60 §. Luftfartygs besättning. Enligt 1 mom. skall ett luftfartyg vara tryggt bemannat när det används för luftfart. Ägaren, innehavaren eller operatören skall ansvara för att luftfartyget är tryggt bemannat. Med tryggt beman-

nat avses den besättning (flyg- och kabinbesättning) som förordnats för ett visst flyguppdrag och som har den utbildning och erfarenhet som behövs för flygningen samt de certifikat och annan behörighet som krävs. Med tryggt bemannat avses dessutom att luftfartyget skall ha minst den minimibesättning som krävs och att de arbetstidsbegränsningar som föreskrivits skall följas när besättningen förordnas. Begränsningarna har föreskrivits bl.a. av säkerhetsskäl.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen, utöver vad som bestäms i 1 mom., meddela närmare föreskrifter som förutsätts för flygsäkerheten och som baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt på EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den. Föreskrifterna kan gälla

- luftfartygets befälhavare, flygbesättning och annan besättning som förutsätts för flyguppdraget

- certifikat, behörigheter och godkännanden samt medicinska kompetensbevis som krävs av flygbesättningen

- utbildning och erfarenhet som krävs av besättningen

- maximala arbets- och flygtider samt minivilotider.

Föreskrifterna avvägs enligt svårighetsgraden för den flygverksamhet som aktualiseras i respektive fall. Även om föreskrifterna skall basera sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt på EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den, kan särförhållandena i Finland i synnerhet när det gäller lätt sportflygning möjliggöra lösningar som är något lindrigare än den internationella regleringen.

Den allmänna arbetstidslagstiftningen är dock bindande för Luftfartsförvaltningen, som inte kan meddela några liberalare föreskrifter.

Som exempel på övrig besättning som avses i momentet kan nämnas kabinpersonalen och den tekniska personalen på mätnings- och andra specialflyg.

61 §. Befälhavarens myndighet. I 1 mom. bestäms om befälhavarens myndighet. Befälhavaren har högsta myndighet ombord. Be-

fälhavarens myndighet ombord på luftfartyget börjar i och med förberedelserna av flygningen och upphör när passagerarna och besättningen har lämnat luftfartyget i ändpunkten för flygningen. Befälhavaren har myndighet över passagerarna endast i frågor som gäller ordning och säkerhet. Befälhavaren kan tillfälligt ålägga en medlem av besättningen att utföra en annan syssla än en sådan för vilken denne har anställts. När befälhavaren ger order skall han eller hon dock beakta de kompetensvillkor som hänför sig till en uppgift.

Om ordning, säkerhet eller något annat tvingande skäl kräver det skall befälhavaren enligt 2 mom. ha rätt att vägra ta ombord och av tvingande skäl före starten avlägsna eller, om flygningen påbörjats, vid den första lämpliga landningsplatsen landsätta en medlem av besättningen, passagerare eller gods. Sådana situationer som avses här orsakas vanligen av passagerare som uppför sig hotfullt eller berusade som inte har kontroll över sig själva. Ett tvingande skäl till åtgärden är t.ex. upprätthållande av ordningen. Likaså kan t.ex. ett tvingande hot mot hälsan förutsätta att gods som visat sig vara farligt lämnas på en mellanlandningsplats eller att en allvarligt sjuk passagerare transporteras till sjukhusvård från en mellanlandningsplats till och med mot passagerarens eller hans eller hennes medpassagerares vilja. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 33 § 2 mom. i den gällande lagen.

62 §. Förberedelse och genomförande av flygningar. Enligt 1 mom. skall luftfartygs och glidares befälhavare samt befälhavare för andra anordningar avsedda för luftfart, innan en flygning påbörjas, försäkra sig om att luftfartyget är luftvärdigt eller att anordningen är luftvärdig och att flygningen även i övrigt har förberetts enligt bestämmelserna och föreskrifterna. En del av de mera detaljerade anvisningarna för flygförberedelse har meddelats som luftfartsbestämmelser bland de trafikregler för luftfart som publicerats, men flygförberedelserna inrymmer också många andra åtgärder, såsom lastning och tankning av luftfartyget samt avisning.

Enligt 2 mom. skall luftfartygets och anordningens befälhavare se till att flygningen genomförs på ett betryggande sätt. Befälha-

varen skall likaså se till att bestämmelserna och föreskrifterna samt villkoren enligt drifttillståndet, bruksflygtillståndet eller flygutbildningstillståndet samt den av luftfartsmyndigheten godkända flyghandboken iaktas under flygningen. Skyldigheten att iaktta tillståndsvillkoren innebär i praktiken att befälhavaren är skyldig att t.ex. som tillståndsvillkor följa den gällande drifthandboken för lufttrafikföretaget. Kravet på att genomföra flygningen tryggt förutsätter bl.a. att befälhavaren på ett yrkeskunnigt sätt beaktar luftfartygstillverkarens bruksanvisningar och bruksrestriktioner för flygplanstypen.

Med luftfartsmyndighet avses här Luftfartsförvaltningen, en motsvarande myndighet i en annan stat eller en internationell organisation som har hand om myndighetsuppgifter, t.ex. EASA.

Enligt 3 mom. skall medlemmarna av besättningen utföra de uppgifter som ålagts den i flyghandboken eller via villkoren enligt drifttillståndet, bruksflygtillståndet eller flygutbildningstillståndet, om inte luftfartygets befälhavare bestämmer något annat. Befälhavaren har högsta ansvar för tryggheten under flygningen och om säkerheten kräver det måste befälhavaren kunna bestämma att besättningen eller en medlem av besättningen skall handla annorlunda än vad som sägs i handboken. På samma sätt som i fråga om 2 mom. innebär skyldigheten att iaktta villkoren att besättningen är skyldig att t.ex. som tillståndsvillkor följa den gällande drifthandboken för lufttrafikföretaget.

I 4 mom. bestäms om Luftfartsförvaltningens rätt att meddela närmare föreskrifter som baserar sig på internationella säkerhetskrav eller som förutsätts för flygsäkerheten. Föreskrifterna kan gälla

- förberedelser inför en flygning (t.ex. planering av flygningen, inhämtande av väderleksinformation och beaktande av informationen innan flygningen inleds, lastning, bränsle och smörjmedel, avisning och målflygplatsens beredskap såsom flygtrafiktjänster och anordningar)

- genomförande av en flygning och verksamhet under flygningen (t.ex. flygmetoder, striktare väderminima för oerfarna flygare och flygtrafikledningstjänster)

- specialutrustning som krävs för den aktu-

ella flygningen (t.ex. mätare, extra syre, utrustning för första hjälpen, kontakt- och navigationsanordningar, ljus och räddningsfallskärm),

- omedelbara åtgärder efter flygningen (t.ex. ifyllande av resedagboken och dokumentation av eventuella fel i den tekniska loggen)

- fallskärmshoppning

- avancerad flygning

- flygbogsering

- spridning av ämnen eller fällning av föremål.

Föreskrifterna skall basera sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt på JAA:s, ECAC:s och Eurocontrols normer och rekommendationer. Dessutom kan särbehov som följer av förhållandena i Finland beaktas. I synnerhet föreskrifter om fallskärmshoppning, avancerad flygning, flygbogsering samt spridning och fällning av ämnen och föremål måste trots allt meddelas som nationella föreskrifter, eftersom det i de organ som utformar internationella normer än så länge har ansetts att dessa verksamheter lämpligen faller inom den nationella regleringen. Både verksamhetsutövarens egen och tredje parter säkerhet står som utgångspunkt för Luftfartsförvaltningens föreskrifter. Här handlar det om föreskrifter av teknisk natur som är nödvändiga för trygga flygningar och som ofta måste uppdateras på grund av den tekniska utvecklingen. På grund av det stora antalet föreskrifter och deras detaljrikedom är det inte ändamålsenligt att ta in dem i lagtexten.

63 §. Försorg om luftfartyg, passagerare och gods. I paragrafen bestäms om befälhavarens och besättningens skyldighet att dra försorg om luftfartyget samt passagerare och gods som transporteras i fartyget. Om ett luftfartyg råkar i nöd, skall befälhavaren och besättningen med till buds stående medel skydda luftfartyget samt personer och egendom ombord.

64 §. Passagerarnas skyldigheter på flygningar. Enligt paragrafen får passagerarna inte äventyra flygningens säkerhet. Passagerarna skall dessutom för upprätthållande av ordningen och sin egen och andras säkerhet ombord följa de påbud som besättningen utfärdar.

Skyldigheter för passagerarna uppställs också bl.a. i 10 a § i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994).

65 §. Ordning och tvångsmedel. I 1 mom. bestäms om befälhavarens rätt att använda gripande, visitering av personer eller kontroll av gods eller andra motsvarande åtgärder som är nödvändiga för att återställa ordningen eller för att avvärja en fara som hotar säkerheten och vilka utifrån en helhetsbedömning kan anses försvarliga. Vid bedömningen skall hänsyn tas till hur stor faran är samt situationen också i övrigt. Tvångsmedel skall få tillgripas om ett luftfartyg är i fara eller om passagerarnas eller besättningens säkerhet annars kräver det. Befälhavarens rätt att tillgripa tvångsmedel baserar sig bl.a. på den i Tokyo den 14 september 1963 ingångna internationella konventionen om brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg (FördrS 22/1971).

Varje medlem av besättningen är skyldig att utan särskild order ge befälhavaren nödvändigt bistånd. I momentet bestäms dessutom att också passagerarna skall ha rätt, dock inte skyldighet, att ge bistånd på uppmaning av befälhavaren eller en medlem av besättningen. Passagerarna bistår då befälhavaren och besättningsmedlemmarna i enlighet med anvisningarna.

Enligt 2 mom. skall medlemmarna av besättningen och passagerarna ha rätt att vidta sådana förebyggande åtgärder som avses i 1 mom. utan befälhavarens uppmaning, om det är uppenbart att åtgärden är nödvändig för att skydda luftfartyget eller personer eller egendom ombord. Med uppenbart avses att medlemmarna av besättningen eller passagerarna utifrån de händelser som föregått enligt en objektiv bedömning har grundad anledning att anta att situationen utvecklas i en farlig riktning om man inte ingriper i tid. Bestämmelsen är nödvändig för att både medlemmarna av besättningen och passagerarna skall ha möjlighet att omedelbart ingripa i störande verksamhet i samband med flygning och i andra hotfulla störande situationer utan något påbud av befälhavaren. Ett luftfartygs befälhavare måste i hög grad koncentrera sig på att manövrera luftfartyget och det kan inte antas att befälhavaren alltid hinner bedöma de situationer som håller på att utvecklas i

kabinen. Besättningens och passagerarnas rätt att ingripa i situationen innebär därför större möjligheter att förhindra att situationen blir farlig för luftfartyget och passagerarna.

Enligt 3 mom. skall de tvångsmedel som avses i 1 mom. få användas högst till dess att ärendet kan överföras på den behöriga myndigheten. Exempelvis rätten att gripa en person upphör när en polisman eller någon annan tjänsteman till vars uppgifter den fortsatta utredningen hör har anlänt till platsen. Med behörig myndighet avses här, beroende på situationen, både finska och utländska myndigheter.

I 4 mom. föreslås en informativ hänvisning till bestämmelserna om överdriven användning av maktmedel i strafflagen. Bestämmelserna tillämpas när de åtgärder som avses i paragrafen bedöms i efterhand.

66 §. Luftfartygs handlingar. I 1 mom. sägs att i ett luftfartyg skall när det används för luftfart finnas ett giltigt registreringsbevis och flygvärdighetsbevis eller tillstånd till utövande av luftfart eller ett eventuellt granskningsbevis avseende luftvärdighet. Enligt paragrafen skall dessutom en utredning över obligatoriskt försäkringsskydd finnas med.

Enligt 4 punkten skall Luftfartsförvaltningen kunna bestämma vilka andra handlingar som skall finnas med under en flygning. En förutsättning är att handlingarna är nödvändiga för en trygg flygning och för myndigheternas tillsyn över flygningen. De handlingar som krävs är i praktiken beroende av luftfartygets typ och flygningens karaktär. Sådana handlingar är t.ex. flyghandbok, kontrollistor, förteckning över minimiutrustning, vikt- och balansbesked, operativ licens och drifttillstånd, drifthandbok, resedagbok, licens för radiostation i luftfartyg, utredning över luftfartygets försäkringsskydd, bullerbevis, passagerarförteckning och utredning över frakt och eventuella farliga ämnen. Det kan förutsättas att vissa handlingar är i original medan det för andra gäller att det räcker med en kopia.

I 11 c § i lagen om transport av farliga ämnen finns mera detaljerade bestämmelser om handlingar i samband med transport av farliga ämnen. I lagrummet bemyndigas kommunikationsministeriet och Luftfartsförvaltningen att meddela närmare föreskrifter om hand-

lingarna.

I 2 mom. bestäms på motsvarande sätt som i 1 mom. om de handlingar som inom finskt territorium skall finnas i ett utländskt luftfartyg eller i ett luftfartyg som inte har registrerats.

8 kap. **Kommersiell lufttransport och tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall**

I kapitlet föreslås bestämmelser om kommersiell lufttransport. Bestämmelserna kompletterar gemenskapens lagstiftning i form av förordningen om biljettpriser och tariffer för lufttrafik, tillståndsförordningen, marknads- tillträdesförordningen och förordningen om yttre förbindelser.

Utgångspunkten för gemenskapens lagstiftning är att prövning av ändamålsenligheten inte skall tillämpas när operativa licenser och drifttillstånd beviljas. Alla som uppfyller villkoren för erhållande av tillstånd skall beviljas tillstånd. Priserna behöver inte heller fastställas, bortsett från om det i ett luftfartsavtal mellan Finland och ett tredje land förutsätts att biljettpriserna fastställs.

Operativa licenser och drifttillstånd skall beviljas av Luftfartsförvaltningen. I kapitlet bestäms om villkoren för att tillstånd skall beviljas. I kapitlet bestäms också om internationell flygtrafik samt allmän trafikplikt, som skall införas av kommunikationsministeriet.

Med stöd av det bemyndigande som föreslås i 4 § 1 mom. skall bestämmelser om sådana undantag i fråga om andra än drifttillstånd och operativa licenser som gäller militär luftfart utfärdas genom statsrådets förordning.

67 §. Definitioner. I paragrafen föreslås definitioner som behövs i kapitlet. I paragrafen hänvisas till de gemenskapsförordningar som gäller kommersiell lufttransport och internationella förhandlingar om luftfart och som är direkt tillämpliga i medlemsländerna. I paragrafen definieras dessutom de viktigaste tillstånden i fråga om kommersiell lufttransport samt bruksflyg.

68 §. Drifttillstånd. I paragrafen bestäms om kravet på drifttillstånd. Den finska språkdräkten ändras på så vis att den nuvarande benämningen ”ansiolentolupa” ersätts med

”lentotoimintalupa”, som bättre motsvarar tillståndets karaktär och den engelska benämningen i 67 § 7 punkten. ”Drifttillstånd” används redan nu i den svenskspråkiga gällande luftfartslagen, men i vissa luftfartsbestämmelser används ”yrkescertifikat” eller ”yrkesflygcertifikat” för samma begrepp. Enligt paragrafen krävs det att den som bedriver flygverksamhet skall ha drifttillstånd även när det gäller annan kommersiell flygverksamhet.

Som kommersiell luftfart betraktas inte flygverksamhet som klassificeras som intern verksamhet för en förening som utövar luftfart. Sådan intern verksamhet är t.ex.

- bogsering som utförs av en föreningsmedlem och som avser ett segelflygplan som manövreras av en annan medlem, varvid segelflygplanets förare betalar sin förening ersättning för bogseringstjänsten

- en flygning för fallskärmshopp av en föreningsmedlem vilken inom föreningens verksamhet för fallskärmshoppning genomförs av en annan medlem, varvid fallskärmshopparen betalar sin förening ersättning för tjänsten och

- demonstrationsflygning som genomförs av föreningens flyginstruktör och som riktar sig till en person som bekantar sig med föreningens verksamhet eller en kurs och som ersätter föreningen för de kostnader som flygningen medför.

I vissa fall har det gjorts försök att maskera verksamheten som flygning av föreningsmedlemmar, även om det i själva verket har varit fråga om avgiftsbelagda rundflyg som förutsätter drifttillstånd. En förening har t.ex. värvat nya medlemmar i samband med ett luftfartsevenemang. Medlemmarna godkänns omedelbart och i medlemsavgiften – som betalas direkt i samband med anslutningen – ingår en flygning med föreningens materiel. ”Medlemmarna” har inte ens någon avsikt att ansluta sig till föreningen desto mera permanent och vanligen uppfattar de inte heller evenemanget som någonting annat än ett avgiftsbelagt rundflyg. Sådan skenverksamhet räknas inte som föreningens interna verksamhet och bör inte heller förväxlas med demonstrationsflygningar där sportflygning demonstreras för genuint intresserade amatörer.

Som kommersiell luftfart betraktas inte heller sedvanlig delning av bränslekostnader, hyreskostnader eller motsvarande kostnader mellan dem som deltar i sportflygning.

Delning av kostnader som föranleds av sportflygningsverksamhet kan inte jämföras med t.ex. delning av kostnaderna för arbetsresor med bil. Det är vanligt att äga privatbilar, men bara några få förfogar över ett eget luftfartyg. I praktiken delas kostnaderna för användningen av ett luftfartyg för sportflygning så att de som deltar i flygningen, flygaren medräknad, delar på kostnaderna för hyrningen av luftfartyget. Kostnaderna har kunnat delas utan att verksamheten har betraktats som flygverksamhet i förvärvssyfte. Modellen förekommer allmänt även i andra länder.

Praxis enligt luftfartslagen och skattemyndighetens praxis bör sammanfalla. Om tolkningarna enligt luftfartslagen och skattemyndighetens tolkningar av gränserna för kommersiell luftfart avviker från varandra, kan situationen inte anses vara entydig eller rättvis ur enskilda medborgares synvinkel. Enligt skattemyndighetens tolkning har vissa allmännyttiga verksamhetsformer av tradition ansetts falla utanför inkomstbeskattningen. Sådana verksamhetsformer i talkoanda som utgör en del av hobbyverksamheten är inte kommersiell luftfart, oavsett att vissa självkostnadsbaserade ersättningar kan betalas för verksamheten. Ersättningarna hänför sig till täckning av kostnaderna för användningen av ett luftfartyg och avsikten är inte att nå rörelsevinst.

Allmännyttig flygverksamhet hänförs inte heller till kommersiell luftfartsverksamhet. Flygverksamhet som betraktas som allmännyttig verksamhet är t.ex.

- verksamhet som avser skogsbrandsflygning och som bedrivs av en föreningsmedlem
- annan frivillig allmännyttig biståndsverksamhet som bedrivs av en föreningsmedlem, såsom övervakning av oljeskador på havsområden och algobservationer samt

- en föreningsmedlems deltagande i frivillig efterspanings- och räddningsverksamhet, varvid föreningen får ersättning enligt självkostnadsprincipen av en utomstående instans.

Drifttillstånd skall inte krävas, om den som bedriver flygverksamhet har ett motsvarande tillstånd som utfärdats i en annan stat och

som Luftfartsförvaltningen erkänner. Ömsesidigt internationellt erkännande av tillstånd som hänför sig till luftfart baserar sig på artikel 33 i Chicagokonventionen. Motsvarande bestämmelser finns också i tillståndsförordningen.

69 §. Beviljande av drifttillstånd. Enligt 1 mom. skall Luftfartsförvaltningen bevilja drifttillstånd, om sökanden uppfyller villkoren enligt paragrafen. Drifttillstånd beviljas för viss tid. När tidsfristen bedöms skall hänsyn tas till sökandens verksamhetsmässiga förutsättningar, de bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten och motsvarande grunder. Bestämmelserna finns i gemenskapens lagstiftning och standarder som avses i Chicagokonventionen. Nya företagare kan beviljas tillstånd för en kortare tid än etablerade företagare. Ett tillstånd kan gälla en begränsad tid också på den grunden att krav som gäller materielen, personalen och verksamheten ändras.

I drifttillståndet beskrivs hurdan flygverksamhet tillståndshavaren får bedriva.

Enligt 2 mom. skall drifttillstånd kunna beviljas endast sådana juridiska personer eller medborgare i en medlemsstat som har hemort eller huvudsakligt driftsställe i Finland.

I artikel 9 i tillståndsförordningen ställs som villkor för utfärdande av operativ licens och för dess giltighet att det berörda lufttrafikföretaget har ett gällande drifttillstånd att utöva trafikerättigheter som täcker den verksamhet som den operativa licensen omfattar och som uppfyller kraven i förordningen. För att ett drifttillstånd skall beviljas skall det förutsättas att sökanden har den på utbildning och erfarenhet baserade kompetens och organisation samt de ekonomiska och verksamhetsmässiga förutsättningar som krävs för att sökanden skall kunna bedriva sin flygverksamhet på ett betryggande sätt. Som en förutsättning föreskrivs dessutom att sökanden har sådan flygmateriel som lämpar sig för den aktuella formen av flygverksamhet. Det räcker med att den materiel som krävs står till sökandens förfogande senast när den flygverksamhet som avses i tillståndet inleds.

I 3 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen att meddela sådana närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av drift-

tillstånd som förutsätts för trygg flygverksamhet. Bestämmelsen bemyndigar Luftfartsförvaltningen att i Finland verkställa de krav på flygverksamheten, tekniken och ekonomin som för säkerställande av trygg flygverksamhet har uppställts i de gemensamma europeiska luftfartskraven (JAR-OPS) när det gäller kommersiell luftfart.

Föreskrifterna kan gälla

- drifttillståndshavarens organisation och personal, såsom ansvariga personer, besättningskrav, personalutbildning och kompetensvillkor för personalen

- materiel, såsom krav på prestandavärden för de luftfartyg som används för verksamheten, lastningsrestriktioner, utrustning, anordningar, mätare, kontakt- och navigationsutrustning, underhållsverksamhet samt handlingar och handböcker i anslutning till användningen av ett luftfartyg

- säkerhetssystemet

- verksamhetsmetoder, såsom drift- och kvalitetshandböcker, anvisningar, väderminima, minimiflyghöjder, områden, information och anvisningar som gäller flygvägar och flygplatser, flyg- och arbetstidsrestriktioner samt krav på vilotider, lufttransport av farliga ämnen och föremål och krav som gäller luftfartsskydd för den civila luftfarten.

Enligt momentet skall Luftfartsförvaltningen dessutom vid behov kunna meddela föreskrifter om de ekonomiska förutsättningarna för dem som bedriver kommersiellt bruksflyg, utbildningsverksamhet eller enbart verksamhet som avser rundflyg. Dessa verksamhetsformer faller utanför regleringen av operativa licenser. Grunden för kraven är att om den som bedriver flygverksamhet inte har tillräckliga ekonomiska förutsättningar för verksamheten, är risken att flygsäkerheten försämras t.ex. på grund av att underhållet försummas.

70 §. Operativ licens. I 1 mom. hänvisas till tillståndsförordningen. I Finland skall operativa licenser beviljas av Luftfartsförvaltningen.

Enligt artikel 11.1 i tillståndsförordningen kan en medlemsstat bestämma att en provning skall göras ett år efter det att en ny operativ licens har utfärdats och därefter vart femte år. Av skäl som hänför sig till flygsäkerheten och för att säkerställa effektiv över-

vakning av nya företags förutsättningar för verksamheten föreslås att en bestämmelse om detta tas in i 2 mom.

Enligt artikel 8.2 punkt a kan den medlemsstat som utfärdar licenser välja mellan att låta ett lufttrafikföretag registrera luftfartyg i sitt nationella register eller inom gemenskapen. I tillståndsförordningen förutsätts dock att om ett leasingavtal för ett luftfartyg som är registrerat inom gemenskapen har godkänts enligt artikel 10 i förordningen, kan en medlemsstat inte kräva att luftfartyget registreras i dess eget register, om detta kräver ombyggnader av luftfartyget. I 3 mom. föreslås en bestämmelse som medger ett sådant undantag.

71 §. Flygtrafik på flygvägar inom gemenskapen med start- och ändpunkt i Finland. I paragrafen bestäms om bedrivande av flygtrafik på flygvägar i Finland och på andra flygvägar inom Europeiska unionen med start- och ändpunkt i Finland. Med bedrivande av flygtrafik avses här transport av passagerare, post och fraktgods. Paragrafen kompletterar i behövliga delar marknadstillträdesförordningen.

I 1 mom. hänvisas till att för bedrivande av flygtrafik på flygvägar inom gemenskapen med start- och ändpunkt i Finland förutsätts en operativ licens som beviljats i en medlemsstat. Till denna del är momentet informativt. Enligt marknadstillträdesförordningen har innehavarna av operativ licens rätt att bedriva transport av passagerare, gods och post inom Europeiska unionen. I momentet föreslås dessutom bli bestämt att Luftfartsförvaltningen i enskilda fall eller på basis av internationella förpliktelser som är bindande för Finland skall kunna bevilja även andra än innehavare av en operativ licens som beviljats i en medlemsstat tillstånd att bedriva sådan trafik. Det här gäller i praktiken rättigheter enligt den s.k. femte friheten som genom luftfartsavtal beviljats flygbolag från tredje länder. Ett sådant flygbolag från tredje land kan genomföra fortsättningsflyg inom gemenskapen. Enligt internationell praxis förutsätts då ett godkännande av luftfartsmyndigheten. I momentet bemyndigas Luftfartsförvaltningen att bevilja ett sådant tillstånd.

Även om en innehavare av operativ licens inte behöver något annat tillstånd för flygtra-

fiken, behöver myndigheten fortfarande för statistikföringen och tillsynen uppgifter om flygbolagens avgifter, platsutbud och tidtabeller. I 2 mom. föreslås en bestämmelse om skyldigheten för innehavare av operativ licens att anmäla dessa uppgifter. I fråga om bolag som är registrerade i medlemsländerna har det tidigare godkännandeförfarandet ändrats till ett anmälningsförfarande. Genom bestämmelsen begränsas inte skyldigheten enligt 154 § att underrätta Luftfartsförvaltningen om uppgifter som gäller flygtrafiken.

I luftfartsavtal förutsätts i regel att den nationella myndigheten godkänner tidtabellerna. I flera avtal finns också bestämmelser om godkännande av platsutbudet och transportavgifterna. I avtalen fastställs också den nationella luftfartsmyndigheten, och därför är det inte nödvändigt att i luftfartslagen ta in någon separat bestämmelse om godkännandeförfarandet.

72 §. Allmän trafikplikt. I paragrafen bestäms om allmän trafikplikt enligt marknads- tillträdesförordningen till den del det behövs kompletterande nationella bestämmelser. Enligt 1 mom. skall kommunikationsministeriet besluta om införande av allmän trafikplikt i Finland enligt artikel 4 i marknadstillträdesförordningen. I enlighet med självstyrelselagen för Åland har landskapet Åland dock delvis överlappande befogenheter när det gäller att införa allmän trafikplikt som gäller Åland.

Enligt 2 mom. skall kommunikationsministeriet vid behov i fråga om flygvägar för vilka införts allmän trafikplikt kunna införa begränsningar enligt marknadstillträdesförordningen när det gäller regelbunden flygtrafik för andra än det flygbolag som valts att bedriva trafiken. För detta förutsätts att begränsningarna är nödvändiga för att trygga trafiken på de linjer som omfattas av allmän trafikplikt.

73 §. Regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredje länder. Enligt 1 mom. skall Luftfartsförvaltningen bevilja flygvägsvisa trafiktillstånd för regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredje länder. I praktiken skall trafiktillstånd utfärdas för viss tid eller tills vidare.

I 2 mom. bestäms om förutsättningarna för att ett trafiktillstånd skall beviljas. Ett trafik-

tillstånd skall för det första beviljas en sådan innehavare av operativ licens som är etablerad i Finland. Begreppet etablering (*establishment*) är centralt med tanke på den gemensamma marknaden i Europeiska unionen. Året 2002 bekräftade Europeiska gemenskapernas domstol i domarna i de s.k. *Open Skies*-målen (domslut i målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98 (Finland), C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98 av den 5 november 2002) vikten av etablering också när det gäller kommersiell flygtrafik som riktar sig till områden utanför Europeiska unionen. Frågan om när ett bolag anses vara etablerat i Finland har inte definierats exakt i lagstiftningen. I praktiken har EU-flygbolag ansetts vara etablerade i Finland då de bedriver trafik i Finland, från Finland eller till Finland.

Beviljande av trafiktillstånd för ett flygbolag från tredje land hänförs i regel till tillämpningen av luftfartsavtalet mellan Finland och det aktuella tredje landet. I praktiken utnämns flygbolaget av luftfartsmyndigheten i det nämnda tredje landet, vilken också beviljar bolaget trafiktillstånd. Efter det har den finska myndigheten möjlighet att reagera på utnämningen på de villkor som fastställts i luftfartsavtalet.

Mellan Finland och ett sådant tredje land med vilket Finland inte har ingått något luftfartsavtal kan kommersiell flygtrafik bedrivas endast med godkännande av båda staterna. Sådana situationer har varit sällsynta. När Europeiska unionens och kommissionens roll har ökat i och med förordningen om yttre förbindelser behövs det trots allt en bestämmelse också för t.ex. sådana situationer där det inte finns något luftfartsavtal mellan Finland och ett tredje land och gemenskapens förhandlingar med det tredje landet drar ut på tiden. I praktiken kan sådana gemenskapsförhandlingar hindra Finland från att inleda egna förhandlingar om ett luftfartsavtal.

I dylika situationer säkerställer den finska luftfartsmyndigheten att det aktuella utländska flygbolaget kan anses uppfylla minimikraven enligt Chicagokonventionen, t.ex. att det har ett tillstånd som beviljats av den egna nationella myndigheten och som motsvarar ett drifttillstånd. Dessutom säkerställs att flygbolaget uppfyller de kriterier som i för-

ordningen om skyddsregler uppställts för flygbolag som trafikerar inom Europeiska unionen, att materielen uppfyller kriterierna och att försäkringsskyddet är i skick. Myn-digheten kontrollerar också vilka uppgifter som fått om bolaget i synnerhet genom rampinspektioner som utförts i medlemssta-terna.

Om dessa förutsättningar av teknisk natur är i ordning, fattas beslut om inledande av trafik under ledning av kommunikationsmi-nisteriet. En bestämmelse om dessa situationer föreslås i 3 punkten.

Om de fördragsslutande parterna har kommit överens om det i luftfartsavtalet, faststäl-ler Luftfartsförvaltningen vid behov trans-portavgifterna, platsutbudet, tidtabellerna och övriga flygtrafiksvillkor för trafiken på olika flygvägar. En bestämmelse om detta föreslås i 3 mom. Fastställelse kan komma i fråga t.ex. på basis av avtalsbestämmelserna i luft-fartsavtalet eller i sådana fall då det inte finns något luftfartsavtal mellan Finland och en tredje stat.

74 §. Flygvägar som omfattas av använd-ningsbegränsningar. I 1 mom. bestäms om beviljande av trafiktillstånd på flygvägar som omfattas av användningsbegränsningar på basis av luftfartsavtal. Enligt artikel 5 i för-ordningen om yttre förbindelser gäller att i sådana fall där det genom ett luftfartsavtal har införts begränsningar av utnyttjandet av trafikrättigheter skall medlemsstaten se till att trafikrättigheter fördelas mellan berättiga-de EG-lufttrafikföretag enligt ett icke-diskriminerande och öppet förfarande. Ge-nom luftfartsavtal begränsas t.ex. antalet flygbolag på de överenskomna flygvägarna, antalet veckoturer eller kapaciteten. Luft-fartsförvaltningen skall besluta om vilken el-ler vilka av dem som ansöker om trafiktill-stånd som skall få bedriva trafik. Ett beslut om trafiktillstånd skall basera sig på över-gripande granskning, där hänsyn tas till pas-sagerar- och godstrafikens behov, främjande av konkurrens och en balanserad utveckling av flygtrafiken inom gemenskapen.

I 2 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltning-en att meddela närmare föreskrifter om förfarandet för beviljande av trafiktillstånd. I frå-ga om ansökan om trafiktillstånd gäller Luft-fartsverkets myndighetsföreskrift, där förfar-

andet för ansökan om trafiktillstånd be-skrivs.

75 §. Icke-regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredje länder. Regleringen av charterflygningar baserar sig på artikel 5 punkt 2 i Chicagokonventionen. Närmare be-stämmelser ingår i bilaga 9 till konventionen. För Finlands vidkommande är också den i Paris i april 1956 ingångna multilaterala överenskommelsen om kommersiella rättig-heter för den icke-regelbundna lufttrafiken i Europa (FördrS 15/1957) fortfarande av in-tresse. Dess betydelse har givetvis minskat genom liberaliseringen av flygtrafiken inom gemenskapen, i synnerhet genom marknads-tillträdesförordningen.

Europeiska civila luftfartskonferensen ECAC har sammanställt en handbok om sina rekommendationer för charterflygningar (*Manual on the Status of Implementation of ECAC Recommendations Relating to Non-Scheduled Air Transport*).

Icke-regelbunden flygtrafik är i princip be-roende av tillstånd världen över. I och med marknadstillträdesförordningen har till-ståndsplikten dock försvunnit helt inom Eu-ropeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-bolagens flyg inom EES-området). Dessutom har tillståndsplikten luckrats upp genom det ovan nämnda Parisfördraget.

Enligt 1 mom. skall Luftfartsförvaltningen vara den myndighet som beviljar tillstånden, vilket motsvarar nuläget. Tillstånd skall be-viljas för enstaka flygningar eller flygserier med flera flygningar. För att erhålla tillstånd skall lufttrafikföretaget visa att dess drifttill-stånd och operativa licens eller tillstånd som motsvarar dessa gör det möjligt att bedriva trafiken. Dessutom skall det förfoga över ma-teriel som lämpar sig för tillbörliga flygning-ar.

Tillstånd kan vägras, om det finns anled-ning att misstänka att sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt. Tillstånd skall inte hel-ler beviljas, om sökanden inte har tillräcklig ansvarsförsäkring för skador vid luftfart. En grund för att vägra tillstånd kan också vara misstankar om att sökanden försöker kringgå de krav på bedrivande av regelbunden flyg-trafik som uppställs i 73 och 74 §. Även öm-sesidighet kan ligga till grund för att vägra

tillstånd, dvs. tillstånd skall inte beviljas om den stat som sökanden kommer från inte skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag ett motsvarande tillstånd.

I 2 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen att meddela föreskrifter om förfarandet för ansökan om tillstånd. För att kunna bedöma förutsättningarna för att tillstånd skall beviljas och för att kunna individualisera tillstånden behöver Luftfartsförvaltningen bl.a. följande uppgifter: flygbolagets namn och adress, flygnummer, luftfartygets typ, luftfartygets registernummer, flygningens ändamål, såsom charterflygning, taxiflyg eller humanitär flygning, i fråga om charterflygning beställaren och dennes kontaktuppgifter, antalet passagerare samt fraktens slag och mängd, luftfartygets flyglinje och tidtabell samt de flygplatser där luftfartyget upptar eller avlämnar passagerare eller frakt.

I synnerhet flygbolag från tredje länder kan ha dålig kännedom om de krav som skall uppfyllas vid flygning till Finland. Med stöd av det nämnda bemyndigandet kan Luftfartsförvaltningen genom sina föreskrifter förutsetta att sökanden lämnar in t.ex. kopior av sitt drifttillstånd, försäkringsintyg som gäller flygplanen, bullerbevis och bolagets säkerhetsprogram, en utredning över att de flygplan som används för flygningarna är utrustade med ett flygburet kollisionsavvärjande system som stämmer överens med kraven samt att dörren mellan förarkabinen och passagerarutrymmet uppfyller kraven. Syftet med föreskrifterna är att säkerställa passagerarnas minimiskydd.

I momentet bemyndigas Luftfartsförvaltningen ytterligare att genom föreskrifter begränsa den andel som andra lufttransporter än de som säljs som en del av paketresorna utgör av det totala platsutbudet på varje flygning (s.k. Seat Only-flygningar). Charterflygningar är i huvudsak avsedda för paketresor. Passagerarplatser på flygningarna bör säljas som en del av respaketet, där den andra delen utgörs av t.ex. inkvartering på hotell. Sådana begränsningar enligt internationell praxis kan behövas för att den icke-regelbundna flygtrafiken tillräckligt tydligt skall kunna åtskiljas från den regelbundna flygtrafiken.

I 3 mom. förutsätts att det i de föreskrifter

som avses i 2 mom. i tillämpliga delar tas hänsyn till gemenskapens lagstiftning om bedrivande av charterflygtrafik samt

- standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen
- beslut av Eurocontrol
- ECAC:s rekommendationer
- internationell praxis till den del den är allmänt tillämplig i medlemsstaterna.

76 §. Bruksflygtillstånd. I 1 mom. sägs att för bruksflyg krävs ett bruksflygtillstånd av Luftfartsförvaltningen. Tillståndet behövs även om verksamheten inte bedrivs i kommersiellt syfte.

För att bruksflygtillstånd skall beviljas förutsätts enligt momentet att sökanden har den organisation och personal som krävs för att bruksflyg skall kunna utföras på ett betryggande sätt samt förfogar över materiel som lämpar sig för den planerade verksamheten. Bruksflyg är flygverksamhet som ofta innebär avvikelser från trafikreglerna för luftfart. Verksamheten kan omfatta verksamhet som kräver specialutbildning, flygverksamhet på exceptionellt låg flyghöjd eller behov av att använda specialanordningar som installerats i luftfartyget och som kan påverka luftfartygets flygegenskaper. Av dessa orsaker kan verksamheten vara förenad med ökade säkerhetsrisker, vilket gör det befogat att kräva tillstånd för verksamheten. Tillståndspliktigt verksamhet möjliggör ändamålsenlig övervakning. Det är omöjligt att utforma en heltäckande förteckning över alla underarter av bruksflyg, eftersom det ständigt utvecklas nya verksamhetsformer.

Kravet på tillstånd motsvarar 63 § 1 mom. i den gällande lagen. Enligt det föreslagna momentet skal det inte heller krävas något separat bruksflygtillstånd när Luftfartsförvaltningen har beviljat en organisation ett drifttillstånd och bruksflygverksamheten har anknutits till villkoren i drifttillståndet.

Som ett undantag från kraven på bruksflygtillstånd föreskrivs i momentet att en företagare från en annan medlemsstat skall ha rätt att utöva verksamhet utan ett finskt tillstånd, om det inte krävs något bruksflygtillstånd i den aktuella medlemsstaten och verksamhetsutövaren visar att verksamhetsutövaren uppfyller de krav i fråga om tillstånd, behörigheter och andra motsvarande krav som

ställt i medlemsstaten. Även i sådana fall gäller det att iaktta de villkor som Luftfartsförvaltningen uppställt för säkerställande av trygg verksamhet.

Enligt 2 *mom.* krävs inte bruksflygtillstånd för de former av bruksflyg som räknas upp i momentet. Dessa relativt begränsade former av bruksflyg som i tillräcklig grad på förhand omfattas av Luftfartsförvaltningens föreskrifter är inte förenade med sådana uppenbara risker att det är befogat att kräva tillstånd.

I 3 *mom.* bemyndigas Luftfartsförvaltningen att tillåta att även annat bruksflyg än bruksflyg enligt momentet skall få genomföras utan tillstånd. För att en viss form av bruksflyg skall befrias från kravet på tillstånd förutsätts då dessutom att verksamheten inte avviker från normal privatflygning i den grad att det för tryggande av säkerheten finns behov av tillsyn via ett tillstånd. Bestämmelsen motsvarar 63 § 2 *mom.* i den gällande lagen.

I 4 *mom.* bemyndigas Luftfartsförvaltningen att ställa sådana närmare villkor för beviljande av bruksflygtillstånd som förutsätts för att trygga säker verksamhet med bruksflyg. Föreskrifterna kan gälla följande som förutsätts för uppdraget: dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om tillståndshavarens organisation och personal, materiel som används samt drifhandböcker och metoder. Luftfartsförvaltningen bemyndigas dessutom att meddela föreskrifter om de ekonomiska förutsättningarna för innehavare av bruksflygtillstånd, för att det skall finnas tillräckligt med medel för att säkerställa trygg verksamhet.

Enligt 5 *mom.* skall bruksflygtillstånd beviljas sådana sökande som uppfyller kraven. Bruksflygtillstånd skall beviljas för viss tid. Grunderna för bestämmande av tidsfristen har behandlats i samband med motiveringen till 69 § 1 *mom.*

I 6 *mom.* bestäms om användning av luftfartyg för bruksflyg. Utgångspunkten är att luftfartyg som registrerats i luftfartygsregistret i Finland skall användas för bruksflyg. Luftfartsförvaltningen kan dessutom tillåta att ett luftfartyg som registrerats i en annan medlemsstat används för bruksflyg, om tillsynen över dess flygsäkerhet kan utövas som sig bör. Utgångspunkten är att luftfartyg som registrerats i ett tredje land inte skall få an-

vändas för bruksflyg, men användning skall kunna tillåtas med tillstånd av Luftfartsförvaltningen. Flygsäkerhet står som utgångspunkt för beviljande av tillstånd, men även tillgången på luftfartyg som lämpar sig för bruksflyg kan användas som prövningsgrund, om det inte i Finland eller en medlemsstat finns materiel som lämpar sig för t.ex. tungt lyftarbete. Bestämmelsen motsvarar därmed det behov som uppdragats i konkreta situationer. I momentet bemyndigas Luftfartsförvaltningen också att meddela närmare föreskrifter om under vilka förutsättningar ett luftfartyg som registrerats i ett tredje land skall kunna godkännas för bruksflygningsuppdrag.

77 §. *Flygutbildningstillstånd.* Enligt 1 *mom.* krävs tillstånd av Luftfartsförvaltningen också i sådana fall då flygutbildning inte ges i kommersiellt syfte. Tillstånd krävs både för utbildning som ges ombord på ett luftfartyg och för teoretisk utbildning. Tillstånd krävs för utbildning som hänför sig till erhållande av och fortsatt giltighet för certifikat, kompetens, behörighet eller godkännande. Enligt kraven i JAR-FCL förutsätts att den som bedriver flygutbildningsverksamhet har godkänts som utbildningsorganisation (*Flight Training Organisation Approval*) och som utbildningsorganisation för den aktuella typen (*Type Rating Training Organisation Approval*) eller i fråga om privatflygarutbildning att utbildningsorganisationen har registrerats. I vissa fall föreligger också skyldighet att återkalla dylika godkännanden och registreringar. Tillståndspliktig verksamhet möjliggör ändamålsenlig övervakning.

För att flygutbildningstillstånd skall beviljas är den grundläggande förutsättningen enligt momentet att sökanden har den organisation och personal som krävs för trygg och tillbörlig flygutbildning och förfogar över materiel, lokaler och läromedel som lämpar sig för den planerade verksamheten.

Kravet på ett separat flygutbildningstillstånd skall enligt momentet inte gälla en sådan utövare av flygutbildningsverksamhet som har ett drifttillstånd och där flygutbildningen ingår i de verksamhetsformer som godkänts i tillståndet.

I 11 a § i lagen om transport av farliga ämnen finns särskilda bestämmelser om perso-

nalens behörighet i uppgifter som hänför sig till lufttransporter. Den utbildning som ges den som utför lufttransporter eller personer som är anställda hos denna skall vara godkänd av Luftfartsverket. I enlighet med lagförslaget om Luftfartsförvaltningen överförs uppgifterna på Luftfartsförvaltningen.

I 2 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen att ställa sådana närmare villkor för beviljande av flygutbildningstillstånd som förutsätts för säkerställande av trygg flygutbildning. Föreskrifterna kan gälla följande som förutsätts för uppdraget: dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om tillståndshavarens organisation och personal, undervisningslokaler och övriga läromedel som drifhandböcker, verksamhetsmetoder och utbildningsprogram.

Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om ansökan om godkännande för utbildning av personal som har hand om uppgifter som hänför sig till lufttransport av farliga ämnen, anmälan om utbildning och anmälan om ändringar som gäller utbildningen (förordningen om lufttransport av farliga ämnen 210/1997). Genom beslut av Luftfartsförvaltningen kan närmare föreskrifter meddelas om det praktiska genomförandet av utbildningen och om andra tekniska detaljer i anslutning till utbildningen.

Flygutbildningstillstånd skall beviljas sådana sökande som uppfyller kraven. En bestämmelse om detta föreslås i 3 mom. Flygutbildningstillstånd skall beviljas för viss tid. Grunderna för bestämmande av tidsfristen har behandlats i samband med motiveringen till 69 § 1 mom.

I 4 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen att meddela närmare föreskrifter om när flygutbildning får ges utan flygutbildningstillstånd. Bestämmelsen motsvarar 63 § 2 mom. i den gällande lagen.

För att en viss form av flygutbildning skall befrias från kravet på tillstånd förutsätts att det inte är nödvändigt att skaffa ett tillstånd för att trygga säkerheten. Sådan verksamhet är t.ex. repetitionsutbildning, typutbildning som gäller enklare luftfartyg och utbildning som inte siktar till ett certifikat, t.ex. utbildning i konstflygning (avancerad flygning).

78 §. Flyguppvisningstillstånd och flygtäv-

lingstillstånd. Enligt 1 mom. skall tillstånd av Luftfartsförvaltningen krävas för ordnande av flyguppvisningar och flygtävlingar. Tillstånd krävs även om evenemanget inte ordnas i kommersiellt syfte. Av flygverksamhetens karaktär följer att flyguppvisningar inrymmer risker för den publik som samlats. Också flygtävlingar inrymmer större risker än vid normal flygverksamhet i synnerhet när antalet deltagare är stort, även om normala regler för flygning skall följas under tävlingarna.

Enligt momentet gäller att för att flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd skall beviljas förutsätts att sökanden har den organisation och personal som krävs för att uppvisningen eller tävlingen skall kunna genomföras på ett betryggande sätt. Dessutom förutsätts att den materiel som används vid det evenemang som avses i tillståndet, de som uppträder vid flyguppvisningen eller tävlingsdeltagarna, flygprogrammen och säkerhetsarrangemangen vid evenemanget uppfyller kraven enligt bestämmelserna och föreskrifterna.

Tillståndspliktiga evenemang säkerställer att de kan övervakas på ett ändamålsenligt sätt. Tillstånd krävs också enligt 63 § 1 mom. i den gällande lagen.

I 2 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen att meddela närmare föreskrifter om förutsättningarna för att flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd skall beviljas. Föreskrifterna meddelas för att garantera trygga evenemang. Föreskrifterna kan gälla dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om tillståndshavarens organisation och personal, materiel som används vid evenemanget, de som uppträder vid flyguppvisningen, de uppträdandes flygprogram och tävlingsdeltagarna. Föreskrifter kan dessutom meddelas om verksamhetsmetoderna för innehavare av flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd, säkerhetsarrangemangen vid evenemangen och kontakterna med andra myndigheter än luftfartsmyndigheterna.

Flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd skall beviljas sökande som uppfyller kraven. En bestämmelse om detta föreslås i 3 mom. Flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd skall beviljas särskilt för varje evenemang eller evenemangsserie.

79 §. Administrativa påföljder. I paragrafen hänvisas till de bestämmelser i 16 kap. som gäller ingripande i tillstånd som beviljats en organisation.

Flyguppvisningstillstånd och flygutbildningstillstånd avviker från andra tillstånd på så vis att tillstånd beviljas endast för ett visst evenemang. Om det framkommer behov av att ingripa i verksamheten i anslutning till en flyguppvisning eller flygtävling, t.ex. på grund av de fel och brister i arrangemangen som uppdagas redan på förhand, kan luftfartsmyndigheten dock tillgripa de åtgärder som avses i 149—152 §. Dessutom är det möjligt att omedelbart ingripa i deltagarnas agerande med stöd av 165 och 166 §. Möjligheten att ge innehavarna av flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd en anmärkning eller varning är nödvändig med tanke på övervakningen av framtida evenemang.

9 kap. **Flygplatser och markutrustning**

I kapitlet bestäms om de tillstånd som förutsätts för inrättande och ibruktage av flygplatser och om nyttjanderätt som gäller flygplatser. I kapitlet tas också in bestämmelser om främjande av smidig flygtrafik samt fördelning av avgångs- och ankomsttider.

I kapitlet bestäms om vissa undantag från tillståndsförfarandena när det gäller försvarsmakten. Undantagen begränsas till att gälla enbart militär luftfart samt flygplatser och flygplatser för lätta luftfartyg vilka används uteslutande av försvarsmakten. Genom preciseringarna möjliggörs ändamålsenliga konstruktioner och verksamheter avsedda för rikets försvar samt förpliktas militärmyndigheterna att övervaka verksamheten.

Med stöd av det bemyndigande som föreslås i 4 § 1 mom. skall bestämmelser om undantag från kapitlet i fråga om militära flygplatser utfärdas genom förordning av statsrådet. Med stöd av bemyndigandet i 4 § 2 mom. kan den militära luftfartsmyndigheten meddela närmare föreskrifter om militära flygplatser.

80 §. Definitioner. I 1 mom. definieras de begrepp som används i kapitlet.

Med *flygplats* (lentopaikka) avses ett be-

stämt land- eller vattenområde eller ett område på en konstruktion, vilket helt eller delvis har anordnats så att luftfartyg skall kunna landa, starta samt röra sig till lands och på vattnet. Definitionen enligt den gällande luftfartslagen har preciserats genom tillägget ”ett område på en konstruktion”, vilket avser helikopterflygplatser på taket av byggnader eller på motsvarande platser.

Som *flygplats* (lentoasema) definieras också en flygplats med fast flygtrafikledningstjänst. Definitionen motsvarar definitionen enligt den gällande lagen. Enligt bilaga 14 till Chicagokonventionen skall landflygplatser som används för internationell trafik med flygplan godkännas (*certifieras*). Eftersom flygplats (lentopaikka) som används för internationell trafik är ett diffust begrepp, är det ändamålsenligt att begränsa godkännandet till att gälla flygplatser (lentoasema). Det är nödvändigt att definiera flygplats (lentoasema) i lagen också därför att begreppet används bl.a. i luftfartsavtalen. Innehållet i den föreslagna definitionen motsvarar i sak definitionen av flygplats (lentoasema) i 2 § 2 punkten i lagen om säkerhetskontroller inom flygtrafiken (305/1994) som föreslås bli upphävd genom denna lag. Karakteristiskt för flygplatser (lentoasema) är tjänster, utrustning och personal som lämpar sig för kommersiell flygtrafik. Fast flygtrafikledningstjänst innebär inte service dygnet runt, utan flygplatsens (lentoasema) öppettider kan också vara begränsade.

I gemenskapens lagstiftning har begreppet flygplats olika betydelse i olika rättsakter. Enligt definitionen i t.ex. marknadstillträdesförordningen avses med flygplats ett område i en medlemsstat som står öppet för kommersiell lufttransport, och enligt definitionen i t.ex. förordningen om skyddsregler avses med flygplats ett område i en medlemsstat som står öppet för kommersiell flygtransport. Skillnaderna i definitionerna har inte någon speciellt stor betydelse för tillämpningen av bestämmelserna.

Med *flygplats för lätta luftfartyg* avses en flygplats (lentopaikka) som används för flygverksamhet med segel- och motorsegelflygplan, luftskepp, varmluftsballonger och andra lätta luftfartyg som Luftfartsförvaltningen definierar närmare. Definitionen mot-

svarar definitionen i 39 § i den gällande luftfartslagen. En flygplats för lätta luftfartyg är avsedd att användas för sådana lätta luftfartyg som i huvudsak används för hobbyverksamhet och eventuellt för flygutbildning som gäller sportflygning. Lätta luftfartyg är förutom de segel- och motorsegelflygplan, luftskepp och varmluftsballonger som nämns som exempel i paragrafen även bl.a. flygplan som hör till de klasserna VLA (*Very Light Aeroplane*) och UL (*Ultralight*).

Med *annat område som tjänar luftfarten* avses ett område på vilket det finns från flygplatsområdet avskilda byggnader, konstruktioner eller anordningar som tjänar luftfarten. Avskilda från flygplatsområdet är bl.a. radiofyror för luftfart samt radaranläggningar jämte skyddskonstruktioner och antenner.

Med *intyg över godkännande av flygplats* avses ett tillstånd som bekräftar att ledningsenheten för flygplatsen (lentoasema) och dess personal har den yrkesskicklighet, organisation och de verksamhetsmetoder som krävs för att säkra att lufttrafiken är tillräckligt trygg och att flygplatsen stämmer överens med föreskrifterna. Certifieringskravet baserar sig på de ändrade kraven enligt Chicagokonventionen.

Med *tillstånd till drift av flygplats* avses ett tillstånd som bekräftar flygplatsens (lentoaika) organisation och verksamhetsvillkor och dess överensstämmelse med bestämmelserna och föreskrifterna. Tillståndet, som följer bestämmelserna i den gällande luftfartslagen, skall förutsättas av flygplatser (lentoaika) i fråga om vilka det inte krävs intyg över godkännande av flygplats (lentoasema).

Med *manöverområde* avses en del av flygplatsen som är avsedd för start, landning och taxning med luftfartyg och som inte hör till stationsplattan. Som manöverområde betraktas således inte förtöjningsplatser, kajer eller ramper på stranden av öppna vattenområden när flygplan stiger och landar på öppna vattenområden.

Med *stationsplatta* avses den del av flygplatsen som är avsedd för lastning eller lossning av passagerare, post och fraktgodis samt för tankning, uppställning eller underhåll av luftfartyg.

I 2 mom. bestäms närmare om områden och konstruktioner som hör till en flygplats (len-

topaikka). Vid den närmare definieringen av en flygplats har delvis använts de vedertagna motsvarigheterna till definitionerna enligt Chicagokonventionen, t.ex. manöverområde, stationsplatta och skyddsområden såsom skyddsområdet vid rullbanans slut och skyddsområde för radioanläggningar. Med områden med hinderbegränsningar avses vertikala projektioner på mark- eller vattenytan inom sådana hinderytor som fastställts enligt bilaga 14 till Chicagokonventionen.

Med hjälp av förteckningen preciseras de objekt som omfattas av kapitlets bestämmelser om flygplatser. Avsikten är inte att utsluta tillämpningen av annan lagstiftning som gäller objekten, om inte något annat uttryckligen följer av bestämmelserna i kapitlet.

81 §. Användning av flygplatser och andra områden. Enligt 1 mom. skall i regel endast flygplatser få användas för start och landning med luftfartyg. På särskilda villkor, som anges i 2 mom., skall även andra områden få användas. Detta skall dock inte gälla nödlägen, nödlandningar eller andra därmed jämförbara situationer, såsom när ett luftfartyg utan motor landar på något annat ställe än en flygplats därför att det har blivit omöjligt att fortsätta flygningen till en flygplats. Användning av andra områden än flygplatser tillåts dessutom för militära helikoptrar, andra statliga helikoptrar samt för helikoptrar som används för spanings- och räddningsverksamhet och som utför räddnings- eller handräckningsflygningar eller operativa flygningar. När sådana uppdrag utförs bör landningsplatsen kunna väljas enligt situationens krav.

Innehållet i 1 mom. motsvarar i sak 40 § 1 mom. i den gällande lagen.

För start och landning med helikoptrar skall dessutom få användas landningsområden på fartyg så som bestäms särskilt genom förordningen om helikopterverksamhet på fartyg (64/1996), som utfärdats med stöd av sjölagen (647/1994), och genom trafikministeriets beslut 346/00/96 om helikopterverksamhet på fartyg. I dem ingår närmare bestämmelser om de krav som gäller ett begränsat landningsområde och ett fullständigt landningsområde på fartyg.

I 2 mom. bestäms på motsvarande sätt som i 40 § 3 mom. i den gällande lagen att för till-

fällig användning av ett annat område än en flygplats eller ett öppet vattenområde för start och landning med luftfartyg skall det krävas samtycke av den som äger eller innehar området. Nyttjanderätten kan dock begränsas med stöd av 4 mom. Som tillfällig användning kan inte anses t.ex. sådana fall där konstruktioner för flygverksamhet har uppförts på landområdet eller om området används som stationsort för ett luftfartyg. Vissa mindre, säkerhetsfrämjande åtgärder, såsom plogning av en temporär flygplats på is eller markering av trösklar med granris eller utplacering av vindstrutar, kan dock betraktas som godtagbara åtgärder utan att området på grund av dem bör betraktas som en flygplats.

Med stöd av momentet kan Luftfartsförvaltningen vid behov meddela för säkerheten inom luftfarten nödvändiga närmare föreskrifter. De kan gälla en närmare definition av tillfällig användning, dimensionering av och ytegenskaper hos området, flyghinderbegränsningar och andra omständigheter som påverkar säkerheten vid start och landning avvägda enligt luftfartygets prestanda och egenskaper.

Den militära luftfartsmyndigheten fastställer kraven för militära flygplatser, t.ex. reservlandningsplatser. Med stöd av bemyndigandet i 4 § 2 mom. meddelar den militära luftfartsmyndigheten vid behov föreskrifter om omständigheterna enligt 1—4 punkten i fråga om militära flygplatser.

I 3 mom. sägs att om tillstånd av mark- eller vattenområdets ägare eller innehavare behövs för verksamhet enligt 2 mom., skall beslut om samtycke av delägarlaget för ett samfällt mark- eller vattenområde fattas enligt lagen om samfälligheter (758/1989).

I 4 mom. sägs att om det krävs av hänsyn till flygsäkerheten eller för att trafiken skall kunna löpa smidigt eller av skäl som hänför sig försvaret eller för idkande av näring eller förebyggande av skadliga miljökonsekvenser, kan Luftfartsförvaltningen förbjuda användning av andra områden än en flygplats eller begränsa användningen av ett område som avses i 2 mom. för starter och landningar med luftfartyg. Luftfartsförvaltningen skall höra länsstyrelsen samt vid behov andra myndigheter, om skälet till förbudet eller be-

gränsningen är något annat än flygsäkerhet eller att trafiken skall kunna löpa smidigt. När det gäller flygplatser (lentopaikka) utgör bedömningen ett led i beviljandet av byggnadstillstånd.

82 §. Främjande av smidig flygtrafik. Enligt 1 mom. skall Luftfartsförvaltningen fastställa ett nationellt handlingsprogram för främjande av smidig flygtrafik och, i syfte att utveckla smidig flygtrafik, främja samordningen av verksamheten för de företag och myndigheter som regelbundet verkar på flygplatserna. Bestämmelsen baserar sig på bilaga 9 till Chicagokonventionen, där det förutsätts att ett sådant handlingsprogram görs upp. Samordningen av företagens och myndigheternas verksamhet i anslutning till främjande av smidig flygtrafik skall i fortsättningen, liksom för närvarande, genomföras av en särskild samarbetsgrupp bestående av företrädare för bl.a. gränsbevakningsväsendet, tullen, polisen, försvarsmakten, hälsovårdsmyndigheterna, posten, flygplatserna, flygbolagen och marktjänstföretagen.

Enligt 2 mom. skall ledningsenheten för flygplatsen i enlighet med det nationella handlingsprogrammet och Luftfartsförvaltningens driftsföreskrifter och föreskrifter av teknisk natur sörja för samordningen av verksamheten för de företag och myndigheter som regelbundet verkar på flygplatsen. Det nationella handlingsprogrammet skall göras upp och hållas tidsenligt genom samarbete mellan företagen och myndigheterna. I bilaga 9 till Chicagokonventionen förutsätts också att verksamheten på flygplatserna samordnas. Exempelvis gränsbevakningsväsendet, tullen, polisen, försvarsmakten, flygbolagen och marktjänstföretagen kan delta i samverkan som gäller respektive flygplats.

83 §. Fördelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser. I 1 mom. ingår en informativ hänvisning till slot-förordningen, där det bestäms om fördelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser. I Finland tillämpas slot-förordningen än så länge endast vid Helsingfors-Vanda flygplats.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen ansvara för de uppgifter som anges för medlemsstaterna i slot-förordningen. Luftfartsförvaltningen skall utse den tidtabellsanpassare eller samordnare som avses i artikel 4.1 i

slot-förordningen. Enligt 3 mom. skall dock ledningsenheten för flygplatsen ansvara för en del av uppgifterna.

84 §. Byggnadstillstånd. Med stöd av 1 mom. skall byggnadstillstånd krävas för inrättande och betydande ändringar av en flygplats eller något annat område som tjänar luftfarten. Luftfartsförvaltningen skall bevilja byggnadstillstånd. Statsrådet skall i enskilda fall kunna förbehålla sig rätten att avgöra t.ex. sådana ärenden som gäller byggnadstillstånd av samhällsintresse. Denna rätt för statsrådet är motiverad t.ex. i sådana fall då tillståndsbeslutet är förenat med betydande tvångsinlösningar och då det är ändamålsenligt att alla tillståndsärenden avgörs samtidigt. Med hjälp av rätten kan statsrådet också vid behov styra trafikpolitiken i fråga om flygplatser.

Såsom ändringar som avsevärt inverkar på flygsäkerheten eller landskapsbilden skall kunna anses t.ex. anläggande av en ny rullbana, förlängning av en rullbana eller förnyande av någon annan flygtrafiktjänstanordning på ett område som tjänar luftfarten, t.ex. en radar eller fyr. Förnyande av rullbanors ytbeläggning eller utvidgning av landtrafikområden skall inte betraktas som ändringar som avses i momentet. I de flesta fall skall inte heller utvidgningar av förbindelsebanor eller stationsplattor och inte heller uppförande av sådana byggnader som inte hänför sig till kraven på flygsäkerhet eller smidig trafik betraktas som ändringar.

Momentet motsvarar den gällande luftfartslagen.

Byggnadstillstånd enligt kapitlet skall enligt 2 mom. dock inte krävas för reservlandningsplatser, helikopterlandningsplatser eller flygplatser för lätta luftfartyg som används inom försvarsmaktens verksamhet med modellflygplan, vilka inrättas för försvarsmaktens behov med tanke på krisförhållanden och övning inför sådana. Byggnadstillstånd skall inte heller krävas för helikopterlandningsplatser avsedda för gränsbevakningens behov.

Vägförvaltningen är samarbetsorgan i fråga om reservlandningsplatser, och ärenden som gäller byggnadstillstånd sköts via den. Närmare bestämmelser om reservlandningsplatser finns i landsvägslagen (503/2005). De

preciseringar som gäller helikopterverksamhet och verksamhet med modellflygplan och som tas in i momentet gör det möjligt att på ett ändamålsenligt sätt genomföra de konstruktioner som dessa system kräver.

I 3 mom. bestäms om efterlevnaden av annan lagstiftning som gäller byggande. På flygplatser är det ofta nödvändigt att inlösa markområden för att de flygsäkerhetsstandarder som uppställts för inrättande, ändring och drift av flygplatser skall uppfyllas. I momentet hänvisas därför i sak också till lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (603/1977). Till den del den miljökonsekvensbeskrivning som avses i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994) innehåller de uppgifter om miljökonsekvenser som behövs för tillämpningen av lagen skall inte samma utredning krävas en gång till. Av tillståndsbeslutet skall framgå hur bedömningen enligt den nämnda lagen har beaktats.

Uppförandet av byggnader på flygplatser omfattas av normalt tillståndsförfarande enligt markanvändnings- och bygglagen (132/1999). Med stöd av 4 mom. skall inte bestämmelserna om det åtgärdstillstånd som avses i 126 § i markanvändnings- och bygglagen eller i 62 § i den kompletterande markanvändnings- och byggförordningen (895/1999) tillämpas på inrättande av flygplatser eller andra områden som tjänar luftfarten och inte på byggande av sådana anordningar och konstruktioner som är oundgängliga för flygsäkerheten och en regelbunden flygtrafik, såsom radiofyrar för luftfart och radaranläggningar eller skyddskonstruktioner för dessa. Placeringen av flygtrafiktjänstanordningar bestäms ofta utifrån tekniska omständigheter. Exempelvis färdledsfyrar och radaranläggningar måste av tekniska skäl förläggas till vissa platser, för att det tekniska system som de är beroende av skall fungera. Markytans form och radiotekniska orsaker inverkar på valet av förläggningsplats. Med undantag av flygplatsernas närmaste omgivning finns det bara några få sådana anordningar i hela landet. Anordningarna behövs för att säkerställa flygsäkerheten och en regelbunden trafik. I tillståndsärenden skall Luftfartsförvaltningen i enlighet med 85 § höra kommuner, andra myndigheter och

grannar.

För åtgärder på flygplatser och andra områden som tjänar luftfarten skall inte förutsättas ansökan om tillstånd för miljöåtgärder enligt 128 § i markanvändnings- och bygglagen eller anmälan enligt 129 § i lagen.

85 §. Hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd. I 1 mom. bestäms om möjligheten att avge utlåtande. Innan tillstånd till byggande av en flygplats beviljas skall kommunen samt, enligt ärendets art, försvarsministeriet, miljöministeriet, den regionala miljöcentralen och förbundet på landskapsnivå ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

Hörande skall dock inte tillämpas när det är fråga om anordningar eller konstruktioner som byggs på en flygplats.

Om ansökan om byggnadstillstånd avser byggande eller i 84 § avsedda ändringar av ett annat område som tjänar luftfarten än en flygplats eller konstruktioner och anordningar på en sådan skall enligt 2 mom. kommunen samt, enligt ärendets art, andra behöriga myndigheter samt grannar ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet innan byggnadstillstånd beviljas. Härvid tillämpas förfarandet för hörande enligt förvaltningslagen som ett led i tillämpningen av principerna om god förvaltning.

86 §. Förutsättningar för beviljande av byggnadstillstånd. För att byggnadstillstånd skall beviljas förutsätts enligt 1 mom. att en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfarten samt byggnader, konstruktioner och anordningar på flygplatsen eller området uppfyller de krav som förutsätts för flygsäkerheten och att ett miljöstillstånd enligt miljöskyddslagen (86/2000) har beviljats för flygplatsen. I den gällande lagen nämns inte uppfyllandet av kraven på smidig trafik som grund för att byggnadstillstånd skall beviljas. Med anledning av den ökade flygtrafiken föreslås att momentet kompletteras med ett omnämmande av att de krav som förutsätts för smidig trafik skall uppfyllas. Byggnadstillståndet kan förenas med villkor som säkerställer att tillståndsobjektet uppfyller de krav som gäller flygsäkerheten och smidig trafik.

Dessutom bestäms att Luftfartsförvaltningen av försvarsskäl kan förbjuda att en flyg-

plats inrättas. Vid behandlingen av byggnadstillstånd skall därmed på motsvarande sätt som enligt 81 § 4 mom. hänsyn tas till flygverksamhetens konsekvenser för flygsäkerheten, smidig trafik, försvaret, näringsidkande och förebyggande av konsekvenser för miljön. Omständigheter som hänför sig till säkerheten inom flygtrafiken och smidig trafik beaktas i föreskrifterna enligt 2 mom. och miljökonsekvenserna beaktas i miljöstillståndet. Aspekter som hänför sig till försvaret och näringsidkande beaktas i förfarandet med hörande enligt 85 §.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen meddela sådana närmare föreskrifter om förutsättningarna för byggnadstillstånd som förutsätts för trygg och smidig flygverksamhet. Föreskrifterna kan gälla omständigheter som anges närmare i momentet, dvs. flygplatsers egenskaper och konstruktioner, flygtrafiktjänster på flygplatser, räddningsverksamhet på flygplatser, luftfartsskydd för den civila luftfarten och övriga krav för säkerställande av säker och smidig flygtrafik.

De krav som gäller verksamheten på flygplatser är nödvändiga, även om de inte hänför sig till strukturella omständigheter på flygplatsen. Det är inte förnuftigt att inrätta flygplatser som inte kan användas för det avsedda ändamålet. Föreskrifterna bör basera sig på bilaga 14 till Chicagokonventionen och syfta till att säkerställa att de krav som gäller godkännande av ett flygfält beaktas i tillräcklig grad när flygfält anläggs. Närmare bestämmelser om kraven föreslås i 88 och 90 §.

Enligt 3 mom. skall byggnadstillstånd beviljas för viss tid, minst fem år. Tillståndet skall kunna återkallas, om de villkor som förenats med tillståndet inte iakttas eller om villkoren för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls och om tillståndshavaren inte har avhjälpt bristerna inom en skälig tid som Luftfartsförvaltningen bestämmer.

87 §. Intyg över godkännande av flygplats. I 1 mom. bestäms om det intyg över godkännande som skall krävas för varje flygplats. I intyget skall anges för hurdan trafik eller annan luftfart en flygplats får användas. Luftfartsförvaltningen skall utfärda intyget.

Intyget är en ny tillståndsform som inte fastställs i den gällande luftfartslagen. Kravet på ett intyg baserar sig på ändringarna av bilaga 14 till Chicagokonventionen. Luftfartsinspektionen vid Luftfartsverket har redan förutsatt godkännande för flygplatser med regelbunden internationell passagerartrafik eller charterflygtrafik med större än elvasitiga luftfartyg. Den föreslagna lagen innebär att kravet på ett godkännande utvidgas till att också gälla mindre flygplatser. Kravet kommer därmed att gälla även flygplatser som används uteslutande för inrikestrafik, t.ex. Seinäjoki och S:t Michel. Kravet gäller även Helsingfors-Malms flygplats som används för allmän luftfart samt flygplatserna i Halli, Kauhava och Uttis. Luftfartsverket äger marken för dessa militära flygplatser och är också den som driver flygplatserna. En enhetlig tillståndspraxis behövs med tanke på säkerhetstillsynen över verksamheten på flygplatserna.

Militär luftfart utövas från flygplatser för civil luftfart, gemensamma flygfält för civil och militär luftfart och från flygplatser för militär luftfart. Luftfartsförvaltningen är den myndighet som godkänner de gemensamma flygfälten. Reservlandningsplatser, försvarsmaktens helikopterlandningsplatser och flygplatser för lätta luftfartyg för verksamhet med modellflygplan är avsedda uteslutande för försvarsmaktens verksamhet.

Enligt 2 mom. skall användningen av en flygplats som är i allmänt bruk vara tillåten på samma villkor för alla. Innehållet i bestämmelsen motsvarar 40 § 2 mom. i den gällande lagen och baserar sig på kraven enligt Chicagokonventionen. Den hänvisning till slot-förordningen som föreslås i momentet möjliggör dock användningsbegränsningar som följer av trafikprioriteringar.

I intyget över godkännande fastställs, på framställning av den som driver flygfältet, om flygplatsen är i allmänt bruk eller inte. Alternativen kan vara flygplatser i privat bruk eller flygplatser i militärt bruk där den civila trafiken kan vara begränsad av försvarsskäl eller skäl som hänför sig till verksamheten.

Enligt 3 mom. skall ett intyg över godkännande inte krävas för en flygplats som används uteslutande för militär luftfart eller

statlig flygverksamhet.

88 §. Förutsättningar för beviljande av intyg över godkännande av flygplats. Enligt 1 mom. skall intyg över godkännande av flygplats beviljas en sökande som visar att flygplatsen och dess områden, anordningar, system och verksamheter är förenliga med föreskrifterna liksom att ledningsenheten för flygplatsen och dess personal har den kompetens och erfarenhet som behövs för att driva flygplatsen.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen utifrån internationella säkerhetsnormer meddela sådana närmare föreskrifter om förutsättningarna för intyg över godkännande som förutsätts för trygg och smidig flygverksamhet. Föreskrifterna kan gälla flygplatsers egenskaper och konstruktioner samt ordnande av verksamheten och tryggande av säkerheten och luftfartsskyddet för den civila luftfarten på flygplatser. Kraven enligt detta och föregående moment baserar sig på de standarder och rekommendationer som införts i bilaga 14 till Chicagokonventionen.

Enligt 3 mom. skall ett godkännande beviljas för viss tid eller tills vidare. Giltighetstiden för godkännandet påverkas av t.ex. sådana på förhand kända omständigheter som påverkar möjligheterna att använda flygplatsen och verksamheten vid flygplatsen, såsom betydande ändringar av flygplatsens storlek eller tidsfristerna för andra tillstånd som flygplatsen behöver. Godkännandet skall gälla högst så länge som innehavaren av intyget har rätt att använda flygplatsens land- eller vattenområde.

I 4 mom. hänvisas till de bestämmelser i 16 kap. som gäller åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats en organisation.

89 §. Tillstånd till drift av flygplats. Enligt 1 mom. skall tillstånd till drift krävas för flygplatser för vilka inte förutsätts ett sådant intyg över godkännande som avses i 87 §. Luftfartsförvaltningen skall utfärda tillståndet. I tillståndet skall fastställas vem som driver flygplatsen och vem som är flygplatschef. I tillståndet fastställs dessutom för hurdan trafik eller annan luftfart en flygplats skall få användas.

Enligt 2 mom. skall ett tillstånd till drift inte krävas för en flygplats som används uteslutande för militär luftfart eller statlig flyg-

verksamhet. Tillstånd till drift krävs således inte för t.ex. helikopterflygplatser som används uteslutande av försvarsväsendet eller gränsbevakningsväsendet eller för reservlandningsplatser som avses i 84 § 2 mom.

90 §. Förutsättningar för beviljande av tillstånd till drift av flygplats. För att tillstånd till drift av flygplats skall beviljas förutsätts enligt 1 mom. att sökanden har visat att flygplatsen uppfyller de villkor för byggnadstillstånd som avses i 86 § och att den som driver flygplatsen har en sådan organisation som gör det möjligt att driva flygplatsen på ett betryggande sätt. Det föreslås dessutom bli bestämt att bestämmelserna om beviljande av byggnadstillstånd skall tillämpas i fråga om beviljande av tillstånd till drift av flygplats.

I 2 mom. hänvisas till de bestämmelser i 16 kap. som gäller åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer.

Innehållet i paragrafen motsvarar i sak 46 § i den gällande lagen.

91 §. Flygplatser för lätta luftfartyg. Med stöd av 1 mom. skall i fråga om flygplatser för lätta luftfartyg inte krävas ett av Luftfartsförvaltningen utfärdat byggnadstillstånd eller tillstånd till drift av flygplatsen. Den som kommer att driva flygplatsen skall 90 dagar innan byggandet inleds och 30 dagar innan flygplatsen tas i bruk lämna anmälan till Luftfartsförvaltningen. Luftfartsförvaltningen skall meddela föreskrifter om vilka uppgifter som skall framgå av anmälan. Dessa flygplatsers betydelse för luftfarten är totalt sett så liten att anmälningsförfarandet bör betraktas som en tillräcklig åtgärd med tanke på tillsynen. Paragrafen motsvarar 47 § i den gällande luftfartslagen. Den tidsgräns som förutsätts för anmälan om ibruktagande har dock förkortats från 90 till 30 dagar.

Med stöd av 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen dock av flygsäkerhets-, försvars- eller miljöskäl kunna ingripa i byggandet eller ibruktagandet av flygplatser för lätta luftfartyg, antingen genom att förbjuda eller genom att ställa villkor för byggandet eller ibruktagandet.

92 §. Godkännande av ibruktagandet av byggnader, konstruktioner och anordningar. I paragrafen bestäms om att Luftfartsförvaltningens godkännande krävs innan byggnader, konstruktioner och anordningar på flyg-

platser och andra områden som tjänar luftfarten tas i bruk efter att de har byggts eller ändrats. På så vis kan Luftfartsförvaltningen försäkra sig om att objekten har uppförts, ändrats, reparerats och utrustats så att de uppfyller de krav som gäller för flygsäkerhet och smidig trafik. Ansökan om Luftfartsförvaltningens godkännande av ibruktagandet behöver inte göras, om objektet inte påverkar flygsäkerheten eller inverkar störande på smidiga trafikmöjligheter.

Med stöd av det bemyndigande som föreslås i 4 § 4 mom. skall den militära luftfartsmyndigheten godkänna konstruktioner och anordningar på flygplatser som reserverats uteslutande för militär luftfart, om konstruktionerna och anordningarna hör till flygplatsen i enlighet med 80 § 2 mom.

93 §. Förbud mot användning av flygplatser och begränsning av användningen. I 1 mom. bestäms om ansvaret för den som driver flygplatsen. Under de servicetider som anmälts skall flygplatsen vara i ett sådant skick som stämmer överens med föreskrifterna, vilket dock inte begränsar det ansvar som luftfartygens befälhavare har i landnings-, taxnings- och startsituationer. I synnerhet när en flygplats används under andra än de servicetider som anmälts ansvarar befälhavaren helt och hållet för användningen.

I 2 mom. förpliktas den som driver flygplatsen att förbjuda användningen av flygplatsen eller ett annat område som tjänar luftfarten, byggnaderna, konstruktionerna eller anordningarna eller att begränsa användningen under både servicetider och andra tider om det är nödvändigt att skäl som hänför sig till flygsäkerheten. Skäl till att förbjuda användningen av en flygplats kan vara t.ex.

- att den utrustning som enligt luftfartsföreskrifterna krävs på en flygplats, såsom den visuella markutrustningen, inte är i skick

- att manöverområdet eller stationsplattan på grund av tjällossning eller reparationsarbeten inte är i trafikdugligt skick

- att manöverområdet eller stationsplattan på grund av ett hinder inte stämmer överens med föreskrifterna; ett sådant hinder kan vara t.ex. ett stoppnät på flygfält i militärt bruk

- att det på flygplatsen ordnas ett nöjesevenemang som kan påverka flygtrafiken.

Avsikten är att de exempel som nämns i

momentet skall beskriva sådana situationer där det skäl som hindrar eller begränsar användningen av flygplatsen är av sådan karaktär att det rimligtvis kan förutsättas att den som driver flygplatsen vidtar aktiva åtgärder. Som ett sådant skäl betraktas däremot inte t.ex. varierande väderleksförhållanden på grund av klimatet och årstiderna eller förändrade förhållanden på flygplatserna till följd av variationerna.

Med stöd av den gällande lagen har den som driver ett flygfält rätt, men inte i lagen inskriven skyldighet, att förbjuda eller begränsa användningen av flygfältet, om säkerheten kräver det.

Den skyldighet som den som driver flygplatsen har när det gäller att sörja för säkerheten på flygplatsen befriar däremot inte luftfartygens befälhavare från det allmänna omsorgsansvaret vid förberedelse och genomförande av flygningar. I synnerhet när det gäller obemannade flygplatser skall befälhavarna omsorgsfullt klarlägga flygfältets användningsskick, om väderleksförhållandena eller andra skäl ger grundad anledning att misstänka att flygfältet inte är i trafikdugligt skick.

Enligt 3 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen att meddela ett förbud eller en begränsning enligt 2 mom., om den anser att den som driver flygplatsen inte har förfarit på det sätt som förutsätts i momentet.

10 kap. Markttjänster

I kapitlet bestäms om markttjänster på flygplatser utgående från de bestämmelser som togs in i luftfartslagen 1997. Bestämmelserna i kapitlet har inte behövt tillämpas i praktiken, men de behövs för fortsatt ändamålsenliga arrangemang för genomförandet av marktjänstdirektivet.

Bestämmelserna om direktivets räckvidd innebär i praktiken att bestämmelserna i kapitlet och direktivet i sin helhet kan tillämpas vid Helsingfors-Vanda flygplats. Vid andra flygplatser i Finland tillämpas bestämmelserna om egenhantering bortsett från bagagehantering i anslutning till egenhanteringen, ramptjänster, bränsle- och oljepåfyllning samt fraktgods- och posthantering mellan terminalanläggningen och luftfartygen i an-

slutning till flygningar.

Avsikten är att kapitlets disposition och hänvisningarna till direktivet skall kvarstå. Det föreslås bara några mindre ändringar av teknisk natur, vilka följer av de ändrade förvaltningsstrukturerna inom luftfarten och av begreppen i de övriga kapitlen i lagförslaget.

94 §. Definitioner. I paragrafen definieras markttjänster och egenhantering. Definitionerna baserar sig på artikel 2 punkterna f och g i marktjänstdirektivet och motsvarar 51 a § i den gällande luftfartslagen.

95 §. Tillhandahållande av markttjänster. Paragrafen motsvarar i huvudsak 51 b § i den gällande lagen. Enligt 1 mom. får tillhandahållandet av markttjänster inte utan en sådan begränsningsgrund som anges i direktivet begränsas på flygplatser som omfattas av direktivets räckvidd. Bestämmelsen innebär således en inskränkning i rätten för ledningsenheten för flygplatsen att besluta om användningen av den flygplats som ledningsenheten äger eller besitter. De tillåtna grunderna för begränsningarna ingår i artiklarna 6, 7, 9, 15 och 20 i direktivet. Det hänvisas till artiklarna i 2 och 3 mom. Den som driver en flygplats får inte utan sådana grunder som avses i 2 och 3 mom. begränsa tillhandahållandet av markttjänster eller lufttrafikföretagets rätt att utöva egenhantering.

Den som driver flygplatsen skall inom ramen för bestämmelserna om räckvidden trygga förutsättningarna för tillhandahållandet av markttjänster och utövandet av egenhantering enligt artikel 16 i direktivet. Enligt artikeln skall leverantörerna av markttjänster och utövarna av egenhantering ha tillgång till flygplatsanläggningarna i den utsträckning deras verksamhet så kräver. I den mån villkor ställs för användningen av anläggningarna, t.ex. kriterier för tillträdet, förfaringsregler eller begränsningar av tillträdet eller om avgifter uppbärs för användningen, skall villkoren och grunderna för avgifterna med hänsyn till situationen vara relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande. De utrymmen som anvisas för markttjänster skall fördelas mellan leverantörerna av markttjänster och utövarna av egenhantering eller användas gemensamt i relation till vad deras behov kräver och enligt relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande

kriterier.

Den som driver flygplatsen skall dessutom se till att det för flygplatsen inrättas en användarkommitté som avses i artikel 5 i direktivet. Syftet med arrangemanget är att säkerställa att användarnas åsikter blir hörda i samband med beslut som gäller marktjänsterna vid flygplatsen. Om de som använder flygplatsen så önskar får de alla vara medlemmar i kommittén, t.ex. lufttrafikföretagen och leverantörerna av marktjänster. Ingenting hindrar att ledningsenheten för flygplatsen inrättar en gemensam kommitté för flera av de flygplatser den administrerar, om användarkretsen i huvudsak är densamma. Bestämmelsen om användarkommittén ersätter Luftfartsverkets beslut om samma sak, 2/1997 (ADM 1).

Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen sörja för de övervakningsuppgifter som använts av medlemsstaterna i marktjänstdirektivet. Skyldigheten att övervaka baserar sig på artikel 3.3. Avsikten är att säkerställa den fria marknaden för marktjänsterna som förutsätts i direktivet. Den som driver flygplatsen skall ha möjlighet att begränsa tillhandahållandet av marktjänster eller utövandet av egenhantering endast enligt artikel 6, 7, 9 eller 15 i marktjänstdirektivet. Luftfartsförvaltningen beslutar om begränsningarnas godtagbarhet och införandet av dem på ansökan av den som driver flygplatsen.

Enligt artikel 6 i marktjänstdirektivet skall medlemsstaterna vidta de åtgärder som behövs för att garantera tredje man fritt tillträde till marknaden för marktjänster. Medlemsstaterna får kräva att leverantörerna av marktjänster är etablerade i gemenskapen. Medlemsstaterna får dock begränsa antalet tjänsteleverantörer som tillåts tillhandahålla följande typer av marktjänster:

- bagagehantering
- ramptjänster
- påfyllning av bränsle och olja
- gods- och posthantering vid ankomst och avgång och i transit när det gäller den fysiska hanteringen av gods och postgång mellan flygplatsterminalen och luftfartyget.

Medlemsstaterna får dock inte begränsa antalet tjänsteleverantörer till mindre än två för varje typ av tjänst. Dessutom måste det finnas åtminstone en tjänsteleverantör som inte

står i alltför hög grad under kontroll av ledningsenheten för flygplatsen eller ett flygbolag som i betydande grad använt flygplatsen.

Enligt artikel 7 skall medlemsstaterna vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att egenhanteringen kan utövas fritt. Emellertid kan medlemsstaterna vad gäller de tjänster som nämns i artikel 6 reservera utövandet av egenhantering för åtminstone två användare, under förutsättning att dessa väljs efter relevanta, objektiva, genomblickbara och icke-diskriminerande kriterier.

Enligt artikel 9 får medlemsstaterna begränsa antalet leverantörer av marktjänster, reservera tillhandahållandet av marktjänster för en enda leverantör av tjänster, reservera utövandet av egenhanteringen för ett begränsat antal användare eller förbjuda utövandet av egenhantering eller begränsa den till en enda användare. Begränsningarna tillåts när specifika utrymmes- eller kapacitetsbegränsningar, särskilt sådana som beror på trängsel och nyttjandegrad av tillräckliga ytor, gör det omöjligt att öppna marknaden och/eller utföra egenhantering i den omfattning som föreskrivs genom direktivet. Ett undantag får inte snedvrیدا konkurrensen mellan leverantörer av marktjänster och/eller användare som tillämpar egenhantering och inte vara av större omfattning än nödvändigt.

De undantag som beviljas av medlemsstaterna gäller vanligen i högst tre år.

Enligt artikel 15 kan en medlemsstat på förslag av ledningsenheten för flygplatsen i förekommande fall förbjuda en tjänsteleverantör eller en användare att utföra sin tjänst respektive bedriva egenhantering, om leverantören eller användaren inte följer de regler som föreskrivits i syfte att garantera att flygplatsen fungerar tillfredsställande eller ålägga i synnerhet de leverantörer som tillhandahåller marktjänster på flygplatsen att på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt medverka till att uppfylla den skyldighet att utföra offentlig service som föreskrivs i nationella lagar och förordningar, särskilt skyldigheten att säkerställa tjänsternas kontinuitet.

Enligt artikel 20 kan en medlemsstat begränsa eller upphäva verksamheten för leverantörer och användare från tredje land utifrån ömsesidighet, om inte det tredje landet medger motsvarande rättigheter för tjänstele-

verantörer från medlemsstaten.

Luftfartsförvaltningen skall ge tillstånd till begränsningarna. I de fall som avses i artikel 9 förutsätts också samtycke av kommissionen. Begränsningarna skall gälla för viss tid inom de gränser som uppställs i direktivet.

I enlighet med artikel 11 skall en medlemsstat ordna ett öppet anbudsförfarande för val av leverantörer av marktjänster när medlemsstaten tillgriper begränsningar som avses i artikel 6.2 eller i artikel 9. Leverantörerna av tjänster får väljas ut för en tid av högst sju år åt gången. Om begränsningarna fortsätter efter den perioden, skall en ersättare väljas ut enligt samma förfarande.

Enligt 3 mom. skall ledningsenheten för flygplatsen höra användarkommittén och de företag som tillhandahåller tjänster i ärenden som gäller marktjänster så som föreskrivs i artikel 13 i marktjänstdirektivet. En motsvarande bestämmelse om hörande finns för närvarande i Luftfartsverkets beslut 2/1997 (ADM 1). Hörande är nödvändigt i samband med planering av begränsningar i marktjänsterna och uppföljning av verkningarna av begränsningar. Hörande bör ordnas minst en gång om året.

Enligt 4 mom. skall Luftfartsförvaltningen i enlighet med artikel 20 i marktjänstdirektivet kunna begränsa rättigheterna för leverantörer av marktjänster och utövare av egenhantering från en annan stat än en medlemsstat, om inte en finländsk tjänsteleverantör eller utövare av egenhantering får motsvarande rättigheter i den aktuella staten.

96 §. Användning av flygplatsens centraliserade infrastrukturer. Enligt paragrafen skall Luftfartsförvaltningen på ansökan av den som driver flygplatsen kunna besluta att leverantörerna av marktjänster och de som är berättigade till egenhantering skall använda flygplatsens centraliserade infrastrukturer då marktjänster ordnas, t.ex. bagagesortering, avisning, vattenrening och bränsledistribution. Paragrafen baserar sig på artikel 8 i marktjänstdirektivet och motsvarar 51 c § i den gällande lagen.

Om det blir obligatoriskt att använda centraliserade infrastrukturer, skall konstruktionerna administreras på ett genomblickbart, objektivt och icke-diskriminerande sätt och särskilt så att administrationen inte hindrar

tjänsteleverantörerna och utövarna av egenhantering från att använda dem. I detta sammanhang innebär obligatorisk användning inte att leverantörer av marktjänster eller utövare av egenhantering skall vara skyldiga att använda grundstrukturer som de inte alls behöver.

97 §. Bokföringsmässig uppdelning samt kontroll av bokföringen över marktjänster. Paragrafen motsvarar i huvudsak 51 e § i den gällande lagen. Enligt 1 mom. skall en leverantör av marktjänster göra en bokföringsmässig uppdelning mellan den verksamhet som är knuten till marktjänsterna och den övriga verksamheten. Bestämmelsen syftar till att göra kostnaderna och intäkterna av marktjänsterna öppna för insyn, varvid det är enkelt att utreda om marktjänsterna stöds med intäkterna av andra verksamheter. Den som tillhandahåller tjänsterna skall på begäran överlämna sin bokföring och de uppgifter som behövs för övervakningen av att den bokföringsmässiga uppdelningen iakttas.

Enligt 2 mom. skall kontrollanten till Luftfartsförvaltningen avge en berättelse om hur den bokföringsmässiga uppdelningen har genomförts. Utan hinder av sekretessen skall Luftfartsförvaltningen få överlämna berättelsen till kommissionen och konkurrensmyndigheten. Om det uppkommer meningsskiljaktigheter i fråga om att marktjänster stöds med intäkterna av andra verksamheter och i fråga om den konkurrensfördel som detta eventuellt medför, avgörs ärendet i första skedet av konkurrensmyndigheterna.

11 kap. **Luftfartsskydd för den civila luftfarten**

I kapitlet föreslås bestämmelser som kompletterar förordningen om skyddsregler och som gäller tillåtna avvikande förfaranden och den myndighet som ansvarar för luftfartsskyddet för den civila luftfarten. Avsikten är att bestämmelserna i kapitlet också skall ersätta lagen om säkerhetskontroller inom flygtrafiken, som upphävs genom den nya lagen.

Luftfartsförvaltningen skall vara den myndighet som godkänner säkerhetsprogram, säkerhetskontrollörer och deras utbildning, övervakar dem samt beviljar tillträdesrätt till flygplatser. Flygplatserna skall bevilja behö-

righetskort och passerkort för fordon. Ledningsenheterna för flygplatserna skall vidta åtgärder som främjar skyddet.

98 §. Kapitlets tillämpningsområde och allmänna bestämmelser. I 1 mom. hänvisas till förordningen om skyddsregler och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den. Med luftfartsskydd avses enligt artikel 2.3 i förordningen om skyddsregler "en kombination av åtgärder och mänskliga och naturliga resurser som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar".

Med stöd av förordningen om skyddsregler har kommissionen hittills utfärdat följande förordningar:

- kommissionens förordning (EG) nr 622/2003 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd, ändrad genom kommissionens förordningar 68/2004, 857/2005 och 781/2005

- kommissionens förordning (EG) nr 1486/2003 om fastställande av förfaranden för utförande av kommissionens inspektioner på området luftfartsskydd för den civila luftfarten

- kommissionens förordning (EG) nr 1217/2003 om fastställande av gemensamma specifikationer för nationella säkerhets- och kvalitetskontrollprogram för civil luftfart

- kommissionens förordning (EG) nr 1138/2004 om en gemensam definition av känsliga delar av behörighetsområden på flygplatser.

Vissa av de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av förordningen om skyddsregler är speciella på så vis att deras offentlighet är begränsad. Avsikten är att förordningarna skall delges endast dem som behöver informationen för sina uppdrag. Målet är att förhindra att informationen hamnar hos instanser som kan använda den för illegala syften.

I 2 mom. bestäms om den behöriga myndighet som avses i förordningen om skyddsregler och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den.

I förordningen om skyddsregler och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den förutsätts att medlemsstaten fastställer vilken myndighet som skall ha hand

om offentliga förvaltningsuppgifter. Det föreslås att Luftfartsförvaltningen skall vara den behöriga myndigheten. Luftfartsförvaltningen är den "behöriga" och "berörda" myndighet som avses i de nämnda förordningarna. De olika begreppen följer av förvaltningsstrukturerna i olika länder och de uttryck som används i olika språk. Med den "behöriga" och "berörda" myndigheten avses alltid samma myndighet i Finland.

I egenskap av behörig myndighet ansvarar Luftfartsförvaltningen för medlemsstatens uppgifter i enlighet med förordningen om skyddsregler och beviljar de tillstånd och godkännanden som avses i förordningen, t.ex. godkännande för säkerhetskontrollörer, godkännande för personer som ansvarar för utveckling och tillhandahållande av säkerhetsutbildning och godkännande för personer som ansvarar för att lufttrafikföretaget eller flygplatsen iakttar säkerhetskraven.

Enligt 3 mom. skall dock chefen för den enhet som ansvarar för polisverksamheten bevilja polismän godkännande för säkerhetskontrollörer. Kommendören för gränsbevaknings- eller sjöbevakningssektionen skall bevilja gränsbevakningsmän motsvarande godkännande, och tullstyrelsen tullmän. Polisen, Gränsbevakningsväsendet och Tullverket har uppgifter som hänför sig till säkerhet och övervakning samt yrkeskunnig personal som fått utbildning för uppgifterna. Alla som arbetar som säkerhetskontrollörer, även polismän, skall när de utför säkerhetskontroller enligt förordningen om skyddsregler uppfylla behörighetsvillkoren och ändamålsenliga utbildningskrav enligt förordningen om skyddsregler och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den. De myndigheter som beviljar godkännandena sörjer i praktiken för tillsynen över verksamheten för dem som innehar godkännanden som beviljats av myndigheterna. Med stöd av 144 § 2 mom. och i enlighet med 145—148 § ingriper ministerierna vid behov i de godkännanden de beviljat.

I 4 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen att förelägga åtgärder som avviker från bestämmelserna i förordningen om skyddsregler. Här kan det handla om i artikel 4.3 i förordningen om skyddsregler avsedda alternativa säkerhetsåtgärder eller säkerhetsåtgär-

der som är lindrigare än den grundläggande nivån på flygplatser med trafik i liten skala eller flygplatser avsedda för småplan. Det kan också handla om i artikel 6 i förordningen avsedda säkerhetsåtgärder som är strängare än enligt den grundläggande nivån.

I enlighet med förordningen om skyddsregler skall det vara tillåtet att inom de gränser som förordningen medger avvika i en lindrigare riktning på grundval av en lokal riskbedömning. Utgångspunkten är trots allt att medlemsstaterna i gemenskapen måste kunna lita på nivån på säkerhetsarrangemangen i andra medlemsstater. Vid bedömningen bör därför alltid det allmänna säkerhetsläget beaktas. Det kan finnas behov av att avvika t.ex. i sådana fall då de konstruktionsmässiga arrangemangen på en flygplats inte gör det möjligt att fullt ut genomföra alla de åtgärder som förutsätts i förordningarna men där en tillräcklig säkerhetsnivå kan bevaras med hjälp av kompenseringer.

Om bedömningar som gäller hotfulla situationer och om det allmänna säkerhetsläget kräver det kan den grundläggande nivån enligt förordningen om skyddsregler också frångås i en striktare riktning. Behovet av avvikelser gäller i de mest typiska fallen tillfälliga situationer som förutsätter snabba lösningar, såsom konkreta situationer med terrorhot eller internationella evenemang som förutsätter noggrann säkerhetskontroll. Urvalet av metoder för skyddsåtgärder avviker knappast i praktiken från metoderna enligt förordningen om skyddsregler, men metoderna tillämpas noggrannare än vanligt. Det kan bli aktuellt att t.ex. öka andelen handgripliga kontroller. Om säkerhetsläget har tillspetsats kan passagerarna och personalen på flygningar till en viss destination t.ex. säkerhetskontrolleras mera detaljerat än vanligt eller flygningarna kan förflyttas så att de avgår från ett terminalområde som är isolerat från andra passagerare och flyg. Striktare åtgärder kan emellertid också vara permanenta. För säkerställande av den totala effekten av säkerhetsåtgärderna har det i Finland förutsatts t.ex. säkerhetsutredningar enligt lagen om säkerhetsutredningar (177/2002) av alla som arbetar på en flygplats och som innehar flygplatsens behörighetskort, även om det enligt förordningen om skyddsregler förutsätts

att bakgrunden kontrolleras på detta sätt endast för sådana medlemmar av personalen som har tillträde till flygplatsens behörighetsområden.

När det gäller passagerarna och personalen inskränker inte de ovan beskrivna åtgärderna enligt artikel 6 i förordningen om skyddsregler de grundläggande fri- och rättigheter som garanteras i 2 kap. i grundlagen i fråga om följderna av säkerhetsåtgärder enligt förordningen om skyddsåtgärder. När Luftfartsförvaltningen dimensionerar åtgärderna bör den alltid beakta principen om minsta olägenhet enligt 101 § 2 mom. Därmed kan man inte t.ex. införa sådana nya säkerhetskontrollåtgärder som inte ingår i urvalet av metoder enligt förordningen om skyddsregler och som är obekvämare för passagerarna.

I momentet bestäms dessutom att Luftfartsförvaltningen skall underrätta kommissionen om åtgärder som avviker från den grundläggande nivå som förutsätts i förordningen om skyddsregler. Bestämmelsen baserar sig på artiklarna 4.3 och 6 i förordningen om skyddsregler.

99 §. Definitioner. Det föreslås att definitioner av de viktigaste begreppen inom luftfartsskyddet för den civila luftfarten tas in i paragrafen. I paragrafen definieras i enlighet med förordningen om skyddsregler flygplats, luftfartsskydd, tillträdesrätt, behörighetskort, passerkort för fordon och säkerhetsgodkänd speditör/postoperatör.

100 §. Säkerhetsprogram för flygplatser och lufttrafikföretag och genomförande av programmen. Enligt artikel 5 i förordningen om skyddsregler skall varje medlemsstat se till att dess flygplatser och flygföretag utarbetar säkerhetsprogram och genomför dem och att programmen godkänns av den nationella tillsynsmyndigheten. I 1 mom. bestäms om uppgörande, genomförande och vidmakthållande av säkerhetsprogram. Säkerhetsprogrammen och ändringar av programmen skall godkännas av Luftfartsförvaltningen. Luftfartsförvaltningen skall begära utlåtande av inrikesministeriet och tullstyrelsen om det föreslagna säkerhetsprogrammet, ifall programmet eller en ändring av det påverkar polisens, tullverkets eller gränsbevakningsväsendets verksamhet på den aktuella flygplatsen.

I 2 mom. bestäms med stöd av artikel 5 i förordningen om skyddsregler att Luftfartsförvaltningen skall säkerställa att ledningsenheterna för flygplatserna och lufttrafikföretagen genomför och vidmakthåller programmen. Grundlagsutskottet har i flera utlåtanden konstaterat att ett återkallande av ett tillstånd har mycket mera radikala effekter än ett avslag på en tillståndsansökan. Av de terrordåd som under den senaste tiden riktats till flygtrafiken och även annan trafik följer dock att det bör vara möjligt att återkalla ett tillstånd, om Luftfartsförvaltningen anser att säkerheten inom flygtrafiken är hotad. Av särskilt vägande skäl skall Luftfartsförvaltningen kunna avbryta eller begränsa flygplatsens eller lufttrafikföretagets verksamhet, om programmet inte längre motsvarar kraven enligt förordningen om skyddsregler eller om programmet inte har genomförts som sig bör. Tillståndet återkallas dock inte om tillståndshavaren omedelbart ser över programmet eller genomför det.

Enligt 3 mom. skall ledningsenheten för flygplatsen samt företag eller sammanslutningar som verkar på flygplatsen utan dröjsmål tillåta att tjänstemän som bemyndigats av kommissionen och att Luftfartsförvaltningen utför kontroller som gäller tillämpningen av förordningen om skyddsregler och säkerhetsprogrammet. Bestämmelsen baserar sig på artikel 4 i kommissionens förordning gällande inspektioner och artiklarna 5 och 7 i kommissionens förordning om fastställande av gemensamma specifikationer för nationella säkerhets- och kvalitetskontrollprogram för civil luftfart. Enligt artikel 5 skall genomförandet av säkerhetsprogrammet för den civila luftfarten följas i enlighet med kvalitetskontrollprogrammet och hänsyn skall tas till hotets omfattning, typen av verksamheter och deras karaktär, normerna för genomförandet samt sådana övriga faktorer och utvärderingar som kräver tätare uppföljning. Enligt artikel 7 skall åtgärderna för kontroll av överensstämmelse med kraven omfatta både åtgärder som skall anmälas på förhand och åtgärder som skall genomföras utan någon förhandsanmälan.

101 §. Utförande av kontroller och principen om minsta olägenhet. I 1 mom. föreläggs skyldighet att utföra säkerhetskontroller så

som föreskrivs i förordningen om skyddsregler och i de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den. I momentet bestäms dessutom om vem som skall utföra säkerhetskontroller. Säkerhetskontroller skall få utföras av personer som har genomgått utbildning enligt luftfartslagen och förordningen om skyddsregler och som Luftfartsförvaltningen på basis av utbildningen beviljat godkännande för säkerhetskontrollörer. Samma krav gäller även polismän, gränsbevakningsmän och tullmän. I förordningen om skyddsregler tas inte ställning till säkerhetskontrollörerna eller deras befogenheter. I förordningen förutsätts bara att säkerhetskontroller utförs. Syftet med säkerhetskontrollerna är att förhindra att förbjudna föremål och ämnen förs in på behörighetsområden eller in i luftfartygen.

Enligt 2 mom. skall principen om minsta olägenhet iakttas vid säkerhetskontrollerna. Säkerhetskontrollerna skall ordnas så att de inte medför onödiga olägenheter för de personer, varor eller objekt som skall kontrolleras. Kontrollerna skall planeras och genomföras så att de inte i onödan försvårar eller stör en smidig flygtrafik eller annan verksamhet på flygplatsen. Momentet motsvarar 4 § i den gällande lagen om säkerhetskontroller inom flygtrafiken.

102 §. Ansvar för skyddsåtgärder. I paragrafen bestäms om ansvaret för åtgärder och arrangemang för luftfartsskyddet för den civila luftfarten. Ledningsenheten för flygplatsen skall ansvara för åtgärderna och arrangemangen, om det inte har föreskrivits att ett lufttrafikföretag eller någon annan verksamhetsutövare ansvarar för dem.

Enligt 10 § i lagen om säkerhetskontroller inom flygtrafiken svarar Luftfartsverket för den allmänna styrningen, utvecklandet och övervakningen av säkerhetskontrollverksamheten. För säkerhetskontrollen på flygplatsen svarar däremot flygplatsens chef eller den person som annars har förordnats att ordna den. Flygbolag och kända speditörer svarar för den säkerhetskontroll som de ordnar och som gäller fraktgods eller andra varor som skall transporteras i ett luftfartyg. I förordningen om skyddsregler och i de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den anvisas flygplatserna, flygbolagen och

speditionsfirmorna tydliga ansvarsområden. En stor del av gemenskapslagstiftningen har dock skrivits i passiv form. Det sägs t.ex. att ”behörighetskort skall kontrolleras vid inpassering”. Det tas då inte ställning till om ansvaret vilar på den som driver flygplatsen eller på någon annan aktör. Genom den föreslagna paragrafen fastställs att ansvaret alltid vilar på ledningsenheten för flygplatsen, om inte uppgiften tydligt anvisas någon annan instans.

I punkt 12 i bilagan till förordningen om skyddsregler finns bestämmelser om rekrytering och utbildning av personal. Varje behörig myndighet skall utforma och genomföra ett nationellt utbildningsprogram för luftfartsskydd så att flygplansbesättningar och markpersonal skall kunna uppfylla säkerhetskraven för flygtrafiken och ingripa i olagliga handlingar riktade mot luftfarten. Det nationella utbildningsprogrammet för luftfartsskydd skall inbegripa urval, kvalifikation, utbildning, certifiering och motivering av säkerhetspersonal. Ansvariga som utformar och genomför säkerhetsutbildningen för säkerhetspersonal, flygföretagspersonal och markpersonal skall ha erforderlig certifiering och kunskaper samt den erfarenhet som krävs. Säkerhetspersonalen skall utbildas till att fullgöra de uppgifter som de kommer att tilldelas. Den inledande utbildningsperioden för personal som skall utföra säkerhetskontroll får inte vara kortare än den som rekommenderas av ICAO.

Den nationella myndigheten godkänner eller certifierar personal som skall utföra säkerhetskontroller.

I bilagan finns också bestämmelser om flygbesättningens och markpersonalens program för säkerhetsutbildning och ökad säkerhetsmedvetenhet.

Ledningsenheten för flygplatsen och andra instanser som ansvarar för luftfartsskyddet för den civila luftfarten bör genomföra såringsåtgärder i enlighet med principerna om god förvaltning. I 2 mom. föreslås en informativ hänvisning till lagar som är tillämpliga på åtgärder och arrangemang inom luftfartsskyddet för den civila luftfarten till den del dessa kan betraktas som offentliga förvaltningsuppgifter. Lagarna är förvaltningslagen, lagen om elektronisk kommunikation i

myndigheternas verksamhet, språklagen, lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet och arkivlagen.

När det är fråga om offentliga förvaltningsuppgifter bör beslut av ledningsenheten för flygplatsen, lufttrafikföretagen eller andra verksamhetsutövare kunna föras till en besvärsmyndighet för prövning. I ärenden som gäller såringsåtgärder skall dock inte i första skedet få sökas ändring genom besvär, utan rättelse skall yrkas hos Luftfartsförvaltningen. Rättelseyrkandet skall framställas inom 30 dagar från det att sökanden tagit del av beslutet. Beslutet skall dock iaktas, om inte Luftfartsförvaltningen bestämmer något annat. Exempelvis många beslut som gäller säkerhetskontroller av passagerare och resgods kan i praktiken inte skjutas upp, och rättelseyrkande får inte leda till att en passagerare får medföra sådana föremål i luftfartyget som betraktas som förbjudna med stöd av förordningen om skyddsregler. Eventuella tolkningsmeningsskiljaktigheter måste utredas i efterhand. Ett beslut av Luftfartsförvaltningen med anledning av rättelseyrkande är ett överklagbart förvaltningsbeslut, i vilket ändring får sökas genom besvär så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

103 §. Allmän begränsning av rörelsefriheten på vissa områden i anslutning till flygplatser. I paragrafen bestäms om förbud att utan tillstånd röra sig och vistas på flygplatsens stationsplatta och manöverområde samt i de byggnader som är direkt anslutna till området. Syftet med förbudet är att skydda flygtrafiken mot oberättigade ingripanden samt att begränsa människornas möjligheter att i onödan röra sig på områden som kan betraktas som farliga på grund av att luftfartyg rör sig där.

Förbudet gäller områden och byggnader till den del tillträde till dem har hindrats genom stängsel eller andra konstruktioner. För att ledningsenheten för flygplatsen skall kunna åberopa ett förbud enligt paragrafen bör stängseloch andra konstruktionsmässiga hinder vara tydliga och sammanhängande på så vis att det inte är fritt eller oöväkat tillträde till området eller byggnaden eller en del av dessa utan att man måste ta sig över eller genom hindret. Dessutom förutsätts att begränsningarna av rörelsefrihet och vistelse är

tydligt markerade.

Rörelse och vistelse på områdena skall vara tillåtet endast med tillstånd av ledningsenheten för flygplatsen. De praktiska arrangemangen beror av de anvisningar som ledningsenheten meddelar. Tillståndet kan utgöras av flygplatsens behörighetskort eller ett besättningskort som utfärdats av Luftfartsförvaltningen eller en utländsk myndighet. Rörelse- och vistelsetillståndet anses vara giltigt också när personen beledsagas av en person som har tillbörligt tillstånd att röra sig på området. När det gäller passagerare och allmänheten avgör ledningsenheten för flygplatsen vilka delar av flygplatsbyggnaden de tillåts tillträda. Av förordningen om skyddsregler följer dock att alla personer som går in i behörighetsdelar av flygplatsbyggnaden skall genomgå säkerhetskontroll.

För närvarande grundar sig motsvarande förbud på inrikesministeriets polisförordnande om vissa trafik- och vistelseförbud (1367/1995), vilket utfärdats med stöd av polislagen (493/1995) och som upphävs genom denna lag.

104 §. Tillträdesrätt. I 1 mom. bestäms om tillträdesrätt, dvs. rätt att tillträda flygplatsens behörighetsområden. Förutsättningarna för att bevilja tillträdesrätt skall prövas utifrån en normal eller begränsad säkerhetsutredning enligt lagen om säkerhetsutredningar som gäller sökanden eller utifrån en kontroll av sökandens bakgrund som utförts i en annan stat. Begäran om en säkerhetsutredning skall framställas av flygplatsen. Normala säkerhetsutredningar skall genomföras av skyddspolisen och begränsade säkerhetsutredningar av polisen i det härad inom vilket flygplatsen är belägen. Säkerhetsutredningarna baserar sig på de register som nämns i 8 § i den nämnda lagen. För att tillträdesrätt skall fås krävs att alla lämplighetskriterier som nämns i avsnittet om tillståndspliktig verksamhet i anslutning till luftfart under punkt 3.2 i allmänna motiveringen uppfylls.

I gemenskapslagstiftningen är utgångspunkten att beviljande av tillträdesrätt är ett myndighetsbeslut. Än så länge har det inte fastställts några egentliga innehållsmässiga kriterier för att tillträdesrätt skall beviljas, men det finns en rekommendation av ECAC. I gemenskapslagstiftningen förutsätts dock

att personens bakgrund har kontrollerats för åtminstone de senaste fem åren. I praktiken har det visat sig att kravet är problematiskt i fråga om sådana personer som bott utomlands under de fem föregående åren, om så bara under en del av tiden. Det har inte fastställts några gemensamma krav som gäller kontroll av bakgrunden. I många länder har dessutom möjligheten att lämna ut dylika uppgifter till myndigheter i andra stater begränsats. Frågan har tagits upp i den kommitté som inrättats genom förordningen om skyddsregler, och det är önskvärt att situationen harmoniseras i fortsättningen.

Syftet med begränsning av tillträdesrätten är att förhindra obehövligt tillträde till flygplatsområdet för sådana personer som kan misstänkas äventyra säkerheten inom den civila luftfarten. Sådana personer som arbetar på behörighetsområden och som annars bör ha regelbundet tillträde till områdena behöver tillträdesrätt. I enskilda fall kan en person få tillträde till behörighetsområden tillsammans med en följeslagare. Tillträdeskriterierna kan anses vara rätt strikta jämfört med rådande praxis inom andra verksamhetsområden i samhället, men efter terrordåden i Förenta staterna i september 2001 har flygtrafiken betraktats som en speciellt sårbar bransch. Begränsningarna kan anses vara motiverade i ljuset av ett rättsligt skyddat intresse, säkerheten inom den civila luftfarten. Finland har hittills betraktats som ett tryggt territorium. Det kan dock befaras att lågriskområden i stil med Finland utnyttjas när terrorattacker riktas mot andra stater.

Personer som gjort sig skyldiga till narkotikabrott och personer som gjort sig skyldiga till brott och som visar allmän likgiltighet för andras säkerhet kan anses höra till riskgruppen. De har eventuellt kriminella kontakter och det kan vara lättare än i snitt att få dem att vidta lagstridiga åtgärder, t.ex. mot ersättning. Tillhörighet till en organiserad kriminell sammanslutning bör betraktas som en tydlig risk.

Sådana besök på flygplatsen som alltigenom hänför sig till hobbyverksamhet och som de som ägnar sig åt amatörflygverksamhet gör med tillstånd av ledningsenheten för flygplatsen bör i regel inte betraktas som regelbundna på det sätt som avses i paragrafen.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen kunna senarelägga behandlingen av ett ärende som gäller beviljande av tillträdesrätt, om förundersökning, åtalsprövning eller domstolsbehandling avseende ett brott enligt 1 mom. 1 eller 2 punkten är anhängig för sökandens vidkommande.

I 3 mom. föreslås en förtydligande bestämmelse om den inbördes betydelsen för tillträdesrätt enligt paragrafen och behörighetskortet eller besättningskortet. Av myndigheten beviljad tillträdesrätt som baserar sig på förordningen om skyddsregler ger inte ensam innehavaren rätt att tillträda behörighetsområdena på flygplatsen. För detta förutsätts dessutom ett separat behörighetskort eller en passersedel för fordon som beviljats av flygplatsen eller i vissa fall även ett besättningskort. Bestämmelser om behörighetskort och besättningskort föreslås i 105 och 157 §.

105 §. Behörighetskort och passerkort för fordon. Enligt punkt 2.2.1 i bilagan till förordningen om skyddsregler skall behörighetskort utfärdas till personal som arbetar på eller ofta besöker flygplatsen. Fordon som rör sig på flygplatsen skall ha passerkort för fordon. I 1 mom. föreslås en hänvisning till förordningen om skyddsregler och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den.

Enligt 2 mom. skall ledningsenheten för flygplatsen utfärda behörighetskort för dem som arbetar eller regelbundet rör sig på flygplatsen. Ledningsenheten för flygplatsen skall också utfärda passerkort för fordon. Kravet på behörighetskort gäller personal som arbetar på eller regelbundet besöker såväl behörighetsområden som områden som är öppna för allmänheten. I praktiken finns det ett samband mellan behörighetskort och tillträdesrätt som beviljats av myndigheten. Flygplatsen kan inte utfärda ett behörighetskort som berättigar till tillträde till behörighetsområden, om inte personen i fråga har tillträdesrätt som beviljats av myndigheten. Med hjälp av systemet med behörighetskort kan ledningsenheten för flygplatsen vid behov begränsa personers tillträde till flygplatsen så att de har tillträde till sådana områden som är nödvändiga med tanke på deras arbetsuppgifter.

När ledningsenheten för flygplatsen har

hand om ärenden som gäller behörighetskort och passerkort för fordon bör den beakta principerna om god förvaltning på det sätt som nämns i motiveringen till 102 §. Den bör också beakta vad som i den nämnda paragrafen bestäms om skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter. I fråga om ärenden som gäller behörighetskort och passerkort för fordon kan det bli nödvändigt att tillämpa förvaltningslagen, lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet, språklagen, lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet och arkivlagen. Det kan dessutom bli nödvändigt att träffa avgöranden som eventuellt inrymmer ett beslut som avses i 102 § 2 mom. och i vilket rättelse kan yrkas hos Luftfartsförvaltningen.

Enligt 3 mom. skall ledningsenheten för flygplatsen vid behov kunna frånta behörighetskortet eller passerkortet för fordon eller begränsa deras omfattning, t.ex. när innehavaren av behörighetskortet övergår till anställning hos en annan arbetsgivare eller bryter mot de regler som uppställts vid flygplatsen, i synnerhet om innehavaren använder behörighetskortet eller passerkortet för fordon på ett sätt som äventyrar genomförandet av eller effektiviteten hos säkringsåtgärderna. Ledningsenheten för flygplatsen är inte någon myndighet, och därför föreslås i momentet bli bestämt att polisen vid behov skall ge handräckning när behörighetskort eller passerkort för fordon skall återlämnas.

Enligt 4 mom. skall ledningsenheten för flygplatsen kunna ta ut en ersättning för behörighetskort och passerkort för fordon vilken motsvarar kostnaderna för tillverkningen och hanteringen av dem. Avgiften skall vara icke-diskriminerande. I dagens läge producerar tillståndsenheten vid Helsingfors-Vanda flygplats behörighetskort för alla flygplatser i Finland, vilket flygplatserna hittills har betraktat som den kostnadseffektivaste modellen. Enheten tar ut en tillverkningsavgift för korten. Det finns dock inga hinder för att enskilda flygplatser skall kunna producera sina kort själva. Lagen om grunderna för avgifter till staten är inte tillämplig på den avgift som tas ut för korten, eftersom korten inte är myndighetshandlingar och eftersom den som producerar korten inte är en myndighet.

106 §. Ingripande i godkännanden i an-

slutning till tryggnade av flygtrafiken. I paragrafen föreslås en hänvisning till de bestämmelser i 16 kap. som gäller ingripande i tillstånd eller godkännanden som beviljats personer.

107 §. Förutsättningar för inträde till säkerhetskontrollörsutbildning. Enligt 1 mom. skall de som deltar i säkerhetskontrollörsutbildning ha godkänts av Luftfartsförvaltningen. I gemenskapens säkerhetslagstiftning förutsätts inte direkt att de som deltar i säkerhetskontrollörsutbildning skall godkännas särskilt. Eftersom verksamhet som säkerhetskontrollör dock förutsätter godkännande av en myndighet, är det motiverat och ändamålsenligt att förutsätta myndighetsgodkännande redan i samband med ansökan till utbildningen. Det är onödigt att utbilda personer som på grund av sin bakgrund aldrig kommer att kunna utföra egentliga säkerhetskontrollörsuppgifter. Under utbildningens gång ges dessutom konfidentiell information om säkerhetsarrangemangen. För att dessa uppgifter skall vara skyddade är det motiverat att försäkra sig om bakgrunden hos dem som ämnar delta i utbildningen.

I momentet bestäms om förutsättningarna för inträde till utbildningen. Sökanden skall ha fyllt 18 år, uppfylla de villkor för beviljande av tillträdesrätt som avses i 104 § 1 mom. och ha den synskärpa och hörsel som förutsätts för uppgifterna.

Säkerhetskontrollörernas uppgifter förutsätter ingripande i andras personliga integritet. Dessutom anförs säkerhetskontrollörerna konfidentiella uppgifter som gäller tryggnade av flygtrafiken. Det är därför ändamålsenligt att förutsätta att säkerhetskontrollörerna skall vara myndiga. Kravet på normal syn och hörsel baserar sig på att ljudsignaler och olika slags monitorer och bildtolkning används som hjälpmedel vid säkerhetskontrollerna. "Gränsvärdena" för den synskärpa och hörsel som förutsätts för uppgiften bestäms utifrån hurdana krav kommissionen uppställer i sin förordning om genomförandet när det gäller anordningar som skall användas vid säkerhetskontrollerna. Kraven kan förändras när tekniken utvecklas. Av kriterierna följer att Luftfartsförvaltningen, som beviljar godkännandena, är skyldig att genomföra förhandskontroller.

I 2 mom. bestäms om godkännanden som gäller polismän, gränsbevakningsmän och tullmän. Godkännandena utfärdas inte av Luftfartsförvaltningen utan av chefen för den enhet vid inrikesministeriet som ansvarar för polisverksamheten, av kommandören för gränsbevaknings- eller sjöbevakningssektionen och av tullstyrelsen.

108 §. Utbildningsprogram för luftfartsskydd för den civila luftfarten. I 1 mom. bestäms om utbildningsprogram för vilka Luftfartsförvaltningens godkännande kan sökas. Det skall inte vara obligatoriskt att ansöka om godkännande av utbildningsprogrammen.

Om utbildningsorganisationerna trots allt låter myndigheten godkänna deras utbildningsprogram är det lättare att i samband med ansökan om godkännanden för olika uppgifter bedöma om den utbildning som genomgått uppfyller kraven. Med tanke på sökandens rättssäkerhet är det också viktigt att myndigheten på förhand har tagit ställning till om utbildningen är ändamålsenlig. Genom att låta godkänna ett utbildningsprogram kan en utbildningsorganisation på samma gång också ansöka om godkännande för alla som genomgått utbildningen med godkänt betyg.

För att ett utbildningsprogram skall godkännas förutsätts enligt 2 mom. att utbildningen uppfyller kraven enligt punkt 12 i bilagan till förordningen om skyddsregler. Kraven beskrivs närmare i samband med motiveringen till 102 §.

Enligt 3 mom. skall ett godkänt utbildningsprogram gälla i tre år från och med datumet för godkännande. Luftfartsförvaltningen skall kunna förelägga att utbildningsprogrammet skall ändras i enlighet med utvecklingen av lagstiftningen och den tekniska utvecklingen under den tid programmet gäller. På grund av utvecklingen inom säkerhetsbranschen är det motiverat att godkännandet gäller för viss tid. Det bör regelbundet kontrolleras att programmet fortfarande uppfyller kraven enligt den tekniska utvecklingen och lagstiftningen vid den aktuella tidpunkten. Kommissionen bereder ett flertal lagstiftningsprojekt av teknisk natur som gäller genomförande av luftfartsskyddsåtgärder inom den civila luftfarten. Det är motiverat att Luftfartsförvaltningen i egenskap av överva-

kande myndighet kan förutsätta att ändringarna beaktas som sig bör när de träder i kraft.

Enligt 4 mom. skall Luftfartsförvaltningen kunna återkalla godkännandet av ett utbildningsprogram, om det framkommer att utbildningen inte tillhandahålls i enlighet med utbildningsprogrammet och de kompletterande ändringar som avses i 3 mom. och att utbildningen därför inte motsvarar sitt syfte. För återkallande förutsätts dessutom att bristerna i utbildningen inte inom en skälig tid som Luftfartsförvaltningen bestämmer har avhjälpats så att villkoren uppfylls.

109 §. Utrustning som skall användas som stöd för luftfartsskyddet. I punkt 13 i bilagan till förordningen om skyddsregler uppställs krav som gäller myndighetsgodkännande av utrustning som skall användas som stöd för luftfartsskyddet. Enligt 98 § 2 mom. i lagen skall Luftfartsförvaltningen vara behörig myndighet, och därmed den som vid behov beviljar de godkännanden som avses här. I förordningen finns inte några särskilda bestämmelser om återkallande av ett godkännande. Det är nödvändigt att ta in den möjligheten i lagen. Enligt paragrafen skall Luftfartsförvaltningen ha rätt att återkalla godkännandet av utrustning som skall användas som stöd för luftfartsskyddet, om det visar sig att utrustningen inte uppfyller kriterierna för godkännande. Det är tänkbart att kriterierna ändras eller skärps i fortsättningen. Det är också tänkbart att det har begåtts ett misstag i samband med godkännandet, vilket föranleder att godkännandet återkallas.

12 kap Flygtrafiktjänst

I kapitlet föreslås bestämmelser som gäller det gemensamma europeiska luftrummet och som kompletterar ramförordningen, förordningen om tillhandahållande av tjänster, förordningen om luftrummet och förordningen om driftskompatibilitet. Målet med det projekt för det gemensamma europeiska luftrummet som genomförts genom de nämnda gemenskapsförordningarna är att förbättra de nuvarande säkerhetsstandarderna och effektiviteten för den allmänna lufttrafiken i Europa, optimera utnyttjandet av kapaciteten och minska förseningarna inom flygtrafiken.

Luftfartsförvaltningen skall godkänna in-

rättande och ändringar av funktionella luftrumsblock inom det luftrum som Finland ansvarar för, meddela behövliga detaljerade föreskrifter om användningen av luftrummet och även i övrigt verka som den nationella myndighet som avses i förordningarna. Kommunikationsministeriet skall utnämna en leverantör av flygtrafikleddningstjänster inom ett luftrumsblock i Finlands luftrum. I kapitlet bestäms också om samordning av civil och militär luftfart, utbildning av flygtrafiktjänstpersonal, efterspanings- och räddningstjänst för luftfart och upptagningar inom flygtrafiktjänstverksamheten.

Med stöd av det bemyndigande som föreslås i 4 § 1 mom. skall bestämmelser om undantag från kapitlet i fråga om flygtrafiktjänst för militär luftfart utfärdas genom statsrådets förordning. Med stöd av 4 § 2 mom. skall den militära luftfartsmyndigheten kunna meddela detaljerade föreskrifter om flygtrafiktjänst som tillhandahålls uteslutande för den militära luftfarten.

110 §. Kapitlets tillämpningsområde. I 1 mom. hänvisas till de s.k. SES-förordningarna som gäller det gemensamma europeiska luftrummet och som nämns under punkt 2.2 i allmänna motiveringen, dvs. ramförordningen, förordningen om tillhandahållande av tjänster, förordningen om luftrummet och förordningen om driftskompatibilitet samt de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av dem.

Enligt 2 mom. gäller att bestämmelserna i kapitlet kompletterar de förordningar som nämns i 1 mom. Bestämmelserna i kapitlet åsidosätter således inte SES-förordningarna.

111 §. Definitioner. I paragrafen definieras begrepp som används i kapitlet. I 1 mom. definieras sådana begrepp som inte definieras i ramförordningen. I kapitlet avses med

- *efterspanings- och räddningstjänst för luftfart åtgärder* för att rädda ett luftfartyg och människorna i det när luftfartyget är nödställt, försvunnet, utsatt för hotande fara eller har drabbats av en olycka

- *gemensamt europeiskt luftrum* ett system som baserar sig på förordningarna enligt 110 § 1 mom.

- *kontrollzon* ett kontrollerat luftrum som sträcker sig från mark- eller vattenytan upp till en fastställd övre gräns

- *terminalområde* ett kontrollområde i anslutning till en större flygplats eller flera större flygplatser, vanligen där färdvägarna för flygtrafikledningstjänsten möts

- *flyginformationszon* ett luftrum med definierade gränser där flyginformationstjänster tillhandahålls

- *luftrumsklass* ett luftrum med definierade gränser där bestämda, i trafikreglerna för luftfart närmare specificerade typer av flygningar kan genomföras och där fastställda flygtrafikledningstjänster tillhandahålls och regler följs.

Definitionerna av kontrollzon, terminalområde, flyginformationszon och luftrumsklass motsvarar ICAO:s definitioner. Luftrumsklasserna fastställs i trafikreglerna för luftfart. I Finland används luftrumsklasserna A, B, C, D, E, F, G+ och G. Beteckningen för luftrumsklassen informerar luftfararen om t.ex. hurdan flygtrafiktjänst som tillhandahålls i det aktuella luftrummet, huruvida det förutsätts flygkontrolltillstånd och huruvida det förutsätts tvåvägsradioförbindelse. Kraven har fastställts särskilt för dem som flyger enligt instrumentflygreglerna och för dem som flyger enligt de visuella flygreglerna.

I 2 mom. hänvisas till artikel 2 i ramdirektivet. I artikeln definieras flygtrafiktjänster, flygvädertjänster, luftrumsblock, funktionellt luftrumsblock, flygvägsnät, rutt och sektor. Alla dessa begrepp behövs i bestämmelserna i kapitlet. Enligt artikeln avses med

- *flygtrafiktjänster* flygtrafiklednings-, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster, flygvädertjänster och flygbriefingstjänster

- *flygvädertjänster* de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med meteorologiska prognoser, briefing och observationer liksom all annan meteorologisk information och data som staterna tillhandahåller för användande inom luftfarten

- *luftrumsblock* ett luftrum av definierad omfattning, i tid och rum, inom vilket lufttrafiktjänster tillhandahålls

- *funktionellt luftrumsblock* ett luftrumsblock som grundas på operativa krav som avspeglar behovet av en mer integrerad luftfartsförvaltning oavsett staternas nuvarande gränser

- *flygvägsnät* ett nät av fastställda flygvägar

för kanalisering av flödet av allmän trafik i den utsträckning detta krävs för tillhandahållande av flygkontrolltjänster

- *rutt* den utvalda färdväg som ett luftfartyg skall följa under sin flygning

- *sektor* del av ett kontrollområde eller en flyginformationsregion/övre region.

Utöver de begrepp som definieras i paragrafen definieras flygtrafiktjänster i ramförordningen som följer:

- med *flygtrafikledningstjänst* avses olika flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster (områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst)

- med *flygkontrolltjänst* avses en tjänst som tillhandahålls i syfte att förebygga kollisioner mellan luftfartyg, och mellan luftfartyg och ett hinder inom manöverområdet, samt påskynda och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde

- med *flygbriefingstjänst* avses en tjänst som inrättats inom ett avgränsat täckningsområde och som ansvarar för tillhandahållandet av sådan information till luftfarten och sådana data som är nödvändiga för trygk, regelbunden och effektiv flygtrafik

- med *kommunikationstjänster* avses fasta och rörliga luftfartstjänster som möjliggör kommunikation mark/mark, luft/mark och luft/luft i syfte att utöva flygkontrolltjänst

- med *navigationsstjänst* avses de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med positionsbestämning och tidsanpassad information

- med *övervakningstjänster* avses de hjälpmedel och tjänster som används för att fastställa luftfartygs position i syfte att möjliggöra säker separering.

112 §. Nationell tillsynsmyndighet i det gemensamma europeiska luftrummet. Enligt 1 mom. skall Luftfartsförvaltningen ha hand om största delen av de uppgifter för den nationella tillsynsmyndigheten som avses i artikel 3 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.

Inom projektet för det gemensamma europeiska luftrummet berörs den nationella myndigheten av bl.a. artikel 4 i ramförordningen, artiklarna 2, 7.7 och 13.3 i förordningen om tillhandahållande av tjänster och artiklarna 6.2 och 7.1 i förordningen om

driftskompatibilitet.

Till tillsynsmyndighetens uppgifter hör t.ex. att bevilja tillstånd för tillhandahållande av flygtrafiktjänster, erkänna de i artikel 3 i förordningen om tillhandahållande av tjänster avsedda organisationer som genomför inspektioner och undersökningar avseende säker och effektiv flygtrafiktjänst samt att ta emot och godkänna i artikel 10.2 i förordningen om tillhandahållande av tjänster avsedda anmälningar som gäller arbetsrelationer mellan leverantörer av flygtrafiktjänster i anslutning till tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster.

Enligt lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet omfattar tillståndsplikten alla flygtrafiktjänster enligt ICAO:s definition, bortsett från efterspanings- och räddningstjänster.

I 2 § den nya lagen om Luftfartsverket fastställs som Luftfartsverkets verksamhetsområde flygplatser och deras tjänster, flygtrafiktjänster och flygtrafiktjänstsystem samt annan verksamhet i anslutning till flygplatser och flygtrafik. För tillhandahållandet av flygtrafiktjänster förutsätts enligt förordningen om tillhandahållande av tjänster tillstånd av tillsynsmyndigheten, vilket Luftfartsverket således måste få innan det kan erbjuda sig att ha hand om flygtrafikledningstjänster i Finlands luftrum.

Det anses vara ändamålsenligt att också uppgifter i anslutning till räddning av luftfartyg och flygräddning utförs av den som tillhandahåller flygtrafikledningstjänster i Finland.

De krav (bestämmelser) som ingår i förordningen om tillhandahållande av tjänster och som gäller certifieringssystemet för leverantörer av flygtrafiktjänster börjar gälla ett år efter det att de närmare krav (bestämmelser) på gemenskapsnivå som gäller tjänsteleverantörer godkänns och publiceras. Godkännandet och publiceringen infaller sannolikt på hösten 2005.

Enligt artikel 12.4 i förordningen om tillhandahållande av tjänster har medlemsstaternas behöriga myndigheter rätt att ta del av räkenskaperna hos de tjänsteleverantörer som tillhandahåller tjänster inom det luftrum som ligger inom deras ansvarsområde. I artikeln föreskrivs inte direkt några skyldigheter för

en sådan behörig myndighet. Det är trots allt möjligt att revisionskyldigheter kommer att föreskrivas i genomförandeförordningarna. Enligt det föreslagna 2 mom. skall Statens revisionsverk vara den behöriga myndigheten i Finland.

I 3 mom. föreslås en hänvisning till de bestämmelser i 16 kap. som gäller ingripande i tillstånd eller godkännanden som beviljats organisationer.

I förordningen om tillhandahållande av tjänster finns inte någon särskild bestämmelse om återkallande av tillstånd. Bestämmelserna i artikel 7.7 förutsätter dock att det finns metoder för att ingripa. Enligt artikel 9 i ramförordningen gäller likaså att de påföljder som medlemsstaterna skall fastställa för luftrumsanvändares och tjänsteleverantörers överträdelser av bestämmelserna i SES-förordningarna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande. Återkallande av ett tillstånd eller begränsning av verksamheten är en effektiv, proportionerlig och avskräckande påföljd för tillståndshavarna.

113 §. Strukturering av luftrummet. I 1 mom. bestäms om Luftfartsförvaltningens behörighet att besluta om inrättande och ändring av luftrumsblock. Bestämmelser om omstrukturering av det övre luftrummet till funktionella luftrumsblock finns i artikel 5 i förordningen om luftrummet. Luftfartsförvaltningen skall också godkänna funktionella luftrumsblock. Blocken kan också omfatta det undre luftrummet och bestå av luftrumsklasser, sektorer, kontrollzoner och terminalområden, flyginformationszoner, tillfälligt reserverade områden och militära kontrollområden.

Inrättandet och godkännandet av luftrumsblock skall basera sig på prövning av flygsäkerheten. Dessutom skall hänsyn tas till smidig flygtrafik, försvarsaspekter, samordning av civil och militär luftfart samt förutsättningar för sportflygning. Det är inte fråga om prövning av ändamålsenligheten.

Om ett funktionellt luftrumsblock är viktigt med tanke på försvaret eller territorialövervakningen, skall Luftfartsförvaltningen förhandla med försvarsministeriet och inrikesministeriet innan den fattar beslut.

Enligt artikel 5.4 i förordningen om luftrummet skall ett funktionellt luftrumsblock

som gäller luftrum som omfattas av flera medlemsstaters ansvarsområde få inrättas endast genom ömsesidig överenskommelse mellan alla de medlemsstater som har ansvar för någon del av det luftrum som ingår i blocket. Inrättandet av ett sådant luftrumsblock skall behandlas som ett fördragsärende.

I 2 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen att fastställa sektorerna och färdvägarna. Gränserna för kontrollzonen och terminalområdet fastställs på operativa grunder.

Enligt artikel 6 i förordningen om luftrummet skall beslut om inrättande eller ändring av flygvägar och sektorer godkännas av de stater som har ansvar för det luftrum som besluten gäller. I praktiken fastställs färdvägarna och sektorerna på framställning av den leverantör av flygtrafiktjänster som tillhandahåller flygtrafikledningstjänster i det aktuella luftrummet.

Struktureringen av det gemensamma europeiska luftrummet gäller det övre luftrummet (flygnivå över 285). Det är dock ändamålsenligt att Luftfartsförvaltningen fastställer motsvarande även i fråga om det undre luftrummet (flygnivå 95—285). De färdvägar som avses i momentet är inte avgångs- och ankomstleder för flygplatserna. Beslut om dem skall fattas av flygtrafiktjänsten på operativa grunder. Valet av avgångs- och ankomstleder beror på trafikmängden, vindriktningen och vindstyrkan samt övriga omständigheter som inverkar på säkerheten inom flygtrafiken.

I 3 mom. bestäms om Luftfartsförvaltningens skyldighet att höra den militära luftfartsmyndigheten och inrikesministeriet. Skyldigheten motsvarar vad som bestäms i 52 och 53 § i den gällande lagen.

114 §. Specialbestämmelser om användning av luftrummet. Enligt 1 mom. ansvarar tjänsteleverantören för flygmetoderna inom ramen för de operativa krav som gäller flygsäkerheten. Leverantören av flygtrafikledningstjänster ansvarar i sista hand för att flygmetoderna är säkra. Med flygmetoder avses avgångs- och ankomststrutter i anslutning till planeringen av metoder på flygplatserna, vilka ingår i flygplatsens avgångs- och ankomstmetoder. En del av avgångs- och ankomstmetoderna sträcker sig också utanför terminalområdet.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen

vid behov meddela sådana föreskrifter som förutsätts för trygg och smidig luftfart och som berör både luftfartyg och leverantören av flygtrafikledningstjänster och som gäller på vissa flygvägar eller i vissa delar av luftrummet behövlig utrustning, personalutbildning och flygmetoder. När Luftfartsförvaltningen bereder föreskrifterna skall den beakta internationella krav och rekommendationer, som till denna del ingår i standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt i JAA:s och Eurocontrols krav eller ECAC:s rekommendationer.

115 §. Tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster och flygvädertjänster. I 1 mom. bestäms om kommunikationsministeriets behörighet att i enlighet med artikel 8 i förordningen om tillhandahållande av tjänster utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster inom ett luftrumsblock avseende det luftrum Finland ansvarar för. Ministeriet skall också utnämna tjänsteleverantörer inom de övriga luftrumsblock som avses i 113 §. Det är inte motiverat att Luftfartsförvaltningen, som skall vara tillståndsmyndighet, ges denna behörighet.

När kommunikationsministeriet fattar beslut om utnämningen skall det höra försvarsministeriet och inrikesministeriet, eftersom civila och militära flygtrafiktjänster i dagens läge tillhandahålls integrerat i Finland.

När kommunikationsministeriet utnämner en tjänsteleverantör skall ministeriet beakta särdragen hos de flygtrafikledningstjänster som tillhandahålls inom luftrumsblocket, en bibehållen hög säkerhetsnivå samt möjligheterna att utföra uppgifter i anslutning till efterspanings- och räddningstjänst, territorialövervakning och krishantering. För varje luftrumsblock utnämns endast en tjänsteleverantör, eftersom den som bedriver flygverksamhet inte bör få eventuellt motstridiga anvisningar av flera olika tjänsteleverantörer.

Enligt den proposition med förslag till en ny lag om Luftfartsverket som överlämnats till riksdagen skall Luftfartsverkets verksamhetsområde även i fortsättningen omfatta flygtrafiktjänster och flygtrafiktjänstsystem och till dess uppgifter skall höras att lämna flygtrafiktjänster inom det luftrum för vilket Finland ansvarar. Avsikten är dock inte att

föreslå att Luftfartsverket direkt i lagen skall utnämnas till leverantör av flygtrafikledningstjänster. I lagstiftningen går det inte att förutsäga att Luftfartsverket kommer att få tillstånd att tillhandahålla flygtrafiktjänster eller att Luftfartsverket utnämns till leverantör av flygtrafikledningstjänster. I fortsättningen är det dessutom möjligt att t.ex. i anslutning till små flygplatser inrätta separata leverantörer av flygtrafikledningstjänster, vilka kan tillhandahålla flygplats- och in-flygningskontrolltjänster.

Enligt artikel 6 i förordningen om tillhandahållande av tjänster skall gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster uppställas genom kommittéförfarande och utfärdas genom förordningar av kommissionen. Än så länge har det inte utfärdats några gemensamma krav. Enligt den nämnda artikeln skall de gemensamma kraven omfatta åtminstone följande:

- teknisk och operativ kompetens och lämplighet
- system och förfaranden för flygsäkerhets- och kvalitetsstyrning
- rapporteringssystem
- tjänsternas kvalitet
- finansiell styrka
- ansvar och försäkringstäckning
- ägande och organisationsstruktur, inbegripet förhindrande av intressekonflikter
- mänskliga resurser, bl.a. lämplig planering av personalstyrkan
- säkerhet.

Enligt bilaga II till förordningen om tillhandahållande av tjänster kan ett tillstånd som beviljas en tjänsteleverantör förenas med ytterligare villkor, som kan avse följande:

- luftrumsanvändarnas tillgång till tjänsterna på en icke-diskriminerande grundval och krav i fråga om sådana tjänsters prestanda, inklusive säkerhet och driftskompatibilitet
- driftsspecifikationerna för den eller de särskilda tjänsterna
- den tidpunkt då tjänsterna skall tillhandahållas
- de olika driftsutrustningarna som skall användas inom de särskilda tjänsterna
- avgränsning eller begränsning av annan verksamhet än den som avser tillhandahållande av flygtrafiktjänster

- kontrakt, överenskommelser eller andra bestämmelser mellan tjänsteleverantören och en tredje part vilka rör tjänsterna

- tillhandahållande av den information som rimligen kan krävas för att kontrollera att tjänsterna överensstämmer med de gemensamma kraven, inklusive planer och ekonomiska och verksamhetsrelaterade uppgifter, samt viktigare ändringar av typen och/eller omfattningen av de flygtrafiktjänster som tillhandahålls

- andra villkor av rättslig art som inte är specifika för flygtrafiktjänster, t.ex. villkor som avser upphävande eller återkallande av certifikatet.

När gemensamma krav som berör tjänsteleverantörerna har antagits skall Luftfartsförvaltningen pröva vilka av villkoren som är tillämpliga i Finland.

Enligt artikel 9 i förordningen om tillhandahållande av tjänster får medlemsstaterna utse en leverantör av flygvädertjänster att leverera alla eller delar av flygväderdata med ensamrätt i hela eller delar av det luftrum som de ansvarar för med beaktande av flygsäkerhetsöverväganden. I 2 mom. föreslås ett dylikt bemyndigande för kommunikationsministeriet. Innan en eventuell leverantör av flygvädertjänster utnämns skall ministeriet höra försvarsministeriet och leverantören av flygtrafikledningstjänster. Det som ovan konstaterats om samordning av civila och militära flygtrafiktjänster gäller även de flygvädertjänster som flygtrafiktjänsten behöver. Också när en leverantör av flygvädertjänster utnämns skall hänsyn tas till säkerhetsaspekterna samt möjligheterna att utföra uppgifter i anslutning till efterspanings- och räddningstjänst, territorialövervakning och krishantering.

Engelska används allmänt inom flygtrafiktjänstverksamheten och flygkontrolltjänsterna. Eftersom flygtrafiken är mycket internationell är det en klar säkerhetsfaktor att använda ett gemensamt språk som alla förstår. Verksamheten bedrivs av en begränsad yrkesgrupp, för vilken engelska har blivit det etablerade yrkesspråket till följd av internationella överenskommelser och praxis. I 4 mom. bemyndigas därför kommunikationsministeriet att på framställning av tjänsteleverantören besluta att flygtrafikledningstjänst-

ter och flygvädertjänster skall tillhandahållas endast på engelska inom ett visst luftrumsblock, om det är nödvändigt för att trygga flygsäkerheten med hänsyn till flygtrafikens huvudsakliga sammansättning inom det aktuella luftrumsblocket. Sådana beslut gäller i första hand de största flygplatserna som används för internationell trafik.

116 §. Samordning av civil och militär luftfart. I 1 mom. bestäms om samordning av flygtrafiktjänster för den civila och den militära luftfarten.

I Finland har den civila och den militära flygtrafiktjänstverksamheten samordnats. Det är nödvändigt att kvarhålla möjligheten att specificera tjänsterna t.ex. om en utländsk tjänsteleverantör utnämns till leverantör av tjänsterna inom den civila sektorn.

Enligt artikel 11 i förordningen om tillhandahållande av tjänster skall medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att se till att det mellan behöriga civila och militära myndigheter upprättas skriftliga överenskommelser eller likvärdiga juridiska överenskommelser avseende förvaltningen av särskilda luftrumsblock.

I dagens läge följer försvarsministeriet och kommunikationsministeriet ett ramavtal som gäller samordning av den civila och den militära luftfarten. De behöriga myndigheterna och tjänsteleverantörerna ingår närmare avtal om samarbetet. Avtalen gäller även undantagsförhållanden.

Enligt 2 mom. skall den princip om smidig användning av luftrummet som fastställts av ICAO och utvecklats av Eurocontrol tillämpas på det sätt som avses i artikel 7 i förordningen om luftrummet.

Vid samordning av den civila och den militära luftfarten tillämpas Eurocontrols anvisningar om smidig användning av luftrummet. Inom Eurocontrols anvisningar identifieras tre olika samarbetsnivåer. De gäller utformning av den nationella luftrumspolitiken och strukturerna, den dagliga delningen av luftrummet och den direkta användningen av luftrummet.

117 §. Certifikat, kompetensbevis, behörigheter och godkännanden för flygtrafiktjänstpersonal. Enligt 1 mom. skall flygtrafiktjänstpersonalen ha ett certifikat, de behörigheter och godkännanden som förutsätts för

uppgiften samt ett medicinskt kompetensbevis. Dokumentet kan ha beviljats i Finland eller i en främmande stat för vilken gäller att de dokument som beviljats i staten erkänns i Finland i enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Ett direktivförslag som gäller flygledarcertifikat behandlas som bäst vid gemenskapens institutioner, och det har därför inte kunnat beaktas i detta lagförslag. Det föreslås att lagen senare ändras för genomförande av det nya direktivet.

De krav i fråga om certifikat som ingår i direktivförslaget baserar sig på de krav enligt bilaga 1 till Chicagokonventionen som medlemsstaterna redan nu tillämpar och på säkerhetskraven enligt ESARR5 (Eurocontrol Safety Regulatory Requirement 5, ATM Services' Personell) av Europeiska organisationen för luftfartssäkerhet Eurocontrol samt det anvisningsmaterial som stöder säkerhetskraven. Avsikten är att genom direktivet befästa ESARR5 som ett led i gemenskapsrätten i enlighet med skyldigheten enligt artikel 4 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.

Direktivet kommer att förenhetliga behörighetsvillkoren för flygledare och förutsättningarna för utövning av flygledaryrket. Direktivet skall också tillämpas på flygledarelever. Alla som uppfyller behörighetsvillkoren skall beviljas certifikat. Som behöriga betraktas personer som uppfyller kraven i fråga om kunskaper, färdigheter, erfarenhet, språkkunskaper och hälsa.

Grundutbildningskravet för flygledarelever är utbildning på mellanstadiet eller utbildning som berättigar till universitetsstudier. Av flygledare förutsätts dessutom att de har fyllt 21 år. Certifikatsinnehavarna skall ha ett giltigt medicinskt kompetensbevis (hälsointyg). Av dem som ansöker om certifikat förutsätts kunskaper i engelska enligt den operativa nivå 4 i ICAO:s kunskapsprov. De lokala språkraven får inte överstiga den nivå 4 som förutsätts för kunskaperna i engelska. En anteckning om språkkunskaperna fogas till certifikatet.

Ett certifikat medför inte som sådant rätt att tillhandahålla flygkontrolltjänster. Certifikatet skall åtföljas av en eller flera behörigheter och anteckningar som påvisar kompetens för

en viss form av flygkontrolltjänster, kompetens att använda en viss anordning, kompetens vid en viss flygkontrollenhet eller arbetsplats inom flygkontrollen eller kompetens att verka som instruktör för utbildning på arbetsplatsen. I direktivet anges giltighetstiderna för behörigheter och anteckningar samt villkoren för fortsatt giltighet.

Detaljerade krav som gäller flygledare finns dessutom bl.a. i de gemensamma europeiska luftfartskraven JAR-FCL, som utformats av JAA.

I 2 mom. uppställs motsvarande krav som gäller dem som är verksamma som flyginformatörer. Den som uppfyller behörighetsvillkoren för flygledare kan också vara verksam som flyginformatör.

I 3 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen att utifrån den bilaga till Chicagokonventionen och de ESARR5-krav som nämns i 1 mom. meddela för flygsäkerheten nödvändiga närmare föreskrifter om de certifikat, behörigheter, kompetensbevis, godkännanden och medicinska kompetensbevis som krävs av flygledare, flygledarelever och flyginformatörer. De nationella föreskrifterna skall kompletteras med undantag och tillägg av geografiska, klimatologiska och trafikmässiga skäl eller för att samordna internationell praxis med förhållandena i Finland. De föreskrifter som Luftfartsförvaltningen sätter i kraft i Finland kommer dock att gälla bara till dess att det nämnda direktivet om flygledarcertifikat har genomförts.

118 §. Utbildning av flygtrafiktjänstpersonal. I paragrafen bestäms om tillhandahållande av utbildning som gäller certifikat för flygledare och flyginformatörens kompetensbevis och om behörighetssystemet för den tekniska personalen inom flygtrafiktjänst. Hittills har det krävts tillstånd för utbildning som gäller certifikat för flygledare och flyginformatörens kompetensbevis. Behörighetssystemet för den tekniska personalen inom flygtrafiktjänst baserar sig också på ESARR5-kraven, som trädde i kraft i Finland i april 2005.

Enligt direktivförslaget om flygledarcertifikat skall utbildning av flygledare bli tillståndspliktig verksamhet. Tillståndssystemet gäller både läroanstalterna och den obligatoriska arbetsplatsutbildning som ges av leve-

rantörerna av flygtrafiktjänster. I direktivförslaget finns bestämmelser om grunderna för tillståndssystemet, tillståndskraven och tillståndsvillkoren.

Paragrafen skall tillämpas på både utbildning som ges av separata utbildningsorganisationer och arbetsplatsutbildning vid olika verksamhetsställen.

Enligt 1 mom. krävs godkännande av Luftfartsförvaltningen för tillhandahållande av utbildning som gäller certifikat för flygledare och flyginformatörcertifikat. Ett godkännande skall beviljas en utbildningsorganisation som har den yrkeskunniga personal som krävs för uppgifterna, behövliga utbildningslokaler och utbildningshjälpmedel, ett utbildningsprogram och ett kvalitetssystem. I det nämnda direktivförslaget görs åtskillnad mellan godkännanden av utbildningsplaner och godkännanden av kompetensexaminatorer och granskare samt godkännande av förfarandet för bedömning av språkkunskaper. I en bilaga till förslaget finns en detaljerad förteckning över de krav som ställs på utbildningsorganisationerna (utbildningsleverantörerna).

Godkännandet skall beviljas för viss tid eller tills vidare. Godkännandet kan vara ett separat godkännande för utbildningsorganisationen. När det gäller arbetsplatsutbildning beviljas godkännandet som ett led i godkännandet av tjänsteleverantörens övriga verksamhet. Förfarandet motsvarar nuläget.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen vid behov meddela föreskrifter om utbildningen av och behörigheten för den tekniska personalen inom flygtrafiktjänst, och enligt 3 mom. skall den godkänna behörighetssystemet för den tekniska personalen inom flygtrafiktjänst. Ett godkännande skall beviljas, om sökanden uppfyller de krav som Luftfartsförvaltningen ställt. Godkännandet skall beviljas för viss tid eller tills vidare. Luftfartsförvaltningen skall övervaka verksamheten för den som ansvarar för behörighetssystemet. Den föreslagna bestämmelsen baserar sig på ESARR5, som Luftfartsförvaltningen bör beakta när den bereder föreskrifterna. Det gäller likaså att beakta bilaga 1 till Chicagokonventionen. Motsvarande arrangemang har initierats eller håller på att initieras även i Eurocontrols övriga medlemsstater.

För säkerställande av en tillräcklig nivå på flygsäkerheten skall Luftfartsförvaltningen enligt 4 mom. utifrån bilaga 1 till Chicago-konventionen samt utifrån Eurocontrols normer och rekommendationer meddela närmare föreskrifter om utbildningsorganisationerna enligt 1 mom. i fråga om personalens utbildning, erfarenheter och yrkeskunskaper samt om utbildningsprogram, arbetsmetoder, kvalitetsystem och anvisningar.

För närvarande regleras utbildning som gäller flygtrafiktjänst i Luftfartsinspektionens luftfartsbestämmelse ANS M1—2.

I 5 mom. föreslås en hänvisning till de bestämmelser i 16 kap. som gäller ingripande i godkännanden som beviljats organisationer.

119 §. Efterspanings- och räddningstjänst för luftfart. Enligt 1 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen att utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicago-konventionen meddela föreskrifter om åtgärder i händelse av att ett luftfartyg är nödställt, försvunnet eller förolyckat eller fara hotar lufttrafiken. Här avses i praktiken verksamhet i enlighet med bilaga 12 till Chicagokonventionen samt handboken IAMSAR, som sammanställts av ICAO och Internationella sjöfartsorganisationen IMO.

I den nya lagen föreslås bestämmelser om efterspanings- och räddningstjänster endast till den del de gäller försvunna luftfartyg eller luftfartyg som är i nöd på en flygplats eller under flygning. I övrigt finns bestämmelser om räddningsväsendet någon annanstans i lagstiftningen, i synnerhet i räddningslagen (468/2003) och sjöräddningslagen (1145/2001).

Enligt punkt 2.2.1 i bilaga 12 till Chicago-konventionen skall medlemsstaterna fastställa var efterspanings- och räddningstjänster tillhandahålls. I praktiken tillhandahålls de inom statens flyginformationsregioner.

Enligt 2 mom. skall den som utnämnts till leverantör av flygtrafikledningstjänster sörja för att efterspanings- och räddningstjänst för luftfart ordnas inom det funktionella luft- rumsblock för vilket tjänsteleverantören har utnämnts. I praktiken står uppgifterna inom efterspanings- och räddningstjänst för luftfart nära uppgiftsfältet för flygtrafiktjänst. Det är därför ändamålsenligt att de ordnas i anslutning till varandra.

I 3 mom. bestäms om kommunikationsministeriets behörighet att besluta om hur efterspanings- och räddningstjänsterna skall ordnas, om flera leverantörer av flygtrafiktjänster har utnämnts för funktionella luft- rumsblock. För att efterspanings- och räddningstjänsterna skall kunna ordnas på ett ändamålsenligt sätt förutsätts att ansvaret för dem tydligt har anvisats en enda namngiven instans.

Eftersom skyldigheten att tillhandahålla efterspanings- och räddningstjänster sträcker sig utöver luftfartens egna behov, bör leverantören av flygtrafikledningstjänster få ersättning för kostnaderna för detta offentliga serviceuppdrag.

Enligt 4 mom. åläggs luftfartygens ägare, innehavare eller operatörer samt de som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller på en flygplats eller vid någon annan anläggning för luftfart att delta i efterspanings- och räddningstjänst för luftfart, om ett luftfartyg är nödställt, försvunnet eller förolyckat eller fara hotar lufttrafiken, samt att delta i flygräddningsövningar, om inte giltiga skäl hindrar dem att delta.

Åläggandet föreskrivs direkt i lagen, eftersom det inte är ändamålsenligt att den tjänsteleverantör som avses i 2 mom. bemyndigas att utöva en sådan beslutanderätt.

För person- eller egendomsskador som vållats den som ålagts att delta i efterspanings- och räddningstjänst för luftfart skall betalas ersättning av statens medel enligt skadeståndslagen (412/1974).

Bestämmelsen motsvarar 54 § 3 mom. i den gällande lagen.

120 §. Avgifter för flygtrafiktjänst. Leverantörerna av flygtrafiktjänst skall ha befogenheter att fastställa avgifterna för flygtrafiktjänst. Bortsett från undervägsavgifter fattas beslut om avgifterna för närvarande av Luftfartsverkets styrelse. Eurocontrol fastställer kostnadsbasen och priset per enhet för undervägsavgiften på framställning av Luftfartsverkets styrelse.

Enligt artikel 14 i förordningen om tillhandahållande av tjänster skall Kommittén för det gemensamma europeiska luftrummet, som lyder under kommissionen, utarbeta ett avgiftssystem för flygtrafiktjänster. Systemet skall överensstämma med Eurocontrols av-

giftssystem för undervägsavgifter. I Eurocontrol kommer Finland att företrädas av Luftfartsförvaltningen.

Enligt artikel 15 skall avgiftssystemet grundas på de beräknade kostnaderna för flygtrafiktjänster. Avgiftssystemet skall fördela dessa kostnader mellan olika användarkategorier. Avgifterna enligt avgiftssystemet skall omfatta hela kostnaden för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, inklusive lämpliga belopp för ränta på kapitalinvesteringar och avskrivning av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration. De kan även omfatta sådana kostnader som nationella tillsynsmyndigheter och erkända organisationer ådragit sig, samt andra kostnader som den berörda medlemsstaten och tjänsteleverantören ådragit sig i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster. Korssubventionering mellan olika flygtrafiktjänster skall vara tillåten endast när detta motiveras av objektiva skäl och under förutsättning att den är tydligt identifierbar. Insyn i beräkningen av avgifter skall garanteras.

Medlemsstaterna skall i sin tur fastställa avgifterna på ett icke-diskriminerande sätt. När avgifter tas ut från olika användare av luftrummet för samma tjänst skall ingen åtskillnad göras med hänsyn till användarens nationalitet eller kategori. Undantag för vissa användare, i synnerhet lätta luftfartyg och statsluftfartyg, får tillåtas, under förutsättning att kostnaden för sådana undantag inte läggs över på andra användare. Flygtrafiktjänster får generera tillräckliga intäkter som överstiger alla direkta och indirekta driftskostnader och som ger en rimlig avkastning på tillgångar som bidrar till nödvändiga kapitalförbättringar. Avgifterna skall avspegla kostnaderna för de flygtrafiktjänster och anläggningar som görs tillgängliga för luftrummet användare, med beaktande av den relativa produktionskapaciteten hos de olika typerna av berörda luftfartyg.

Enligt artikel 16 skall kommissionen, i samarbete med medlemsstaterna, säkerställa fortlöpande granskning av överensstämelsen med de principer och regler som avses i artiklarna 14 och 15. Bestämmelser om Luftfartsverkets rätt att besluta om avgifterna stadgas i 6 § i lagen om Luftfartsverket.

I artikel 15.3 används passivformen ”avgif-

ter skall fastställas”, och därmed tas inte ställning till om avgifterna fastställs av tjänsteleverantören eller en myndighet. Med hänsyn till att grunderna för bestämmande av avgifterna i förordningen harmonierar med Eurocontrols gällande avgiftssystem, är det inte motiverat att på denna punkt förutsätta en separat fastställelse av myndigheten.

Enligt paragrafen skall Luftfartsförvaltningen övervaka hur avgifterna fastställs.

121 §. *Insamling av uppgifter som gäller genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.* I paragrafen skall Luftfartsförvaltningen ha rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna få de uppgifter som behövs för bedömning av genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet. I artikel 12.1 i ramförordningen bestäms om medlemsstaternas årliga rapporter om genomförandet av de åtgärder som vidtagits i enlighet med ramförordningen och de åtgärder som anges i artikel 3. Med åtgärder avses förordningen om tillhandahållande av tjänster, förordningen om luftrummet, förordningen om driftskompatibilitet och de förordningar om genomförandet som utfärdats av kommissionen.

Uppgifter om genomförandet av t.ex. principen om en smidig användning av luftrummet kan fås endast av Luftfartsverket och flygstaben. Det är nödvändigt att ange en ansvarig som samlar in uppgifter hos tjänsteleverantörerna och myndigheterna i syfte att klarlägga den nationella situationen. I de uppgifter som avses här ingår inte personuppgifter.

122 §. *Upptagningar inom flygtrafiktjänstverksamheten.* I paragrafen bestäms om upptagningar inom flygtrafiktjänsten. Med upptagningar avses upptagningar utifrån lägesbilder av trafiken och flygtrafiktjänstens tele- och radiokommunikation. Enligt 1 mom. skall leverantörer av flygtrafikledningstjänster se till att lägesbilder av trafiken samt flygtrafiktjänstens telefon-, radio- och annan telekommunikation upptas och förvaras på ett sådant sätt att de är skyddade mot obehörig insyn. Upptagning av telefon- och radiokommunikation baserar sig på standarden enligt andra avdelningen, tredje stycket, punkt 3.5.1.4 i bilaga 10 till Chicagokonventionen. Upptagning av lägesbilder baserar sig på re-

kommandationen enligt punkt 6.4.1.2 i bilaga 11 till konventionen.

Det är nödvändigt att ta in bestämmelser om förvaring av upptagningar i lagen, eftersom frågor som gäller integritetsskydd i annat fall skulle aktualiseras inom telefon- och radiokommunikation och eventuella andra kommunikationsformer. I praktiken har upptagningar inte orsakat några problem, eftersom alla parter är medvetna om bandningarna och eftersom det vid flygtrafiktjänsterna i regel också finns en separat linje för personalens privata samtal. Radarupptagningar (lägesbilder av trafiken) inrymmer inte några motsvarande problem när det gäller integritetsskydd.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen meddela närmare föreskrifter om upptagningssätt och förvaringstider för upptagningarna. Även arkivlagen är tillämplig på upptagningarna. När Luftfartsförvaltningen bestämmer förvaringstiden skall den ta hänsyn till behoven av att utreda luftfartsolyckor, tillbud och händelser. Förvaringstiden och de lokalitetsbehov och kostnader som följer av den påverkas också av vilken upptagningsteknik som används. Föreskrifterna om upptagningssätt bör basera sig på ICAO:s eller Eurocontrols standarder, rekommendationer eller överenskomna förfaranden. När förvaringstiderna för upptagningarna fastställs beaktas upptagningarnas användningsändamål. För undersökning flygolyckor, tillbud och händelser skall upptagningarna förvaras minst tolv månader. Upptagningar av speciella incidenter kan vara till nytta för t.ex. utbildning under en betydligt längre tid, eventuellt i flera år.

I 3 mom. bestäms om olika användningssätt för upptagningarna. Bestämmelsen motsvarar t.ex. ICAO:s rekommendation om upptagningar av lägesbilder, som kan användas för undersökning av olyckor och tillbud, efterspanings- och räddningstjänst för luftfart, utvärderingar av flygtrafikleddningstjänster och övervakningssystem samt för flygtrafiktjänstleverantörens eget flygsäkerhetsarbete. Flygsäkerhetsarbetet anses omfatta utbildning, kvalitetsstyrning, bedömning av prestandan hos tekniska system samt utredning av fel och störningar i servicen. Miljökonsekvensbedömning omfattar användning av informa-

tion för buller- eller andra miljöutredningar och -mätningar. Planering av lufrummet omfattar användning av information för statistiska uppgifter om olika flygvägar och lufrum. För miljökonsekvensbedömning kan det publiceras sammanställningar utifrån lägesbilder av trafiken, såsom frekvenskartor för linjerna av vilka framgår flygvägarnas geografiska placering.

13 kap. **Luftfartsolyckor, tillbud och händelser**

I kapitlet föreslås bestämmelser om undersökning av olyckor och allvarliga tillbud inom luftfarten. Bestämmelserna kompletterar lagen om undersökning av olyckor. Genom bestämmelserna genomförs dessutom direktivet om rapportering av händelser inom civil luftfart.

I Finland skall fallen undersökas av Centralen för undersökning av olyckor vid justitieministeriet och av Luftfartsförvaltningen. Centralen för undersökning av olyckor undersöker i regel flygolyckor, flygskador och allvarliga tillbud samt enligt egen prövning även övriga fall. Luftfartsförvaltningen skall i förekommande fall undersöka sådana mindre allvarliga fall som inte Centralen för undersökning av olyckor undersöker.

Med stöd av det bemyndigande som föreslås i 4 § 1 mom. skall bestämmelser om undantag från kapitlet i fråga om militär luftfart utfärdas genom statsrådets förordning. Med stöd av bemyndigandet i 4 § 2 mom. kan den militära luftfartsmyndigheten meddela närmare föreskrifter om undersökning av olyckor inom militär luftfart samt om upptagning av uppgifter om händelser och om utbyte av information.

123 §. Rapportering av luftfartsolyckor och allvarliga tillbud. I paragrafen bestäms om rapportering av olyckor och allvarliga tillbud till Luftfartsförvaltningen. Luftfartsförvaltningen skall meddela föreskrifter om rapporteringssättet, t.ex. om rapporteringsformuläret och till vem uppgifterna skall skickas.

124 §. Undersökning av luftfartsolyckor. I paragrafen hänvisas till lagen om undersökning av olyckor (373/1985), där det finns bestämmelser om undersökning av olyckor och allvarliga tillbud inom luftfarten.

125 §. Undersökning som ordnas av Luftfartsförvaltningen. Enligt 1 mom. skall Luftfartsförvaltningen undersöka andra med luftfart förknippade tillbud och händelser än de som undersöks av Centralen för undersökning av olyckor, om undersökningen är nödvändig för att främja flygsäkerheten. Med tillbud och händelser avses här bl.a. sådana störningar i flygsäkerhetssystemet som inte orsakat konkreta tillbud, men som kan medföra fara om de upprepas. Syftet med undersökningen är att förebygga tillbud.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen kunna anlita utomstående experter vid undersökningen. Det kan vara nödvändigt bl.a. när vissa specialsakkunskaper inte finns vid ämbetsverket. Anlitandet av utomstående experter kan också grunda sig på resursbrist.

126 §. Påträffande av luftfartyg eller delar av luftfartyg. I 1 mom. föreslås bli bestämt att den som påträffar ett luftfartyg eller en del av ett luftfartyg eller gods som transporterats med luftfartyg, under sådana omständigheter att det finns anledning att misstänka att en olycka har inträffat, skall anmäla fyndet till kretsalarmeringscentralen, räddningsverket, Centralen för undersökning av olyckor, Luftfartsförvaltningen, flygräddningscentralen eller polisen. Ett påträffat föremål skall inte få bortskaffas utan tillstånd av den myndighet som undersöker saken, om inte vägande skäl föreligger.

I 2 mom. bestäms om tillämpning av hittegodslagen (778/1988). Hittogodslagen skall tillämpas på annat hittogods än luftfartyg och delar av luftfartyg. En myndighet skall dock kunna överlämna hittogods till den som har rätt till det, även om hittelön eller kostnadsersättning enligt hittogodslagen inte har betalats.

127 §. Borttransport av vrak. I paragrafen bestäms om borttransport av vrak. Enligt lagen om undersökning av olyckor är det förbjudet att bortskaffa ett vrak medan undersökningen av en olycka pågår. Bortskaffning kan trots allt vara nödvändig med tanke på säkerheten, smidig flygtrafik eller miljön. För att bortskaffningen inte skall störa undersökningen, föreslås att lagen kompletteras med en bestämmelse om skyldighet att höra undersökningsmyndigheten innan ett bortskaffningsföreläggande fullgörs.

128 §. Rapportering av händelser. Rapportering av händelser regleras förutom i luftfartslagen även i

- bilagorna 6, 8 och 13 till Chicagokonventionen

- kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer och kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

- händelsedirektivet

- förordningen om lufttransport av farliga ämnen (210/1997)

- Eurocontrols normer ESARR2 och ESARR5

- Luftfartsverkets luftfartsbestämmelser GEN M1—4, OPS M1—6, OPS M1—18 och AGA M3—3.

Enligt händelsedirektivet skall medlemsstaterna föreskriva att vissa personalkategorier skall rapportera händelser. Skyldigheten enligt direktivet gäller följande personer:

- operatören eller befälhavaren på ett turbindrivet luftfartyg eller ett luftfartyg inom det allmänna transportväsendet som används av en operatör för vars verksamhet en medlemsstat ombesörjer säkerhetsövervakningen

- den som bedriver verksamhet avseende konstruktion, tillverkning, underhåll eller modifiering av ett turbindrivet luftfartyg eller ett luftfartyg inom det allmänna transportväsendet eller av dess utrustning eller delar av denna

- den som undertecknar ett intyg om verksamhetsrevision eller idrifttagande av ett turbindrivet luftfartyg eller ett luftfartyg inom det allmänna transportväsendet, eller av dess utrustning eller delar av denna

- trafikledare (flygledare) eller flyginformatörer

- den som utför förvaltningsuppgifter vid en flygplats

- den som utövar en funktion som har samband med installation, modifiering, underhåll, reparation, översyn, flygkontroll eller

inspektion av flygnavigationsanläggningar som en medlemsstat skall ansvara för

- den som utövar en funktion som har samband med luftfartygets hantering på marken, inbegripet bränslepåfyllning, service, iordningställande av lastbesked, lastning, avisning och bogsering vid en flygplats om omfattas av marknadsstillträdesförordningen.

Enligt 36 § i den gällande luftfartslagen gäller anmälningsskyldigheten luftfartygets befälhavare. I luftfartsbestämmelsen GEN M1—4 har anmälningsskyldigheten en vidare omfattning än den obligatoriska anmälningsskyldigheten enligt händelsedirektivet. Det föreslås att den mera omfattande anmälningsskyldigheten skall kvarstå och utvidgas till att gälla även andra än luftfartygets befälhavare.

I 1 mom. föreslås en bestämmelse om rapporteringsskyldighet.

Utifrån bestämmelsen får myndigheten kännedom om andra än i 123 § avsedda olyckor och allvarliga tillbud, driftsavbrott, defekter, fel och onormala omständigheter i anslutning till framförande, underhåll, reparation och tillverkning av ett luftfartyg samt i anslutning till verksamheterna och flygtrafik-tjänsterna på flygplatsen. Efter att ha fått en rapport skall myndigheterna vid behov initiera en undersökning för att utreda orsakerna till fallet och vidta åtgärder för att förebygga framtida motsvarande händelser.

I 2 mom. anges vem som skall rapportera om händelser. Rapporteringsskyldighet föreslås enligt 1 punkten för luftfartygs ägare, innehavare, operatörer eller befälhavare, innehavare av tillstånd eller godkännanden som berättigar till luftfartsverksamhet, innehavare av certifikat eller kompetensbevis och de som utför sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten.

I 2 punkten avses personer eller sammanlutningar som bedriver affärverksamhet som övervakas av Luftfartsförvaltningen (drifttillstånd, bruksflygtillstånd, flygutbildningstillstånd, flyguppvisningstillstånd eller flygtävlingstillstånd) och som hänför sig till konstruktion (planering), tillverkning, underhåll eller modifiering av ett luftfartyg eller av dess utrustning eller delar av denna.

I 3 punkten avses innehavare av certifikat för flygledare eller flyginformatörscertifikat.

I 4 punkten avses flygplatschefen samt personer och företag som deltar i flygtrafik-tjänstarbetet. Kategorin omfattar förutom de personer som sörjer för och de som assisterar inom den egentliga flygtrafik-tjänsten även personer och företag som utövar en funktion som har samband med installation, modifiering, underhåll, reparation, översyn, flygkontroll eller inspektion av anordningar som tjänar flygtrafik-tjänsten eller som utövar en funktion som har samband med luftfartygets hantering på marken, inbegripet bränslepåfyllning, service, iordningställande av lastbesked, lastning, avisning och bogsering vid en flygplats.

Avsikten är att säkerställa så mycket information som möjligt, även om bestämmelsen kan leda till flera rapporter om samma händelse.

Sekretessbelagda myndighetshandlingar är enligt 24 § 1 mom. 15 punkten i offentlighetslagen handlingar som innehåller uppgifter om inspektion som ankommer på en myndighet eller någon annan omständighet som har samband med en övervakningsåtgärd, om utlämnandet av uppgifter ur en sådan handling skulle äventyra övervakningen eller dess syfte eller utan vägande skäl skulle vara ägnat att åsamka den som har del i saken skada. I regeringspropositionen om totalrevisionen av offentlighetslagstiftningen (RP 93/1998 rd) konstateras i motiveringen till den aktuella punkten att bestämmelsen tryggar såväl de allmänna förutsättningarna för övervakning som de enskilda övervakningsåtgärderna. Som exempel nämns (s. 93) att identiteten på den som gjort en anmälan eller tagit något annat initiativ till övervakning beläggs med sekretess. Det kan således anses att identiteten på den som rapporterat en händelse vanligen kan beläggas med sekretess.

I 3 mom. hänvisas till den förteckning över exempel i bilagorna I och II till händelsedirektivet som gäller händelser som skall rapporteras och som skall ligga till grund för Luftfartsförvaltningens föreskrifter om rapportering av händelser. Förteckningen återges inte i lagen.

129 §. Registrering av rapporter om händelser. Luftfartsförvaltningen skall lagra rapporter om olyckor, allvarliga tillbud och hän-

dels i sin databas så som föreskrivs i artiklarna 5 och 8.2 i händelsedirektivet. Enligt artikel 5 skall en behörig myndighet inrätta ett system för att samla in, utvärdera, bearbeta och lagra information om händelser som rapporterats. Enligt artikel 8.2 gäller att oavsett vilken typ av händelse och olycka eller allvarligt tillbud det är fråga om, och hur den klassificeras, får enskilda personers namn och adress aldrig registreras i den behöriga myndighetens databas. I paragrafen föreslås inte någon bestämmelse om att Centralen för undersökning av olyckor skall ha rätt att få uppgifter om olyckor, allvarliga tillbud eller händelser.

130 §. Utbyte av information om händelser. Enligt 1 mom. skall Luftfartsförvaltningen ställa säkerhetsinformation som införts i olycksfalls- och händelsedatabaserna till förfogande för de behöriga myndigheterna i andra medlemsstater och för kommissionen så som föreskrivs i artikel 6 i händelsedirektivet. I artikeln förutsätts att databaserna skall vara kompatibla med den programvara som kommissionen skall utveckla. De behöriga myndigheterna får använda kommissionens programvara för sina egna databaser. I enlighet med artikeln skall Luftfartsförvaltningen, när det är nödvändigt, underrätta den behöriga myndigheten i den medlemsstat eller de medlemsstater där händelsen ägde rum, där luftfartyget är registrerat, där luftfartyget är tillverkat eller där operatören har behörighet.

I 2 mom. föreslås en hänvisning till 24 § i offentlighetslagen. Sekretessbelagda myndighetshandlingar är enligt 24 § 15 punkten handlingar som innehåller uppgifter om inspektion som ankommer på en myndighet eller någon annan omständighet som har samband med en övervakningsåtgärd, om utlämnandet av uppgifter ur en sådan handling skulle äventyra övervakningen eller dess syfte eller utan vägande skäl skulle vara ägnat att åsamka den som har del i saken skada. I momentet tas dessutom in en kompletterande bestämmelse där det uttryckligen sägs att Luftfartsförvaltningen skall ha rätt att hemlighålla omständigheter som gäller rapporter om händelser, om utlämnande av uppgifter om omständigheterna kan äventyra möjligheterna att få information i fortsättningen.

131 §. Användning av information om händelser.

Enligt 1 mom. skall myndigheten inte få vidta rättsliga åtgärder på grund av sådana oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som myndigheten får kännedom om endast på grund av att de har rapporterats med anledning av den obligatoriska rapportering av händelser som avses i 128 §. Skyldigheten att avstå från att vidta åtgärder gäller dock inte i de fall där det rör sig om en sådan försumelse av skyldigheter som kan betraktas som grov oaktsamhet. De tillämpliga bestämmelserna i strafflagen skall i varje fall tillämpas. Bestämmelsen baserar sig på artikel 8.3 i händelsedirektivet och avsikten är att den skall skydda dem som rapporterat om händelser mot påföljder. Också när det gäller denna bestämmelse är målet att säkerställa så mycken information om händelser som möjligt.

Enligt 2 mom. skall verksamhetsutövarna inte få behandla sådana anställda på ett diskriminerande sätt som lämnar in en rapport om tillbud som de eventuellt känner till. Också denna bestämmelse syftar till att främja rapporteringen av händelser.

14 kap. Driftsrestriktioner av bullerskäl vid flygplatser

Bestämmelserna i kapitlet sammanfaller i hög grad med de bestämmelser som togs in i luftfartslagen genom lag 1400/2004. Detaljmotiveringen i propositionen (RP 216/2004) med lagförslaget har inte på alla punkter upprepats i denna proposition, utan motiveringen är snävare och allmännare.

132 §. Definitioner. I paragrafen föreslås definitioner av de centrala begreppen i kapitlet. I paragrafen definieras direktivet om bullerkontroll samt jetplan, jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal och bullerområde. De tre sistnämnda definitionerna motsvarar definitionerna enligt direktivet om bullerkontroll.

133 §. Driftsrestriktionernas tillämpningsområde och innehåll. Den föreslagna paragrafen liksom 134—136 § är nödvändiga för att genomföra direktivet om bullerkontroll. Enligt 1 mom. skall Luftfartsförvaltningen för att förebygga bullerolägenheter kunna besluta om att införa driftsrestriktioner vid en flygplats vid vilken det sammanlagda antalet

starter och landningar med jetplan under de tre senaste kalenderåren i medeltal uppgått till fler än 50 000 per år. Det betyder i praktiken Helsingfors-Vanda flygplats. Driftsrestriktionerna skall kunna gälla jetplans tillträde till flygplatsen, trafikförbud för jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal samt tider för trafik med jetplan.

134 §. Principer som gäller driftsrestriktioner. I 1 mom. ingår en beskrivning av den s.k. princip om god avvägning som antogs vid ICAO:s 33:e generalförsamling. Med god avvägning avses en helhet av fyra delar: minskning av luftfartygens buller vid dess källa, åtgärder inom markanvändningsplanering och markskötsel, metoder och förfaranden för drift med minsta möjliga buller samt driftsrestriktioner. Begränsandet av flygplansbuller vid flygplatser skall basera sig på en åtgärdshelhet som består av dessa delområden så att åtgärderna inom varje delområde är i balans i förhållande till nyttan och kostnaderna och att de olika delområdena är i balans också sinsemellan. Vid balanseringen skall lokala förhållanden och särdrag alltid kunna beaktas.

Enligt 2 mom. förutsätts proportionalitet i samband med driftsrestriktionerna. Restriktionerna skall stå i skälig proportion till de kostnader och olägenheter som de förorsakar lufttrafikföretag och andra parter. Restriktionerna skall utformas så att de inte i onödan begränsar möjligheterna att tillgodose trafikbehoven inom det område som flygplatsen betjänar. Grunderna för driftsrestriktionerna skall vara objektiva och icke-diskriminerande.

De tillgängliga metoderna bör alltid klarläggas från fall till fall med beaktande av flygplatsens särdrag som helhet. Beaktande av särdragen omfattar också observation av förhållandena i flygplatsens omgivning och den bullerbelastning som drabbar de boende.

Driftsrestriktioner som utgår från jetplanens prestanda skall basera sig på bullernivån så som den definieras i det certifieringsförfarande som fastställs i volym I (tredje upplagan, juli 1993) i bilaga 16 till Chicagokonventionen. Restriktionerna får endast grunda sig på den bullernivå som fastställts i förfarandet med typgodkännande av jetplan i enlighet med ICAO-standarderna. En flygplats

kan t.ex. inte införa restriktioner utgående från sina egna bullermätningar.

135 §. Bedömning av behovet av driftsrestriktioner. Enligt 1 mom. skall man innan driftsrestriktioner införs vid en flygplats bedöma behovet av dem. Ledningsenheten för flygplatsen skall ansvara för att bedömningen genomförs. Det föreligger inget hinder för att ledningsenheten för flygplatsen anlitar utomstående experter vid bedömningen.

Bedömningen skall omfatta en beskrivning av flygplatsen och dess aktuella trafik och en bedömning av huruvida de gällande bullerbekämpningsmetoderna är tillräckliga, en prognos över situationen om inga nya åtgärder vidtas med beaktande av utvecklingsalternativ för flygplatsen och dess omgivning, konsekvens- och kostnadsbedömningar av situationen ifall bullerbekämpningen inte effektiviseras samt en kartläggning av de bullerbekämpningsåtgärder som anses vara möjliga och en bedömning av möjligheten att genomföra dem med tanke på effektivitet, nytta, kostnader, miljö- och konkurrensekvenser samt tidtabellen. Vid bedömningen skall också den lösningsmodell som ansetts vara bäst samt motiveringen för modellen beskrivas.

Enligt 2 mom. skall bedömningen innehålla de detaljerade uppgifter som behövs som grund för beslutsfattandet och som räknas upp i bilaga II till direktivet om bullerkontroll. Även om de sakkomplex som nämns i direktivet bör tas med i bedömningen skall grundligheten vid prövningen av varje sakkomplex i praktiken bestämmas utgående från de faktorer som i respektive fall är centrala för bedömningen med tanke på beslutsfattandet.

I 3 mom. nämns de situationer där det inte är nödvändigt att göra en bedömning eller avfatta en bedömningsrapport.

För det första behövs det inte någon bedömning i sådana fall då uppgifter som motsvarar dem som fås genom bedömningen ingår i den bedömning av miljökonsekvenser som avses i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

För det andra behövs det inte någon bedömning om det har gått mindre än fem år sedan den senaste bedömningen. Det finns då i allmänhet en tillräckligt omfattande och ak-

tuell bedömning som gäller flygplatsen och utifrån vilken man kan avgöra om det behövs en ny driftsrestriktion.

För det tredje behövs det inte någon bedömning när man överväger att göra en mindre ändring i en gällande driftsrestriktion. Dessutom förutsätts att ändringen inte har några betydande konsekvenser för lufttrafikföretagens kostnader vid flygplatsen. Till denna del motsvarar bestämmelserna artikel 7 punkt b i direktivet om bullerkontroll.

Enligt 4 mom. skall Luftfartsförvaltningen se till att de vilkas fördel, rätt eller skyldighet driftsrestriktionerna gäller ges tillfälle att bli hörda när det gäller utredningen av bedömningen. Hörandet genomförs i enlighet med 6 kap. i förvaltningslagen. Dessutom skall utlåtande alltid begäras av den regionala miljöcentralen och de kommuner som är belägna inom flygplatsens bullerområde. Med bullerområde avses ett område där bullernivån L_{DEN} av flygtrafiken på flygplatsen enligt kalkylerade utredningar överstiger 55 dB(A).

136 §. Särskilda driftsrestriktioner för jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal. Bestämmelserna i 1 mom. gäller riktande av särskilda driftsrestriktioner till jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal. När det gäller driftsrestriktioner är dessa jetplan i princip i samma ställning som andra jetplan. Riktande av särskilda driftsrestriktioner till luftfartyg som uppfyller bullernormen med liten marginal kan enligt momentet komma i fråga endast om det i den bedömning som avses i artikel 5 i direktivet om bullerkontroll konstateras att införande av allmänna driftsrestriktioner för jetplan inte räcker till för att uppfylla målen när det gäller att undvika och begränsa överdrivet buller. Det är då möjligt att separat begränsa kraven för trafik med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal eller förbjudna trafik med dem helt och hållet i enlighet med de detaljerade bestämmelserna i 3 och 4 mom. Bestämmelserna motsvarar artikel 6 i direktivet.

Enligt 2 mom. skall trafiken med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal kunna begränsas till turer som motsvarar de turer som flugits under samma tidsperiod under det föregående året. Begränsningen kan träda i kraft tidigast sex månader efter

att bedömningen har utförts och beslutet om införande av driftsrestriktioner har fattats. Användningen av luftfartyg som uppfyller bullernormen med liten marginal kan inte längre efter detta utökas eller överföras till helt nya flyglinjer eller andra flygturer. Överföringar är möjliga på samma flyglinje endast på grund av ändringar i tidtabeller, t.ex. så att en flygturs avgångs- och ankomsttid ändras med någon timme.

Enligt 3 mom. skall trafiken vid en flygplats med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal kunna börja minska tidigast sex månader efter det att de driftsrestriktioner som avses i 2 mom. har införts. Nedskärningen sker genom att de lufttrafikföretag som använder jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal förpliktas att reducera antalet flygningar med sådana jetplan från flygplatsen med högst 20 procent per år av den utgångsnivå som gällde när restriktionen trädde i kraft. På det sättet kan man få trafiken med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal att helt och hållet upphöra vid flygplatsen inom fem år.

Tidtabellen för tillämpning av särskilda driftsrestriktioner för jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal stadgas i 177 § 2 momentet.

137 §. Underrättelse om driftsrestriktioner. Enligt paragrafen gäller att vid underrättelse om beslut som gäller införande skall de detaljerade bestämmelserna i artikel 11 i direktivet om bullerkontroll följas. Dessutom skall förvaltningslagen beaktas.

138 §. Undantag från driftsrestriktioner. Enligt paragrafen skall Luftfartsförvaltningen kunna tillåta begränsade undantag från de särskilda driftsrestriktioner som avses i 136 §. Undantagen kan gälla tillåtelse för enstaka starter och landningar, en mindre avvikelse under högst några dygn i den tidpunkt då en driftsrestriktion börjar eller slutar eller tillåtelse för enstaka underhåll. Om det bedöms att situationen förutsätter mera omfattande och långvarigare undantag från driftsrestriktionerna, skall undantagen behandlas som en permanent eller tidsbunden ändring i restriktionerna.

Ärenden som gäller beviljande av undantag behandlas på ansökan av ett lufttrafikföretag eller ledningsenheten för flygplatsen i enlig-

het med förvaltningslagen.

Paragrafen motsvarar artikel 9 i direktivet om bullerkontroll.

15 kap. Skadeståndsansvar och försäkringar

I kapitlet föreslås bestämmelser som kompletterar skadeståndslagen och som gäller skadeståndsansvar för skador som inträffat vid luftfart. I kapitlet föreslås också bestämmelser om obligatoriskt försäkringsskydd inom luftfart till den del saken inte regleras i gemenskapens lagstiftning. I kapitlet tas dessutom in bestämmelser om begränsningar av skadeståndsansvaret för den slottsamordnare som fördelar ankomst- och avgångstider vid flygplatser.

Kapitlet skall tillämpas på all luftfart. Med stöd av bemyndigandet att utfärda förordning i 4 § 1 mom. kan det dock bestämmas något annat om försäkringar inom militär luftfart. Huvudregeln är att statens egendom och ansvarsområden inte skall försäkras genom kommersiella försäkringar.

Bestämmelserna om skadestånd motsvarar bestämmelserna i 9 kap. i den gällande lagen. Skadeståndsbestämmelserna har inte granskats särskilt i detta sammanhang, utan det föreslås att bestämmelserna tas in från den gällande lagen utan några ändringar i sak. Avsikten är att återkomma till en övergripande granskning av skadeståndsbestämmelserna inom luftfarten i samband med ett separat reformprojekt.

139 §. Skadeståndsansvar. Enligt huvudregeln i 1 mom. skall skadeståndslagen tillämpas på skadeståndsansvar för en skada som har inträffat vid luftfart till den del inte något annat föreskrivs i den föreslagna lagen. Tillämpliga blir därmed t.ex. de bestämmelser i skadeståndslagen som gäller arbetsgivares, offentliga samfunds, arbetstagares och tjänstemäns skadeståndsansvar, fastställande av den skada som skall ersättas och jämkning av ersättningen.

Enligt 2 mom. skall ett luftfartygs ägare, innehavare och operatör, oberoende av eventuell oaktsamhet, solidariskt ansvara för en skada som användningen av luftfartyget för luftfart vållar personer eller egendom som inte transporteras i luftfartyget. Denna prin-

cip om strikt ansvar som traditionellt har följts inom luftfarten innebär ett undantag från principen om skadevållares ansvar enligt 2 kap. 1 § i skadeståndslagen. Den skadelidande skall vara berättigad att kräva ersättning enligt eget val av luftfartygets ägare, innehavare eller operatör. Fördelningen av skadeståndsansvaret i relationen mellan ägaren, innehavaren och operatören bestäms enligt 6 kap. 2 § i skadeståndslagen.

Med avvikelse från det solidariska ansvaret enligt momentet gäller dock att 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 inte är ansvarig enligt momentet, förutsatt att uppgifter om luftfartygets operatör har införts i luftfartygsregistret. I sådana fall är skadeståndsansvaret för den som innehar rätt genom äganderättsförbehåll, för den som innehar någon annan säkerhetsrätt grundad på ägande eller för den som hyr ut luftfartyget skadevållares ansvar enligt 2 kap. 1 § i skadeståndslagen.

Enligt 3 mom. skall principen om strikt solidariskt ansvar enligt 2 mom. inte tillämpas på en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart vållar ett annat luftfartyg, som när skadan inträffar även används för luftfart, eller vållar personer eller egendom som transporteras i ett sådant luftfartyg och inte heller om ett luftfartyg har använts olovligt när en skada inträffar. Till denna del skall skadeståndslagen tillämpas, i enlighet med huvudregeln i 1 mom. Exempelvis den som olovligt har använt ett luftfartyg ansvarar själv för den skada som användningen har förorsakat. Eventuellt skadeståndsansvar för luftfartygets ägare, innehavare och operatör liksom deras rätt till skadestånd bestäms också enligt skadeståndslagen. En skada som har vållats någon annan än luftfartygets ägare, innehavare eller operatör i samband med olovlig användning skall ersättas av luftfartygets ansvarsförsäkring till den del den som vållat skadan inte själv förmår ersätta den.

Bestämmelsen i 4 mom. har karaktär av en informativ bestämmelse. I momentet sägs att om skadeståndsansvaret för en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart vållar en person eller egendom som transpor-

teras i samma luftfartyg bestäms särskilt.

När det gäller ersättning av skador som avses i momentet tillämpas lufttransportlagen (45/1977), den i Montreal den 28 maj 1999 upprättade konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, Montrealkonventionen (FördrS 78/2004) samt rådets förordning om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor. I vissa sällsynta fall kan även lagen om befordran med luftfartyg (289/1937) bli tillämplig. Till den del det inte är fråga om kommersiell lufttransport eller lufttransport inom någon annan avtalsrelation, bestäms skadeståndsansvaret uteslutande i enlighet med skadeståndslagen.

140 §. Skadeståndsansvar för samordnare för flygplatser. Enligt paragrafen bestäms skadeståndsansvaret för samordnare som avses i slot-förordningen enligt skadeståndslagen. En samordnare skall dock ansvara bara för de skador som han eller hon uppsåtligt eller av grov oaktsamhet vållar vid utförandet av sina uppgifter. Bestämmelsen är nödvändig för att skyldigheten enligt artikel 11.2 i slot-förordningen skall fullgöras. Bestämmelsen begränsar inte arbetsgivares eller offentliga samfunds eventuella skadeståndsansvar enligt 3 kap. i skadeståndslagen. Den ekonomiska skada som föranleds av samordnarens verksamhet har inte karaktär av sådana skador vid luftfart som avses i 139 § 1 mom.

141 §. Försäkringar. Paragrafen har karaktär av en informativ bestämmelse. Enligt paragrafen finns bestämmelser om försäkringar i händelse av skador vid luftfart i förordningen om luftfartsförsäkring. Lufttrafikföretag och luftfartygs operatörer skall ordna försäkringsskydd enligt minimikraven i förordningen i händelse av skador för passagerare, resgods, fraktgods och tredje parter.

Bestämmelserna i 142 § skall tillämpas till den del förordningen inte är tillämplig eller till den del det i förordningen inte finns några bestämmelser om omständigheter som hänför sig till försäkring. Förordningen om luftfartsförsäkring tillämpas inte på t.ex. militära luftfartyg eller statliga luftfartyg och inte heller på de lätta luftfartyg eller anordningar som nämns i artikel 2.2 i förordningen. I förordningen finns inte några uttömmande bestämmelser om försäkringsvillkoren, t.ex. till

den del det är fråga om krav som är nödvändiga för tillsynen.

142 §. *Nationella försäkringskrav.* Enligt 1 mom. skall villkoren i en ansvarsförsäkring för ett finskt luftfartyg eller ett luftfartyg som används av en innehavare av finskt drifttillstånd inte få möjliggöra att försäkringen avbryts innan försäkringsperioden löper ut eller avbrottet anmäls till Luftfartsförvaltningen. Kravet är nödvändigt för att Luftfartsförvaltningen effektivt skall kunna övervaka att skyldigheterna enligt artikel 8 i förordningen om luftfartsförsäkring fullgörs. Det är inte möjligt att i händelse av skador som vållas av luftfartyg utan försäkring ordna ett sådant kollektivt försäkringssystem som inom vägtrafiken, och därför bör det vara möjligt att effektivt övervaka att försäkringsskydd har ordnats.

I 2 mom. sägs att i fråga om luftfartyg med en högsta godkänd startmassa på 2 700 kg som används vid icke-kommersiell drift skall försäkringsbeloppet av den ansvarsförsäkring som krävs för personskador per passagerare uppgå till minst hälften av minimiförsäkringsskyddet enligt artikel 6.1 i förordningen om luftfartsförsäkring, dock minst det lägsta belopp som anges i den nämnda punkten.

I förordningen om luftfartsförsäkring har miniminivån på försäkringsskyddet dimensionerats enligt de krav som gäller kommersiell luftfart. Enligt artikel 6.1 i förordningen får medlemsstaterna dock utfärda nationella bestämmelser om en lägre nivå för kravet på personansvarsförsäkring inom annan än kommersiell lätt icke-kommersiell luftfart. Minimiförsäkringsskyddet skall dock vara minst 100 000 SDR (särskild dragningsrätt) per passagerare, ca 116 300 euro. Enligt det föreslagna momentet skall försäkringskravet för annan än kommersiell lätt icke-kommersiell luftfart vara hälften av kravet för kommersiell luftfart, dock minst det lägsta beloppet enligt den nämnda punkten i fråga om lätta luftfartyg, dvs. för närvarande 125 000 SDR, ca 145 400 euro. Genom att försäkringskravet regleras i förhållande till det allmänna minimiförsäkringsskyddet för passagerare ändras det försäkringskrav som avses här automatiskt utan några nationella lagstiftningsåtgärder samtidigt som kraven enligt förordningen om luftfartsförsäkring

ändras.

Förordningen om luftfartsförsäkring gäller inte försäkringar för luftfartygs besättning, vilka således kan regleras nationellt. I 3 mom. bestäms om det minimiförsäkringskydd som krävs inom grundläggande flygutbildning. För ett luftfartyg som används för grundläggande flygutbildning skall det i händelse av personskador för flygeleven och flyginstruktören tecknas en olycksfallsförsäkring för varje sittplats där minimiförsäkringsbeloppet är minst tio procent av det minimiförsäkringskydd för passagerare som avses i 2 mom., dvs. för närvarande 25 000 SDR, ca 29 100 euro. Försäkringskyddet för flyginstruktören skall alternativt kunna ordnas genom olycksfallsförsäkring enligt lagen om olycksfallsförsäkring (608/1948), men också då bör minimiskyddet vara på minst den nivå som avses här. Andra flygelever än den som manövrerar luftfartyget räknas som passagerare, också i sådana fall då de andra eleverna har hand om uppgifter i anslutning till flygningen, t.ex. radiokommunikation. I fråga om deras försäkringskydd är således 2 mom. tillämpligt.

Med grundläggande flygutbildning avses t.ex. flygutbildning som siktar till certifikat för privatflygare och certifikat för segelflygare samt utbildning som siktar till behörigheter som kompletterar certifikaten.

16 kap. **Administrativa påföljder som gäller tillstånd och godkännanden**

I kapitlet samlas bestämmelser om de åtgärder som Luftfartsförvaltningen skall vidta, om det är nödvändigt att ingripa i ett tillstånd eller godkännande som beviljats personer eller organisationer. Det kan bli nödvändigt att ingripa på grund av en förseelse eller därför att innehavaren av tillståndet eller godkännandet inte längre uppfyller villkoren för erhållandet.

Med stöd av det bemyndigande som föreslås i 4 § 1 mom. skall bestämmelser om undantag från kapitlet i fråga om militär luftfart utfärdas genom statsrådets förordning. Med stöd av bemyndigandet i 4 § 2 mom. kan den militära luftfartsmyndigheten meddela närmare föreskrifter om påföljder som gäller

tillstånd och godkännanden inom militär luftfart.

143 §. Tillämpningsområde. I 1 mom. definieras de typer av tillstånd i fråga om vilka påföljderna enligt kapitlet är tillämpliga. I fråga om personer handlar det om certifikat, behörigheter, kompetensbevis och godkännanden, tillstånd om undantag som beviljas för obemannade luftfartyg som används för experimentella eller vetenskapliga ändamål samt i fråga om organisationer tillstånd och godkännanden. För att förenkla uttryckssättet föreslås att benämningen ”tillstånd” används i kapitlet som ett överordnat begrepp för alla de ovan nämnda typerna av tillstånd.

I 2 mom. fastställs gemenskapsförordningarnas primära ställning i förhållande till den nationella regleringen. I EASA-förordningen och t.ex. i Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer finns bestämmelser om administrativa påföljder som gäller organisationer som svarar för luftvärdighet, planerings-, tillverknings- och underhållsorganisationer samt tillstånd för utbildningsorganisationer för underhållspersonal.

144 §. Åtgärder för ingripande i tillstånd eller godkännanden som beviljats personer. I paragrafen fastställs Luftfartsförvaltningens allmänna behörighet att vidta de åtgärder som avses i 145—148 § samt definieras de typer av tillstånd i fråga om vilka åtgärderna lämpar sig. Hit hör följande:

- flygcertifikat jämte behörigheter (45 och 59 §),
- certifikat för underhållspersonal (45 och 31 §)
- certifikat för flygtrafiktjänstpersonal (45 § och 117 § 1 mom.)
- flyginformatörens kompetensbevis (45 § och 117 § 2 mom.)
- godkännande för säkerhetskontrollörer (101 §)
- godkännande för personer som ansvarar för utveckling och tillhandahållande av säkerhetsutbildning (108 §)
- godkännande för personer som ansvarar för att flygtrafikföretagen eller flygplatserna

iakttar säkerhetskraven (100 §)

- tillträdesrätt till en flygplats (104 §).

Enligt 2 mom. är chefen för den enhet som ansvarar för polisverksamheten, inte Luftfartsförvaltningen, behörig myndighet när det gäller godkännanden för säkerhetskontrollörer som beviljats polismän. Kommendören för gränsbevaknings- eller sjöbevakningssektionen är på motsvarande sätt behörig myndighet när det gäller gränsbevakningsmän, och tullstyrelsen när det gäller tullmän. Enligt 98 § 3 mom. skall myndigheterna också på motsvarande sätt bevilja de aktuella godkännandena.

145 §. Anmärkningar och varningar som gäller personer. Enligt 1 mom. skall Luftfartsförvaltningen kunna ge en person en anmärkning, om personen av oaktsamhet handlar i strid med sina på bestämmelser eller föreskrifter baserade skyldigheter i en uppgift som påverkar flygsäkerheten eller luftfartsskyddet för den civila luftfarten. En anmärkning är en lindrigare påföljd än en varning, och anmärkningen skall också kunna ges muntligt, t.ex. direkt i samband med en inspektion. Om det är fråga om uppsåtligt förfarande, blir påföljden strängare än en anmärkning.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om varningar som gäller tillståndshavare. En varning skall kunna ges, om tillståndshavaren

- uppsåtligt har handlat i strid med sina på bestämmelser eller föreskrifter baserade skyldigheter i en uppgift som påverkar flygsäkerheten

- genom att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart har visat bristande vilja eller förmåga att följa dessa

- handlar i strid med bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfartsskydd för den civila luftfarten.

En varning är en strängare påföljd än en anmärkning och skall alltid ges skriftligt.

146 §. Verksamhetsförbud för personer. I 1 mom. bestäms om verksamhetsförbud för innehavare av certifikat, behörighet, kompetensbevis eller godkännande. Verksamhetsförbudet är en metod för myndigheten att snabbt ingripa i den verksamhet som avses i ett tillstånd. Verksamhetsförbudet är en såringsåtgärd som förhindrar fortsatt verksamhet som äventyrar säkerheten. Verksamhets-

förbudet är emellertid också en administrativ påföljd av straffkaraktär vid allvarliga förseelser och i det avseendet jämförbart med körförbud inom vägtrafiken. Återkallande av tillstånd som beviljats personer slopas, bortsett från återkallande av medicinska kompetensbevis (147 §) och vid försummelse av avgifter (152 §) Med tanke på tillståndshavaren är ett verksamhetsförbud en lindrigare metod än återkallande av tillståndet i det avseendet att när verksamhetsförbudet har upphört får tillståndshavaren i regel fortsätta sin verksamhet utifrån det gamla tillståndet. Ett återkallande medför att personen måste ansöka om ett nytt tillstånd.

Enligt 1 punkten skall ett verksamhetsförbud kunna utfärdas, om tillståndshavaren på grund av sjukdom eller handikapp eller av någon annan sådan orsak som påverkar flygsäkerheten inte längre uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet. Om orsaken till verksamhetsförbudet är bestående, tillämpas dessutom i vissa fall vad som i 147 § bestäms om återkallande av ett medicinskt kompetensbevis.

Enligt 2 punkten skall ett verksamhetsförbud kunna utfärdas, om tillståndshavaren vad kunskaperna, färdigheterna, utbildning eller erfarenhet beträffar inte längre uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet. Verksamheten kan fortgå när tillståndshavaren t.ex. genom deltagande i utbildning och prov har visat att han eller hon uppfyller villkoren.

Enligt 3 punkten skall verksamhetsförbud kunna utfärdas, om tillståndshavaren trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart. Här förutsätts att man först har försökt ingripa i tillståndshavarens verksamhet genom anmärkningar eller varningar enligt 145 §, men utan resultat. Bestämmelsen tillämpas, om förseelserna upprepas under en förhållandevis kort tid; beroande på sakens natur inom högst några år. Om det går lång tid mellan förseelserna, är det inte fråga om en fortsatt överträdelse utan om enskilda gärningar.

Enligt 4 punkten skall verksamhetsförbud kunna utfärdas, om tillståndshavaren genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga

att följa dessa. Vid tillämpningen av bestämmelsen bör särskilt avseende fästas vid förseelsens grad av väsentlighet och de omständigheter som framgår av tillståndshavarens samlade verksamhet.

Enligt 5 punkten skall verksamhetsförbud kunna utfärdas också, om tillståndshavaren genom sin verksamhet i övrigt har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrifterna att det ger anledning att misstänka att tillståndshavaren inte förmår eller vill följa bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten. Tillståndshavaren är därmed olämplig att fullgöra de uppgifter som avses i tillståndet. Bestämmelsen tillämpas särskilt i sådana fall där tillståndshavaren inom någon annan än luftfartsverksamhet har gjort sig skyldig till allvarliga brott på ett sätt som rubbar förtroendet för personens förmåga att iaktta bestämmelser och föreskrifter som är centrala för flygsäkerheten och tryggandet av flygtrafiken.

I 2 mom. bestäms om verksamhetsförbudets varaktighet. I de fall som avses i 1 mom. 1 eller 2 punkten har verksamhetsförbudet karaktär av en säkringsåtgärd, dvs. förbudet gäller högst till dess att tillståndshavaren har visat att villkoren för erhållande av tillståndet uppfylls.

Verksamhetsförbudet är av straffkaraktär i de fall som avses i 3—5 punkten. Verksamhetsförbudets längd avvägs enligt hur pass allvarlig tillståndshavarens förfarande har varit. Luftfartsförvaltningen skall bestämma hur länge verksamhetsförbudet skall gälla. Ett verksamhetsförbud skall gälla tills vidare åtminstone i de fall där en ny sökande på motsvarande sätt inte kan beviljas tillstånd.

Enligt 3 mom. skall ett interimistiskt verksamhetsförbud kunna utfärdas för en tillståndshavare, om myndigheten prövar eller behandlar ett ärende som kan leda till ett verksamhetsförbud enligt 1 mom. Det kan förfaras på samma sätt, om slutresultatet kan vara att ett medicinskt kompetensbevis återkallas. Det räcker med att ett ärende prövas eller behandlas, vilket innebär att grunderna för ett interimistiskt verksamhetsförbud är lindrigare än grunderna för ett verksamhetsförbud enligt 1 mom. Ett interimistiskt föreläggande enligt momentet skall kunna gälla

högst till det att det aktuella ärendet har avgjorts. Ett verksamhetsförbud antecknas bland uppgifterna i certifikatregistret. I 54 § bestäms om avförande av uppgifter ur registret.

147 §. Återkallande av medicinska kompetensbevis. Enligt paragrafen skall ett medicinskt kompetensbevis kunna återkallas, om innehavaren på grund av sjukdom eller handikapp eller av någon annan orsak som påverkar flygsäkerheten inte längre uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet. Paragrafen är av betydelse i uppdrag för vilka det krävs tillstånd och där villkoret för kompetens för tillståndet är ett giltigt medicinskt kompetensbevis. Sådana tillstånd är t.ex. flygcertifikat och certifikat för flygtrafiktjänstpersonal.

Ett medicinskt kompetensbevis beskriver personens psykiska och fysiska förmåga att klara av uppdraget i fråga. Om personen inte längre har en sådan förmåga, är det inte befogat att ingripa i kompetensbeviset genom ett verksamhetsförbud, utan kompetensbeviset bör återkallas. När ett medicinskt hinder eventuellt har undanröjts kan personen få ett nytt kompetensbevis, och då kan han eller hon använda sitt tidigare tillstånd efter att ha uppfyllt de eventuella tidsbestämda villkor som är förenade med tillståndet.

148 §. Återställande av certifikat eller kompetensbevis till myndigheten. Enligt paragrafen skall certifikat och kompetensbevis omedelbart återställas till myndigheten, om den berörda personen har meddelats verksamhetsförbud eller om tillståndet har återkallats.

Bestämmelsen motsvarar 27 § 4 mom. i den gällande lagen.

149 §. Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer. I paragrafen fastställs vilka organisationer som kan bli föremål för de åtgärder som avses i 150—152 §.

150 §. Anmärkningar och varningar som gäller organisationer. I 1 mom. bestäms om påföljderna för en organisation vid sådana lindriga förseelser beträffande villkoren för godkännande eller bestämmelserna om verksamheten som inte leder till att tillståndet eller godkännandet ändras, begränsas eller återkallas. Innehavaren av ett sådant tillstånd

eller godkännande skall kunna ges en anmärkning eller en varning. Bestämmelsen är ny, eftersom anmärkningar och varningar tidigare har kunnat ges endast certifikatsinnehavare, dvs. personer.

I 2 mom. regleras det inbördes förhållandet mellan anmärkningar och varningar. En varning är den strängare av påföljderna. En varning skall ges, om en anmärkning inte kan anses vara tillräcklig med hänsyn till de samlade omständigheter som framgår av ärendet. Varningen skall ges skriftligt. En anmärkning skall däremot kunna ges även muntligt, t.ex. i samband med inspektioner.

151 §. Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer. I 1 mom. föreslås bestämmelser om de fall där Luftfartsförvaltningen skall kunna ingripa i sådana tillstånd enligt luftfartslagen som den beviljat organisationer. Som ingripningsmetoder nämns att tillståndet kan ändras, begränsas eller återkallas. Den verksamhet som avses i tillståndet skall också kunna förbjudas interimistiskt.

Enligt 1 punkten skall de nämnda metoderna kunna tillgripas för det första när Luftfartsförvaltningen har grundad anledning att misstänka att den som bedriver verksamhet enligt tillståndet inte förmår bedriva sin verksamhet på ett betryggande sätt. En sådan situation föreligger t.ex. när organisationen har så pass dålig ekonomi att underhållet av materielen försummas eller när organisationens verksamhet ger fingervisningar om upprepad oförmåga att uppfylla de krav som ställts på verksamheten. Ett ingripande bör kunna vara tillräckligt effektivt och snabbt för att målet – trygg verksamhet – skall kunna säkerställas.

Enligt 2 punkten det skall också vara möjligt att ingripa i ett tillstånd eller ett godkännande i sådana fall då villkoren för tillståndet eller godkännandet inte längre uppfylls och organisationen inte förmår rätta till fel eller brister inom den tid som Luftfartsförvaltningen angett. Ett exempel på en typisk situation av det här slaget är att en ansvarig person som uppfyller en viss nivå som ställts som villkor för beviljande av tillståndet, av någon orsak lämnar sin anställning inom organisationen. Organisationen bör då få tillräckligt med tid för att anställa en ny ansvarig person, och verksamheten kan fortgå ge-

nom tillfälliga arrangemang, om kraven på trygg verksamhet uppfylls.

Enligt 3 punkten bestämmelsen gäller dessutom sådana situationer där tillståndshavaren i väsentlig grad låter bli att iaktta tillståndsvillkoren eller andra bestämmelser som gäller den aktuella verksamheten.

Enligt 4 punkten möjliggörs ingripande i en organisations verksamhet också i sådana situationer där tillståndshavaren trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot tillståndsvillkoren eller andra bestämmelser som gäller verksamheten. Den första grunden för ett ingripande hänför sig då inte till hur pass allvarliga förseelserna är, utan till det att organisationen oavsett myndighetens tidigare åtgärder fortsätter att bryta mot bestämmelserna och villkoren.

Enligt 5 punkten möjliggörs ingripande, om tillståndshavaren inte iakttar det luftfartsavtal som trafiktillståndet grundar sig på eller andra internationella förpliktelser.

Principerna enligt momentet motsvarar i hög grad principerna enligt EASA-förordningen. Urvalet av metoder för att ingripa motsvarar den europeiska praxisen enligt EASA-förordningen. Metoderna har inte någon automatisk förhandsordning, utan metoderna anpassas till respektive situation på så vis att den metod som valts och dess dimensioner står i rätt proportion till hur pass allvarligt förfarandet i strid med tillståndet är och till de skadliga konsekvenserna för säkerheten. Utgångspunkten kan överlag vara att Luftfartsförvaltningen till en början tillgriper så lindriga metoder som möjligt, men som trots allt är tillräckligt effektiva med tanke på tillståndshavarnas förfarande.

I 2 mom. bestäms om förhållandet mellan återkallande av tillståndet och andra åtgärder för ingripande. Återkallande av tillståndet skall komma i fråga som det sista alternativet, om lindrigare påföljder för organisationen inte kan anses vara tillräckliga med hänsyn till de samlade omständigheter som framgår av ärendet. Ett återkallande av tillståndet leder vanligen till att organisationens verksamhet upphör eller åtminstone avbryts för en förhållandevis lång tid. Ett förfarande som leder till ett återkallande aktualiseras därför vanligen bara i samband med allvarliga, uppsåtliga tillståndsförseelser eller om

organisationen enligt en övergripande bedömning förfar exceptionellt oengagerat eller visar likgiltighet för bestämmelserna och föreskrifterna.

I 3 mom. bestäms om när ett drifttillstånd, tillstånd för charterflyg och trafiktillstånd förfaller. Ett sådant tillstånd skall förfalla, om inte tillståndshavaren inleder trafiken inom en skälig tid eller inom den tid som anges i tillståndsvillkoren. I synnerhet trafiktillstånd beviljas till ett begränsat antal, och de tillstånd som erhålls baserar sig på trafikbehovet. Ett oanvänt tillstånd hindrar andra från att bedriva trafik.

Ett tillstånd kan också förfalla om tillståndshavaren byter nationalitet. I 69 § förutsätts att tillståndshavaren har sin hemort och sitt huvudsakliga driftsställe i Finland.

Ett tillstånd kan också förfalla på grund av att den ansvariga person som uppfyller tillståndskraven avlider eller avgår från organisationen.

Tillståndshavaren skall ges en tidsperiod om minst sex månader för att fortsätta den inställda verksamheten eller för att visa att tillståndshavaren fortfarande uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet. Om det inte längre finns förutsättningar för tillståndet, får tillståndshavaren minst en månad på sig att visa att tillståndsvillkoren uppfylls.

152 §. Återkallande av tillstånd på grund av försummade avgifter. Enligt paragrafen skall den myndighet som beviljat ett tillstånd kunna återkalla tillståndet, om den avgift som föreskrivits för tillståndet inte trots uppmaning har betalats inom en skälig utsatt tid. Återkallande kan tillämpas i fråga om alla tillstånd. För att återkallande skall kunna tillgripas förutsätts att det är fråga om försummelse av föreskrivna avgifter. Bestämmelser om avgifter för Luftfartsförvaltningens tillstånd skall utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet med stöd av lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). För ett återkallande förutsätts dessutom att en betalningsuppmaning har skickats till den som försummat avgiften med en anmärkning om försummelsen och en ny skälig tidsfrist för betalningen. Om avgiften inte har betalats inom den utsatta tiden, återkallas tillståndet.

Ett återkallande är en förhållandevis sträng

åtgärd för tillståndshavaren. Åtgärden är trots allt en nödvändig metod för att säkerställa att tillstånd som vanligen berättigar till verksamhet inom hela gemenskapen inte skaffas i svikligt syfte utan någon avsikt att betala avgifterna, och för att göra det möjligt att så effektivt som möjligt ingripa i ett tillstånd som skaffats i ett sådant syfte.

153 §. Vite samt hot om tvångsutförande och avbrytande. Enligt paragrafen skall Luftfartsförvaltningen ha rätt att förena ett åläggande eller ett förbud som har meddelats med stöd av luftfartslagen eller en gemenskapsförordning med vite eller hot om tvångsutförande eller avbrytande. I paragrafen hänvisas på denna punkt till viteslagen (1113/1990).

17 kap. Särskilda bestämmelser

I kapitlet samlas bestämmelser som inte passar in i de föregående kapitlen enligt temaområden eller som gäller ett område som omfattas av flera olika kapitel. I kapitlet föreslås bestämmelser om Luftfartsförvaltningens rätt att få information och utföra inspektioner och rätt att få handräckning samt om besättningskort, föreskrifter om miljökonsekvenserna av luftfart, flyghinder, beredskap inför undantagsförhållanden, överföring av myndighetsuppgifter, avgifter för användning av flygplatser och flygtrafiktjänster, hindrande av luftfartyg från att starta, ingripande i flygfärden och förbud mot användning av berusningsmedel.

154 §. Luftfartsförvaltningens rätt att få information och utföra inspektioner. Med stöd av det bemyndigande som föreslås i 4 § 1 mom. skall bestämmelser om undantag från paragrafen i fråga om militär luftfart utfärdas genom statsrådets förordning. Med stöd av bemyndigandet i 4 § 2 mom. skall den militära luftfartsmyndigheten kunna meddela närmare föreskrifter om den militära luftfartsmyndighetens rätt att få information och utföra inspektioner.

Enligt 1 mom. skall de som bedriver luftfartsverksamhet liksom luftfartygs ägare, innehavare eller operatörer samt de som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten, till den del de förfogar över eller har tillgång till informationen, på begäran av Luftfartsför-

valtningen lämna den följande upplysningar för tillsynen över luftfartsverksamheten:

- uppgifter om luftfartyg och trafiken med dem, inbegripet upptagningar av lägesbilder
- upptagningar från flygtrafiktjänsten, efterspanings- och räddningstjänsten för luftfart samt luftfartygens telefon- och radio-kommunikation
- övriga uppgifter som behövs med tanke på flygsäkerheten och
- sådana uppgifter om verksamhetsutövarens verksamhet, ekonomi och försäkringar som behövs för tillsynen.

Uppgifterna skall lämnas utan hinder av sekretessbestämmelserna. Enligt 122 § skall leverantören av flygtrafikledningstjänster förvara uppgifterna om lägesbilder av trafiken samt flygtrafiktjänstens tele- och radio-kommunikation.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsförvaltningen ha rätt att på begäran och för utförandet av de uppdrag som avses i lagen få behövliga uppgifter av passagerarna, dem som hör till personalen på ett luftfartyg och dem som innehar de varor som transporteras i ett luftfartyg.

Till den del det är fråga om handlingar som innehåller uppgifter om inspektion som ankommer på en myndighet eller om någon annan omständighet som har samband med en övervakningsåtgärd, och om utlämnandet av uppgifter ur sådana handlingar skulle äventyra övervakningen eller dess syfte eller utan vägande skäl skulle vara ägnat att åsamka den som har del i saken skada, skall 24 § 1 mom. i offentlighetslagen, i synnerhet 15 punkten i momentet, tillämpas i fråga om sekretess för de uppgifter som Luftfartsförvaltningen samlar in och erhåller.

I 3 mom. bestäms om Luftfartsförvaltningens allmänna rätt att utföra inspektioner. Luftfartsförvaltningen skall ha rätt att för utförandet av de uppgifter som avses i lagen samt för tillsynen över efterlevnaden av lagen och gemenskapsförordningarna få tillträde till luftfartyg och andra platser där luftfartsverksamhet bedrivs. Gemenskapsförordningar som avses här är EASA-förordningen, slotförordningen, tillståndsförordningen, marknadsstillträdesförordningen, förordningen om skyddsregler, ramförordningen, förordningen om tillhandahållande av tjänster, förordningen om luftrummet, förordningen om drifts-

kompatibilitet och förordningen om luftfartsförsäkring.

Tillträdet skulle inte dock gälla bostadslokaler, eftersom de omfattas av hemfriden. Luftfartsförvaltningen kan även i övrigt inspektera luftfartsverksamheten. I 4 kap. föreslås bestämmelser om rampinspektioner som gäller luftfartyg från både medlemsstater och tredje länder.

155 §. Rätt att få handräckning. Enligt paragrafen skall Luftfartsförvaltningen ha rätt att få handräckning av polisen, gränsbevakningsväsendet och försvarsmakten. Luftfartsförvaltningen har i regel inte egna tvångsmedelsrättigheter för att utöva tillsyn eller verkställa beslut, och därför bör den ha rätt att från respektive berättigade myndighet få handräckning när det blir aktuellt att använda sådana medel.

156 §. Tillsynregister. De tillstånd, rättigheter och godkännanden som Luftfartsförvaltningen utfärdar med stöd av luftfartslagen bildar register med uppgifter om dessa. I registren ingår också personuppgifter, och därför är offentlighetslagen, personuppgiftslagen och bestämmelserna i 2 och 6 kap. tillämpliga på registren.

157 §. Besättningskort. I paragrafen bestäms om beviljande av besättningskort (*crew member card*) enligt bilaga 9 till Chicagokonventionen. Besättningskortet är ett internationellt erkänt resedokument till vilket hänvisas i 2 § 3 mom. i passlagen (642/1986) och i 14 § i passförordningen (643/1986). Enligt 1 mom. skall Luftfartsförvaltningen på ansökan bevilja luftfartygens besättning ett besättningskort i Finland. I 2 mom. föreslås bestämmelser om förutsättningarna för att besättningskort skall beviljas.

I praktiken har finländska innehavare av besättningskort endast i undantagsfall använt besättningskortet som det enda resedokumentet, t.ex. när passet har försvunnit. Besättningskortet har visats upp parallellt med passet i sådana länder där det t.ex. med tanke på inreseomöjligheterna är av betydelse att visa sin ställning som medlem av ett luftfartygs besättning.

Hittills har besättningskort beviljats av Luftfartsinspektionen vid Luftfartsverket. I den nämnda bilagan 9 anges noggranna gränser för möjligheterna att använda besätt-

ningskortet som resedokument.

Enligt modellen för ICAO:s besättningskort har besättningskortet inte någon begränsad giltighetstid. Det har uppenbarligen inte ansetts vara nödvändigt med någon begränsning just därför att besättningskortet duger som resedokument bara i samband med sådana flygningar där innehavaren är medlem av besättningen. Besättningskortet förlorar således i praktiken sin betydelse när anställningsförhållandet upphör. Det är därför motiverat att i 3 mom. ta in en bestämmelse om att det flygbolag som är arbetsgivare skall göra en anmälan när anställningsförhållandet upphör.

I bilaga 9 till Chicagokonventionen ingår också en rekommendation om att kort som motsvarar ett besättningskort skall ges kontrollanter som är anställda hos den nationella luftfartsmyndigheten och som har hand om kontrolluppgifter på internationella flygningar. Det har inte ansetts vara nödvändigt att i det här skedet genomföra rekommendationen.

158 §. Föreskrifter om miljökonsekvenserna av luftfart. I paragrafen bestäms om Luftfartsförvaltningens behörighet med avseende på buller från luftfartyg och andra miljökonsekvenser. Behörigheten är nödvändig därför att de åtgärder som avses i paragrafen kan kräva snabba beslut eller påverka flygsäkerheten. Det handlar om åtgärder som kompletterar miljölagstiftningen och de villkor som hänför sig till inrättandet av flygplatser. Avsikten är att åtgärder enligt paragrafen inte skall vidtas i annat fall än när exceptionella behov kräver det.

Luftfartsförvaltningen har befogenheter att meddela sådana föreskrifter som avses här bara till den del behörigheten inte har överförts på gemenskapen. Exempelvis de bestämmelser i 14 kap. som baserar sig på direktivet om bullerkontroll gäller i praktiken bara Helsingfors-Vanda flygplats, och därför kan rätt att utfärda normer enligt paragrafen eventuellt behövas på andra flygplatser. Befogenheterna kan likaså utövas t.ex. när det gäller luftfartyg som inte omfattas av EASA-förordningen.

Med stöd av det bemyndigande som föreslås i 4 § 1 mom. skall bestämmelser om undantag från föreskrifterna om miljökonse-

kvenserna av luftfart i fråga om militär luftfart utfärdas genom statsrådets förordning. Med stöd av bemyndigandet i 4 § 2 mom. kan den militära luftfartsmyndigheten meddela närmare föreskrifter om miljökonsekvenserna av militär luftfart.

159 §. Flyghinder. I 1 mom. anges ett allmänt förbud mot att sätta upp sådana hinder som äventyrar flygsäkerheten eller stör flygtrafiken. Ett flyghinder kan vara fast, såsom en mast, en lyftkran eller en byggnad. Ett flyghinder kan också vara en anordning eller konstruktion som stör flygtrafiktjänstanordningar eller en belyningsanordning som sätts upp på ett sådant sätt att den inverkar störande. Ett hinder kan vara permanent eller tillfälligt. Under de senaste åren har internationell uppmärksamhet fästs vid den risk för olyckor som följer av laserstrålar som riktas mot luftfartyg.

Genom bestämmelserna i 2 mom. skapas klarhet i begreppet flyghinder som kräver tillstånd. Som sådana hinder definieras alla anordningar, byggnader, konstruktioner och märken som reser sig högre än 30 m över den omgivande markytan eller upp till 10 m i närheten av en flygplats, en flygplats för lätta luftfartyg eller en reservlandningsplats.

Med flygplatser avses i momentet förutom flygplatser (lentoasema) och andra godkända flygplatser (lentopaikka) också flygplatser för lätta luftfartyg. Det är inte alltid allmänt känt var flygplatser för lätta luftfartyg är belägna. Vid behov kan man höra sig för hos Luftfartsförvaltningen, som för bok över flygplatserna.

Reservlandningsplatser för militär luftfart är också sådana flygplatser som avses i momentet. I 44 § i landsvägslagen (503/2005) finns bestämmelser om skyddsområdet för en reservlandningsplats för militär luftfart. Enligt bestämmelsen sträcker skyddsområdet sig 20 m från mittlinjen på landsvägens körbana eller, om det finns flera körbanor, från den närmaste körbanans mittlinje. På en angiven väg eller del av väg kan i vägplanen av särskilda skäl anvisas ett kortare avstånd än 20 m eller avståndet förlängas till högst 50 m. I fråga om en reservlandningsplats som hör till vägen kan avståndet förlängas till högst 300 m och i längdriktning med 750 m i vardera ändan av landningsplatsen.

Byggnader får inte finnas på ett skyddsområde. Vägghållaren har då trafiksäkerheten så kräver samt vid en reservlandningsplats även av flygsäkerhetsskäl rätt att avlägsna växtlighet från ett skyddsområde.

Enligt 3 *mom.* skall tillstånd inte kunna utfärdas för att sätta upp flyghinder som äventyrar flygsäkerheten. När det gäller hinder som påverkar möjligheterna att bedriva störningsfri och smidig flygtrafik skall utfärdandet av tillstånd basera sig på säkerhetsprövning. Möjligheten att få tillstånd beror i första hand på hindrets konsekvenser för luftlederna och trafiken med luftfartyg. Tillståndsansökan skall åtföljas av ett utlåtande av den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänster. För att ett sådant utlåtande skall kunna avges förutsätts sådana anordningar, metoder och anställda som bara leverantören av flygtrafikledningstjänster förfogar över.

Även särdragen hos den omgivande markytan och övriga flyghinder på området är av betydelse. Vid tillståndsprövningen beaktas dels att flygtrafiken skall löpa smidigt, dels vilka olägenheter ett uteblivit tillstånd medför för markägaren.

Flyghindren markeras på luftfartskartor. Det utredningsarbete som behövs när det gäller hindren och de kostnader som uppdateringen av kartunderlaget medför har hittills tagits ut hos dem som ansöker om tillstånd. Avsikten är inte att ändra systemet.

Enligt 4 *mom.* skall den som ansvarar för ett flyghinder utan dröjsmål underrätta Luftfartsförvaltningen om ändringar som gäller hindret eller ändringar i sina kontaktuppgifter. Det är viktigt för flygsäkerheten att flyghinder markeras på luftfartskartorna. Det är också viktigt att kartuppgifterna är tidsenliga. En tillbörlig anmälan skall göras framför allt när storleken eller formen på ett flyghinder ändras eller när ett hinder undanröjs. Det kan också hända att ägaren eller innehavaren av ett flyghinder byts ut eller att kontaktuppgifterna ändras.

160 §. Verksamhet som äventyrar flygsäkerheten. I 1 *mom.* föreslås en bestämmelse enligt vilken Luftfartsförvaltningen bemyndigas att förbjuda vissa verksamheter som eventuellt kan äventyra luftfarten, begränsa dem eller ställa villkor för dem. Förbudet kan vara ett allmänt föreläggande eller ett enskilt

beslut. Denna rätt för Luftfartsförvaltningen skall gälla bara sådan verksamhet som faktiskt kan äventyra flygsäkerheten, t.ex. skjutning, fyrverkerier och sprängningar i närheten av en flygplats. Vid behov bör det också vara möjligt att ingripa när väderballonger skickas iväg. I närheten av Helsingfors-Vanda flygplats har rent av mer än 1 000 sådana ballonger skickats iväg per år. Luftfartsförvaltningen skall däremot inte allmänt kunna förbjuda en viss typ av verksamhet i hela landet, utan bara ingripa i verksamheten till den del det är absolut nödvändigt med tanke på flygsäkerheten och för att trafiken skall löpa smidigt.

I Förenta staterna och Centraleuropa har lasershowuppvisningar blivit så pass vanliga att de redan inverkar störande på flygtrafiken. Laserstrålar som riktas mot luftfartyg i syfte att störa eller rent av skada är ett problem för flygsäkerheten. Bländning kan i vissa fall inskränka piloternas funktionsförmåga för flera minuter. Föreskrifter som begränsar användningen av laser har redan införts i många stater.

Enligt 2 *mom.* skall Luftfartsförvaltningen genom föreskrifter kunna förbjuda eller begränsa även annan verksamhet som äventyrar flygsäkerheten eller i betydande grad stör smidig trafik. Det handlar inte om att överlag förbjuda en viss verksamhet, utan förbuden eller begränsningarna kan utsträckas till att gälla endast i närheten av en flygplats eller något annat område som tjänar luftfarten. Avståndet kan inte anges i meter i bestämmelsen, utan räckvidden beror av arten av verksamhet som förbjuds, t.ex. på vilken höjd den störande verksamheten avses bli utövad.

161 §. Beredskap för undantagsförhållanden. Enligt 1 *mom.* skall vissa innehavare av ett i Finland beviljat tillstånd eller godkännande som berättigar till luftfartsverksamhet förbereda sig för undantagsförhållanden genom att delta i beredskapsplanering och genom att på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid med undantagsförhållanden jämförbara störningar under normala förhållanden. Skyldigheten gäller organisationer vilkas fortsatta verksamhet är viktig även under undantagsförhållanden med tanke på medbor-

garnas trygghet, samhällsfunktionerna, underhållet av luftfartens infrastruktur och de grundläggande funktionerna inom flygtrafiken. Sådana luftfartsrelaterade organisationer är

- i 24 § avsedda organisationer som svarar för luftvärdighet och som av en drifttillståndshavare förelagts de uppgifter som avses i 23 § 1 mom.

- drifttillståndshavare enligt 68 §
- innehavare av intyg över godkännande av flygplats enligt 87 § och
- leverantör av flygtrafiklednings- och flygvärdertjänster som med stöd av 115 § utnämns av kommunikationsministeriet.

Enligt 40 § i beredskapslagen skall statens affärsverk och statsmyndigheterna genom beredskapsplaner och förberedelser för verksamhet under undantagsförhållanden samt genom andra åtgärder säkerställa att deras uppgifter kan skötas så störningsfritt som möjligt också vid undantagsförhållanden. Förberedelserna för undantagsförhållanden leds, övervakas och koordineras av statsrådet samt av ministerierna inom sitt förvaltningsområde. Det är därför inte nödvändigt att i den nya luftfartslagen ta in bestämmelser om Luftfartsförvaltningens eller Luftfartsverkets beredskapsskyldighet.

Utöver vad som bestäms i 1 mom. skall ledningsenheterna för flygplatserna samt leverantörerna av flygtrafikledningstjänster och flygtrafiktjänster enligt 2 mom. förbereda sig på att sörja för att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt även under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. Sådana störningar kan bli aktuella vid sådana kriser i Finlands närområden som medför att Finlands flygtrafikförbindelser är allvarligt hotade, men där det ännu inte har fattats beslut om att vidta åtgärder enligt beredskapslagen.

I 3 mom. bemyndigas kommunikationsministeriet, utöver vad som i beredskapslagen bestäms om statsrådets och ministeriernas behörighet, att meddela närmare föreskrifter och anvisningar om ordnandet av beredskapsplanering i anslutning till luftfart med tanke på undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhål-

landen. Det kan handla om t.ex. att säkerställa tillgången till tillräckligt med flygbränsle och marktjänsterna i sådana situationer där möjligheterna att få bränsle från utlandet har försvårats i betydande grad eller förhindrats. Även om ministeriets anvisningar inte är rättsligt bindande utgör de i praktiken den enda möjligheten att styra de berörda verksamheten framför allt i situationer som avancerar och förändras snabbt. Anvisningarna för enhetlig verksamhet i betydande grad, och de kan senare, vid behov, utfärdas som bestämmelser genom förordningar av ministeriet. Det är av nationellt intresse att sådana situationer förbereds på lämpligt sätt.

162 §. Överföring av myndighetsuppgifter. I paragrafen föreslås bli bestämt att om finska luftfartyg med stöd av ett hyresavtal eller något annat liknande avtal används av en sådan operatör som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller sin bonings- eller hemort i en annan stat, kan Luftfartsförvaltningen i fråga om enstaka luftfartyg och deras besättning på myndigheten i staten i fråga överföra uppgifter som Luftfartsförvaltningen skall utföra enligt bestämmelserna om luftvärdighet i 3 kap., bestämmelserna om certifikat och kompetensvillkor i 5 kap. samt bestämmelserna om flygbesättning och annan besättning på luftfartyg i 50 och 60 §. Tillsynen överförs enligt överenskommelse med den aktuella staten, men till vissa delar kan det eventuellt räcka med ett avtal mellan myndigheterna.

163 §. Överföring av uppgifter på en organisation för amatörflygverksamhet. I 1 mom. bestäms om överföring av vissa av Luftfartsförvaltningens offentliga förvaltningsuppgifter. För närvarande har Luftfartsverket ett gällande avtal med Suomen Ilmailuliitto – Finlands Flygförbund ry om operativa kontroll- och tillsynsuppdrag. Till förbundet betalas understöd av statens medel för att det skall utföra tillsynsuppdrag som gäller sportflygning. I enlighet med internationell praxis är det ändamålsenligt att i fortsättningen utöka sportflygningens egen tillsyn över sin verksamhet. Ett sådant förfarande tillämpas i dagens läge i flera av medlemsstaterna i Europeiska unionen, och det är sannolikt att de genomförandeförordningar som utfärdas med stöd av EASA-förordningen kommer att ska-

pa förutsättningar för medlemsstaterna att i tilltagande grad överföra tillsynsuppdrag som gäller sportflygning på amatörorganisationer eller andra godkända organ. Det skulle bli oskäligt dyrt framför allt för amatörerna själva, om Luftfartsförvaltningen skaffade de resurser och den sakkunskap som förutsätts för godkännande av lätta fritidsflyg och anordningar. En sådan lösning skulle inte heller motsvara den samhälleliga nytta som erhålls.

Avsikten är att bl.a. uppgifter som gäller godkännande av och förteckning över luftfartyg och utrustning för sportflygning, utbildning för dem som använder luftfartygen och utrustningen samt beviljande av certifikat skall överföras på en riksomfattande registrerad organisation för amatörflygverksamhet. Överföring av uppgifterna innebär naturligtvis också rätt att återkalla de tillstånd som organisationen beviljat. I beslut som gäller tillstånd och godkännanden skall organisationen iakttä Luftfartslagen i tillämpliga delar.

Om en förvaltningsuppgift omfattar automatisk behandling av personuppgifter skall den som har hand om uppgiften, i enlighet med 36 § i personuppgiftslagen, underrätta dataombudsmannen om verksamheten.

Godkännande och förteckning över luftfartyg och utrustning för sportflygning samt uppgifter i anslutning till utbildning för dem som använder sådana luftfartyg och sådan utrustning samt uppgifter i anslutning till beviljande av certifikat har karaktär av offentliga förvaltningsuppgifter. När en organisation för amatörflygverksamhet har hand om uppgifterna skall den därför iakttä förvaltningslagen, lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet, språklagen, lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet och arkivlagen. I 2 mom. föreslås en informativ hänvisning till lagarna.

I ett beslut som organisationen för amatörflygverksamhet fattat i ett ärende som avses i 1 mom. skall ändring inte sökas genom besvär. I ett beslut av organisationen skall dock få yrkas om rättelse hos Luftfartsförvaltningen. Ett rättelseyrkande skall framställas inom 30 dagar efter det att sökanden tagit del av organisationens beslut. Luftfartsförvaltningens beslut är då ett överklagbart förvaltningsbeslut, i vilket ändring får sökas så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

164 §. Solidariskt ansvar vid användning av flygplatser och luftfartstjänster samt hindrande av luftfartyg från att starta om ingen betalning har fåtts. Den som driver flygplatsen och den som tillhandahåller tjänster får ta ut avgifter för användningen av flygplatsen och luftfartstjänsterna. Även om en flygplats som är i allmänt bruk är öppen för alla användare behöver användningen inte vara avgiftsfri. I det avseendet skiljer flygplatserna sig från t.ex. allmänna vägar.

Enligt 1 mom. skall luftfartygs ägare, innehavare och operatörer solidariskt ansvara för kostnaderna för de tjänster de fått av den som driver flygplatsen eller av den som tillhandahåller tjänsterna för den tid deras äganderätt, besittningsrätt eller nyttjanderätt varar samt för den tid under vilka de är införda i luftfartygsregistret som ägare, innehavare eller operatörer. Avgifterna skall kunna tas ut från vem som helst av dem, och de avgör själva hur kostnadsansvaret fördelas enligt deras inbördes förhållande.

Enligt 2 mom. skall den som driver flygplatsen kunna hindra ett luftfartyg från att starta till dess att de avgifter om avses i 1 mom. har betalats eller säkerhet för dem har ställts. Hindrandet kan genomföras genom att de tjänster som behövs för start inte tillhandahålls eller genom att redskap eller konstruktioner, t.ex. fordon eller bommar, som hindrar luftfartyget från att sätta sig i rörelse placeras ut. Den som driver flygplatsen skall dimensionera och genomföra åtgärderna så att de inte äventyrar liv eller hälsa eller skadar parkerade luftfartyg. Det betyder bl.a. att komponenter inte får lösgöras från luftfartyget. Det skall vara tillåtet att hindra ett flygplan från att sätta sig i rörelse, men ett luftfartyg som redan accelererar för att lyfta får inte längre stoppas, eftersom det skulle äventyra livet och hälsan för dem som är ombord. Rätt enligt momentet föreligger dock inte, om luftfartyget skall flyga enligt tidtabellen för internationell regelbunden flygtrafik.

165 §. Hindrande av luftfartyg från att starta av andra orsaker. Enligt 1 mom. skall Luftfartsförvaltningen kunna förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att starta, om det finns anledning att misstänka att luftfartyget, när det skall anträda en flygning, inte är luftvärdigt eller på behörigt sätt

bemannat eller att vad som i luftfartslagen eller med stöd av den föreskrivs om en flygning inte i övrigt har iakttagits. Luftfartsförvaltningen skall kunna vidta motsvarande åtgärder också när det enligt luftfartslagen i övrigt är förbjudet att använda luftfartyget för luftfart.

Enligt 2 mom. skall de åtgärder som behövs för att hindra ett luftfartyg från att starta dimensioneras och genomföras så att de inte äventyrar liv eller hälsa eller skadar parkerade luftfartyg. Metoderna bedöms på samma sätt som enligt 164 § 2 mom. Enligt 155 § skall Luftfartsförvaltningen ha rätt att få handräckning av polisen när det gäller att hindra ett luftfartyg från att starta.

I 3 mom. bemyndigas flygplatschefen, de som är anställda hos den som driver flygplatsen och de som sköter uppgifter inom flygtrafiktjänsten eller underhålls- eller marktjänstorganisationen att på begäran av Luftfartsförvaltningen ge den hjälp som behövs för att hindra ett luftfartyg från att starta. De instanser som nämns i paragrafen förfogar vanligen över de bästa metoderna för att hindra start. Eftersom det bara handlar om att bistå Luftfartsförvaltningen, gäller att Luftfartsförvaltningens egentliga rätt att hindra en flygning och dimensioneringen av de metoder som används bestäms i enlighet med 2 mom.

Enligt 4 mom. skall personer som avses i 3 mom. ha rätt att också utan begäran av Luftfartsförvaltningen hindra ett luftfartyg från att starta, om det är uppenbart att de bristfälligheter som avses i 1 mom. allvarligt kan äventyra flygsäkerheten. Det handlar då om en brådskande situation som kan jämföras med nödläge enligt 4 kap. 4 § i strafflagen eller nödtillstånd enligt 5 § i samma kapitel och där en allmän fördel kräver att starten hindras men där det inte finns tid att informera Luftfartsförvaltningen om situationen. Luftfartsförvaltningen skall då utan dröjsmål i efterhand underrättas om att luftfartyget har hindrats från att starta. Luftfartsförvaltningen skall vidta de åtgärder som saken kräver. Godtagbara metoder för att hindra ett luftfartyg från att starta bestäms enligt 2 mom., dvs. det är inte tillåtet att äventyra liv och hälsa eller att skada ett parkerat luftfartyg.

166 §. Ingripande i ett luftfartygs färd. När

allmän ordning och säkerhet kräver det gäller enligt 1 mom. att Luftfartsförvaltningen och, i sådana fall där det förutsätts omedelbart ingripande, den flygplats som ansvarar för flygkontrollen, distriktsflygledningen och flygplatschefen vid en flygplats som ansvarar för flygtrafikledningstjänsterna eller en ställföreträdare som flygplatschefen förordnat samt, i sådana fall som Luftfartsförvaltningen bestämmer särskilt, en militärmyndighet skall kunna förbjuda ett luftfartyg att starta, ingripa i luftfartygets färd genom att beordra luftfartyget att landa, kräva identifiering, bestämma flygriktningen och flyghöjden eller på något annat sätt. Om ett luftfartyg beordras att landa, skall den flygplats som anvisas för landningen vara lämplig för att den aktuella typen av luftfartyg skall kunna landa tryggt.

Exempel på situationer där det krävs omedelbart ingripande är krissituationer där den allmänna behörigheten ankommer på statsrådet, inrikesministeriet, försvarsministeriet eller kommunikationsministeriet.

Enligt 2 mom. skall det bestämmas särskilt om ingripande i ett luftfartygs färd på grund av tullövervakning samt på grund av övervakning eller tryggnad av den territoriella integriteten.

Bestämmelsen motsvarar 55 § 2 mom. i den gällande lagen.

167 §. Berusningsmedel och nedsatt funktionsförmåga. Enligt 1 mom. skall det vara förbjudet att utföra uppgifter ombord på luftfartyg eller anordningar, om den som skall utföra uppgifterna har förhöjd alkoholhalt i blodet till följd av alkoholförtäring. Förbudet gäller också personer som utför sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten. Enligt bestämmelsen förbjuds verksamhet på motsvarande sätt också om den berörda personen har använt andra berusningsmedel än alkohol så att det i hans eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av ämnet.

Bestämmelsen gäller inte bara luftfartyg utan också andra anordningar som används för luftfart, t.ex. hängglidare. Bestämmelsen gäller också verksamheten för sådana personer som på land – som anställda inom markorganisationen eller annars – utför arbetsuppgifter som påverkar flygsäkerheten. Så-

dana anställda inom markorganisationen är t.ex. flygledare, flyginformatörer, flygmekaniker och personer som utför kalkyler i anslutning till flygningar. Det har ingen betydelse om det förutsätts certifikat eller behörighet för uppgiften, utan saken bedöms utifrån arbetsuppgifternas faktiska konsekvenser för säkerheten.

I Finland gäller nolltolerans, dvs. när ett flyguppdrag börjar får besättningen inte alls ha alkohol i blodet eller några andra berusningsmedel i organismen. Kravet har ansetts vara nödvändigt för att garantera flygsäkerheten. I vissa andra medlemsstater används gränsen 0,2 promille för halten alkohol i blodet, och inom gemenskap diskuteras möjligheten att anta den gränsen som gemensamt krav. Bestämmelsen måste ändras särskilt, om det i fortsättningen genom gemenskapsrättsakter blir tillåtet att ha en liten halt alkohol i blodet.

I 2 *mom.* jämföras sjukdom och trötthet med användningen av alkohol eller berusningsmedel. Sjukdom och trötthet har samma inverkan på en persons funktionsförmåga som alkohol eller berusningsmedel.

Enligt 3 *mom.* jämföras åtgärder som direkt hänför sig till förberedelse av flygningar med egentliga flygningar. Sådana åtgärder gäller t.ex. inhämtande av uppgifter som påverkar flygningen genom *briefing*, planering av flygrutten och hantering av bränsle- och balanskalkyler.

I 4 *mom.* bemyndigas den militära luftfartsmyndigheten att vid behov, när den krävande verksamheten förutsätter det, uppställa striktare krav för den militära luftfarten än vad som föreskrivs i 1—3 *mom.* Detta är motiverat med hänsyn till den militära luftfartens karaktär.

I Finland får den som deltar i militär flygtjänstgöring inte inta alkohol senare än tolv timmar innan tjänstgöringen börjar. Den som deltar i flygtjänstgöring får inte ha alkohol i blodet och inte heller ha baksmälla. Dessutom har det föreskrivits att om alkohol har konsumerats efter midnatt, får en person inte delta som medlem av besättningen i ett flyguppdrag inom 24 timmar efter det att alkoholintaget upphörde.

Kraven för den militära luftfarten är således betydligt striktare än för den civila luft-

farten. De föreskrifter som den militära myndigheten meddelar med stöd av momentet gäller all militär luftfart, även utländsk militär luftfart i Finland.

168 §. *Inteckning i luftfartyg.* I paragrafen hänvisas till lagen om inteckning i luftfartyg (211/1928).

169 §. *Luftfartsstatistik.* Paragrafen innehåller bestämmelser om luftfartsstatistik. I paragrafens 1 *mom.* utnämns Luftfartsförvaltningen till den myndighet som framställer och svarar för statistiken. I momentet tas dessutom in en informativ hänvisning till statistiklagen (280/2004). I statistiklagens 4 § bestäms att när uppgifter samlas in för framställning av statistik skall man i första hand utnyttja uppgifter som inkommit vid skötseln av åligganden inom den offentliga förvaltningen samt uppgifter som uppkommit till följd av näringsidkares, yrkesutövares, sammanslutningars och stiftelsers sedvanliga verksamhet. Uppgifterna skall samlas in på ett ekonomiskt sätt och så att uppgiftslämnarna åsamkas så liten olägenhet och så små kostnader som möjligt. Enligt 22 § i statistiklagen kan en myndighet som framställer statistik låta utomstående utföra deluppdrag eller stöduppdrag som hänför sig till statistikproduktionens olika skeden. Med stöd av detta kan Luftfartsförvaltningen exempelvis ge Luftfartsverket i uppdrag att utföra sådana uppgifter med anknytning till statistik, för vilka det är möjligt att utnyttja de uppgifter som Luftfartsverket samlat in för eget behov.

Enligt den nämnda 4 § i statistiklagen är det frivilligt för uppgiftslämnarna att lämna uppgifter för framställning av statistik om det inte i lag föreskrivs om uppgiftsskyldighet. I paragrafens 2 *mom.* bestäms om uppgiftsskyldighet för framställning av statistik för dem som nämns i 154 § 1 *mom.* I den nämnda 154 § åläggs de som bedriver luftfartsverksamhet liksom luftfartygs ägare, innehavare eller operatörer samt de som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten lämna Luftfartsförvaltningen upplysningar för tillsynen över luftfartsverksamheten.

18 kap. **Straff**

170 §. *Äventyrande av trafiksäkerheten.* Paragrafen innehåller en informativ hänvis-

ningsbestämmelse till 23 kap. 1 och 2 § i strafflagen, där det bestäms om straff för äventyrande av trafiksäkerheten. Hänvisningsbestämmelsen behövs för att 18 kap. skall kunna förmedla en tillräckigt omfattande helhetsbild av de centrala straffbestämmelser som är tillämpliga i fråga om luftfart.

171 §. *Fylleri i lufttrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet.* Paragrafen innehåller en informativ hänvisningsbestämmelse till 23 kap. 6, 8 och 10 § i strafflagen, där det bestäms om fylleri i lufttrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet.

171 §. *Användning av berusningsmedel vid luftfart.* Enligt paragrafen skall det vara straffbart att använda berusningsmedel vid luftfart. Med berusningsmedel avses alkohol och andra berusningsmedel såsom narkotika enligt narkotikalagen (1289/1993) och vissa läkemedel som försämrar prestationsförmågan. I 167 § föreslås bestämmelser om förbud mot att använda berusningsmedel.

Paragrafen gäller personer som utför uppdrag ombord på luftfartyg, såsom luftfartygets befälhavare, övriga medlemmar av flygbesättningen och kabinbesättningen. När det gäller markpersonal är paragrafen tillämplig endast på dem som arbetar med uppgifter som påverkar flygsäkerheten. Sådana är t.ex. flygledare, flyginformatörer, flygmekaniker och sådana personer som utför uppgifter i anslutning till förberedelse av flygningar i fråga om vilka tillbörliga arbetsprestationer inverkar på säkerheten vid flygning. När det gäller uppgifter ombord på luftfartyget har det inte någon betydelse om personen utför flygsäkerhetsrelaterade uppdrag eller andra uppdrag. Bestämmelsen är tillämplig på t.ex. säkerhetsmän som förordnats för en flygning.

Principen om helnykterhet står som utgångspunkt. Bestämmelserna skall tillämpas, om en persons alkoholhalt i blodet har stigit på grund av alkoholförtäring. Alkoholhalten bör konstateras genom blodprov, eftersom överskridning av promillegränsen noll står som utgångspunkt för den straffrättsliga bedömningen. Det kan vara svårt att göra entydiga observationer av en motsvarande situation genom mätmetoder som baserar sig på

utandningsluften. Medicinskt sett är det möjligt att det i blodet finns en viss mängd etylalkohol till följd av kroppens egna processer, och därför måste det bedömas från fall till fall om alkoholen i blodomloppet är ett resultat av förtäring eller om det finns någon annan orsak. Avseende fästs då förutom vid resultaten av blodprovet även vid medicinsk empirisk kunskap och de omständigheter som på det hela taget framgått av händelserna.

Paragrafen tillämpas också när en person har intagit andra berusningsmedel än alkohol. För straffbarhet förutsätts att det finns en konstaterbar mängd av ämnet i organismen.

Paragrafen tillämpas dessutom på sådana fall där en person inte uppfyller de krav som den militära luftfartsmyndigheten uppställt med stöd av 167 § 4 mom.

Straffpåföljden är böter. Paragrafen skall dock tillämpas endast om inte ett strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag. Paragrafen gäller således bara förhållandevis lindriga fall. I fråga om allvarigare fall skall bestämmelserna om fylleri i lufttrafik i 23 kap. 6 § i strafflagen tillämpas. Bestämmelsen motsvarar 88 § i den gällande lagen.

173 §. *Luftfartsförseelse.* I paragrafen föreskrivs straff för förfaranden i strid med vissa bestämmelser i luftfartslagen och föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen. För straffbarhet förutsätts att förfarandet är uppsåtligt eller ett resultat av grov oaktsamhet. Gärningen benämns *luftfartsförseelse*.

Enligt 1 punkten skall det vara straffbart att bryta mot föreskrifter som meddelats med stöd av 6 § 4 mom. Det handlar om föreskrifter av teknisk natur och driftsföreskrifter som meddelas med tanke på säkerheten eller miljökonsekvenserna och som gäller sådana lätta luftfartyg som inte typgodkänns och som får användas utan certifikat och behörighet. Till följd av detta står inte administrativa påföljder som gäller certifikat eller användning till förfogande, utan föreskrifterna bör förenas med hot om straffpåföljd.

Enligt 2 punkten skall det vara straffbart att använda eller låta någon annan använda ett luftfartyg för luftfart i strid med 7 §. I enlighet med det är det straffbart att inom finskt territorium använda ett sådant luftfartyg för

luftfart som inte har nationalitet i Finland eller i någon annan stat som tillträtt Chicago-konventionen eller särskilt tillstånd av Luftfartsförvaltningen. Ett sådant luftfartyg lyder inte under tillförlitlig tillsyn över flygsäkerheten, och därför är användningen ägnad att äventyra andra människors säkerhet. Bestämmelsen gäller både den som egentligen använder luftfartyget och den som tillåter att hans eller hennes luftfartyg används i strid med 7 §. Punkten motsvarar 89 § 1 punkten i den gällande lagen.

Enligt 3 punkten skall det vara straffbart att bryta mot ett förbud eller en begränsning som avses i 8 §. Enligt 8 § kan det inrättas förbudsområden och farliga områden där flygning förbjuds eller begränsas. Punkten motsvarar 89 § 2 punkten i den gällande lagen.

Enligt 4 punkten skall det vara straffbart att försumma den anmälningsskyldighet som avses i 16 och 25 §. Enligt paragraferna skall ägaren eller i vissa fall den som överlåter ett luftfartyg underrätta Luftfartsförvaltningen om ändringar i de uppgifter som införts i luftfartygsregistret. På motsvarande sätt skall luftfartygets ägare, innehavare eller operatör eller den som svarar för luftfartygets luftvärdighet underrätta Luftfartsförvaltningen om omständigheter som kan ha väsentlig betydelse för luftfartygets luftvärdighet. Uppgifterna är nödvändiga med tanke på tillsynen över luftfartyg och deras luftvärdighet. Punkten motsvarar 89 § 3 punkten i den gällande lagen.

Enligt 5 punkten skall det vara straffbart att använda ett sådant luftfartyg för luftfart som inte på tillbörligt sätt har markerats med de finska eller utländska beteckningar som hör till luftfartyget. Det skall också vara straffbart att använda ett sådant luftfartyg för luftfart som är försett med felaktiga beteckningar. Rekvisitet för förseelsen uppfylls först när luftfartyget används för luftfart. Det är således inte straffbart att t.ex. för filmändamål använda fiktiva beteckningar eller beteckningar för något annat luftfartyg på luftfartyg som inte är i rörelse. Punkten motsvarar delvis 89 § 4 punkten i den gällande lagen.

Enligt 6 punkten skall det vara straffbart att använda eller låta någon annan använda ett sådant luftfartyg som inte får användas för

flygning av de orsaker som avses i 23 § 2 mom. Detsamma gäller också luftfartyg som i stället för 23 § skall uppfylla normer för luftvärdighetsförvaltning enligt EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den. Straffbestämmelsen gäller både den som själv använder luftfartyget och den som tillåter att hans eller hennes luftfartyg används i strid med bestämmelserna. Punkten motsvarar delvis 89 § 5 punkten i den gällande lagen.

Enligt 7 punkten skall det vara straffbart att utan godkännande utföra ett sådant arbete i fråga om ett luftfartyg eller dess anordningar och komponenter för vilket det krävs ett godkännande enligt 31 § eller enligt bestämmelserna om planering, tillverkning och underhåll i EASA-förordningen och i de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den. Det skall vara straffbart t.ex. att utföra underhåll av ett luftfartyg utan ett sådant flygmekanikercertifikat som krävs för underhåll av den aktuella luftfartygstypen. Straffbestämmelsen är nödvändig i synnerhet därför att det inte går att via certifikatspåföljder effektivt ingripa i underhållsarbeten som utförs utan tillbörliga godkännanden. Punkten motsvarar delvis 89 § 8 punkten i den gällande lagen.

Enligt 8 punkten skall det vara straffbart att överträda tekniska föreskrifter om buller och andra utsläpp från luftfartyg. Punkten motsvarar delvis 89 § 7 punkten i den gällande lagen.

Enligt 9 punkten skall lagstridiga förfaranden i anslutning till förberedelse och genomförande av flygningar bestraffas, t.ex. flygning med bristfälligt luftvärdiga luftfartyg eller flygning i strid med prestandabegränsningarna i flyghandboken. Med stöd av punkten kan det också vara straffbart att flyga i strid med trafikreglerna för luftfart. Bestämmelsen behövs i synnerhet i sådana fall då påföljder som gäller certifikat eller behörigheter är otillräckliga eller inte kan tillämpas. Punkten motsvarar delvis 89 § 6 punkten i den gällande lagen, men har ett vidsträckt tillämpningsområde.

Enligt 10 punkten skall överträdelse av bestämmelserna om passagerarnas skyldigheter enligt 64 § bestraffas. Bestämmelsen skall tillämpas på passagerare som äventyrar sä-

kerheten under flygningen, t.ex. genom att bete sig störande eller störa luftfartygspersonalens möjligheter att utföra sina flygsäkerhetsuppgifter. Bestämmelsen tillämpas också när passagerarna låter bli att följa de påbud som besättningen utfärdar för upprätthållande av säkerheten och ordningen under flygningen. Bestämmelsen blir tillämplig närmast i sådana fall då en passagerares förfarande har påverkat säkerheten under flygningen, men förfarandet inte är så allvarligt det uppfyller rekvisitet för någon av de gärningar som regleras i strafflagen.

Enligt 11 punkten skall det vara straffbart att bedriva kommersiell lufttransport utan ett tillbörligt tillstånd. Med tillstånd avses här drifttillstånd enligt 68 § och operativ licens enligt 70 §. Det skall också vara straffbart att bryta mot tillståndsvillkoren. Tillbörliga tillstånd visar att verksamhetsutövaren har förutsättningar att bedriva trygg flygverksamhet. Verksamhet utan tillstånd och utanför tillsynen över flygsäkerheten kan äventyra säkerheten för kunderna och tredje parter. Straffbestämmelsen behövs för att gallra bort olovlig verksamhet och verksamhet i strid med tillståndsvillkoren. Punkten motsvarar 89 § 15 punkten i den gällande lagen.

Enligt 12 punkten skall det vara straffbart att utan tillbörligt tillstånd bedriva verksamhet som avses i 76—78 § och att bryta mot villkoren i ett sådant tillstånd. Det skall vara straffbart att t.ex. utföra lyftarbeten med helikopter utan bruksflygtillstånd, ordna flygutbildning utan flygutbildningstillstånd, ordna en flyguppvisning utan flyguppvisningstillstånd och ordna en flygtävling utan flygtävlingstillstånd. Punkten motsvarar delvis 89 § 16 punkten i den gällande lagen.

Enligt 13 punkten skall användning av andra områden än flygplatser eller områden enligt 81 § för start eller landning bestraffas. Genom bestämmelsen kan man särskilt bidra till att en plats inte används så som en flygplats i strid med de krav som gäller flygsäkerheten eller miljöskyddet. Punkten motsvarar 89 § 10 punkten i den gällande lagen.

Enligt 14 punkten skall den som driver en flygplats utan ett tillbörligt intyg över godkännande eller tillstånd till drift bestraffas. Straff kan dömas ut också för överträdelse av villkoren i ett sådant intyg eller tillstånd. En-

bart påföljder som riktas till tillståndet kan inte anses vara tillräckliga, eftersom tröskeln för att återkalla ett intyg över godkännande för flygplatsen eller tillståndet till drift av flygplatsen är förhållandevis hög när flygplatsen har en regional monopolställning. Punkten motsvarar 89 § 11 punkten i den gällande lagen.

Enligt 15 punkten skall överträdelse av bestämmelserna om skyldigheter enligt 93 § bestraffas. Här avses sådana situationer där den som driver flygplatsen försummar sin skyldighet att förbjuda eller begränsa användningen av flygplatsområdet eller ett annat område som tjänar luftfarten, byggnader, konstruktioner eller anordningar då skäl som hänför sig till flygsäkerheten skulle kräva det. Enligt punkten skall det också vara straffbart att bryta mot ett förbud mot användning eller en begränsning som utfärdats av den som driver flygplatsen eller av Luftfartsförvaltningen, t.ex. genom att flyga till en flygplats för vilken utfärdats användningsförbud. Punkten motsvarar delvis 89 § 12 punkten i den gällande lagen.

Enligt 16 punkten skall det vara straffbart att bryta mot en sådan allmän begränsning av rörelsefriheten på flygplatsens behörighetsområden som avses i 103 §. Det skall vara straffbart t.ex. att utan tillstånd av ledningsenheten för flygplatsen ta sig ut till flygplatsens manöverområde, till vilket tillträde har hindrats konstruktionsmässigt t.ex. genom stängsel och förbudet är synligt som sig bör. Den föreslagna punkten ersätter den kriminalisering som baserar sig på polislagen och det polisförordnande som inrikesministeriet utfärdat med stöd av polislagen.

Enligt 17 punkten skall det vara straffbart att överskrida riksgränserna med luftfartyg på något annat ställe än vid de överskridningsplatser som fastställts av Luftfartsförvaltningen. Punkten motsvarar delvis 89 § 13 punkten i den gällande lagen.

Enligt 18 punkten skall det vara straffbart att utan tillbörligt tillstånd vidta åtgärder som riktas till ett luftfartyg på en olycksplats eller delar av det eller gods ombord. Det skall vara straffbart att t.ex. bortscaffa luftfartyget utan samtycke av den myndighet som undersöker olyckan, föra bort komponenter så att de inte är tillgängliga för undersökningen av olyckan

eller samla dem som minnesföremål och vidta åtgärder som gäller resgods i haveriplanet. Punkten motsvarar 89 § 17 punkten i den gällande lagen.

Enligt 19 punkten skall det vara straffbart att bryta mot ett förbud som avses i 131 § 2 mom. Till straff skall dömas en verksamhetsutövare som bemöter en anställd på ett diskriminerande sätt, om den anställda har lämnat Luftfartsförvaltningen eller Centralen för undersökning av olyckor uppgifter om ett tillbud. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att anställda inte utsätts för negativa påföljder därför att de har lämnat myndigheterna uppgifter som är nödvändiga för flygsäkerhetsarbetet. Bestämmelsen är i regel inte tillämplig, om gärningen skall bestraffas som diskriminering i arbetslivet.

Enligt 20 punkten skall den som bryter mot föreskrifterna om miljökonsekvenserna av luftfart bestraffas. Det skall vara straffbart att t.ex. låta bli att iaktta föreskrifterna om användningstid och användningssätt beträffande en flygplats och provköra ett luftfartygs motorer utanför tillåtna tider, om det har meddelats sådana föreskrifter för den aktuella flygplatsen. Punkten motsvarar 89 § 18 punkten i den gällande lagen.

Enligt 21 punkten skall den som bryter mot bestämmelserna och föreskrifterna om flyghinder bestraffas. Det skall vara straffbart att t.ex. bygga eller sätta upp ett flyghinder så att flygsäkerheten äventyras och uppföra en konstruktion utan tillstånd.

Enligt 22 punkten skall det vara straffbart att försumma att iaktta Luftfartsförvaltningens förbud mot eller föreskrifter om skjutning, fyrverkeri och sprängning.

Enligt 23 punkten skall den bestraffas som bryter mot sådana förelägganden av Luftfartsförvaltningen och i vissa fall av militärmyndigheten eller flygkontrollen genom vilka ett luftfartyg beordras att landa eller genom vilka man ingriper i luftfartygets färd. I de fall som avses i 166 § 1 mom. är bestämmelsen tillämplig även när någon bryter mot det startförbud som meddelats ett luftfartyg. Punkten motsvarar i huvudsak 89 § 14 punkten i den gällande lagen.

För luftfartsförseelser skall bötesstraff kunna dömas ut. Böter skall påföras i enlighet med de allmänna bestämmelserna om bö-

ter, dvs. i praktiken som dagsböter.

För luftfartsförseelser skall kunna dömas till straff bara, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag.

När paragrafen tillämpas bör dessutom hänsyn tas till syftet med systemet för rapportering av händelser enligt 128 §. Bestämmelserna i 131 § begränsar möjligheterna att vidta rättsliga åtgärder på grund av oöverlagda eller oavsiktliga överträdelser som myndigheten får kännedom enbart via det obligatoriska systemet för rapportering av händelser.

174 §. Åtgärdseftergift. Enligt 1 mom. skall åtal för en luftfartsförseelse inte behöva väckas och straff inte behöva dömas ut, om förseelsen kan anses vara ringa. Samma förfarande kan tillämpas, om de administrativa påföljder som gärningen medför för gärningsmannen kan anses vara tillräckliga med hänsyn till hur allvarlig gärningen är. De administrativa påföljderna kan innebära t.ex. att certifikatet, behörigheten eller godkännandet förenas med begränsningar, förbud eller återkallanden. När det gäller tillståndspliktig verksamhet har en sådan påföljd ofta betydligt större betydelse i praktiken än t.ex. ett eventuellt bötesstraff. Ett bötesstraff har i första hand karaktär av ett tilläggsstraff, som i allvarigare fall antagligen kommer att tillämpas vid sidan om administrativa påföljder eller när det inte finns några administrativa påföljder.

För att undvika att påföljder anhopas i onödan behövs det en bestämmelse som berättigar den allmänna åklagaren och domstolen att ta hänsyn till verkningarna av administrativa påföljder.

Enligt 2 mom. kan Luftfartsförvaltningen låta bli att anmäla en luftfartsförseelse för förundersökning, om det uppenbart handlar om en situation som avses i 1 mom. Inom luftfarten har strävan även i övrigt varit att främja en öppen säkerhetskultur, där branschaktörerna uppmuntras att lägga fram fel och brister som framkommit i verksamheten. Målet är att utöka den gemensamma kunskapen om flygsäkerheten och att främja säkerheten. För att främja öppenheten har praxis redan länge varit att endast de allvarligaste fallen förs in i det straffrättsliga systemet. Samma princip framgår också av 131 §,

som begränsar möjligheterna att vidta rättsliga åtgärder på basis av uppgifter som fås via det obligatoriska systemet för rapportering av händelser.

Det är ändamålsenligt att även i fortsättningen främja den praxis som beskrivs ovan, eftersom den är positiv med tanke på utvecklingen inom flygsäkerheten. Det är därför befogat att det i lagen tas in en bestämmelse om att Luftfartsförvaltningen har rätt att låta bli att vidta åtgärder som leder till straff.

175 §. Hörande av Luftfartsförvaltningen och den militära luftfartsmyndigheten. Enligt 1 mom. skall allmänna åklagaren, innan åklagaren fattar beslut om väckande av åtal som gäller ett ärende som avses i kapitlet, ge Luftfartsförvaltningen tillfälle att avge utlåtande. Gärningar som avses i kapitlet är alla gärningar enligt 170—173 §, inbegripet gärningar för vilka bestäms om straff i strafflagen. Det förutsätts ofta specialkännedom om luftfarten när ärenden som gäller luftfartsbrott och luftfartsförseelser behandlas. Ett remissförfarande är ett förhållandevis enkelt sätt att säkra tillgången på tillräcklig sakkunskap när ärendena behandlas.

När domstolen behandlar ett mål som gäller en gärning enligt kapitlet skall den enligt 2 mom. ge Luftfartsförvaltningen tillfälle att bli hörd. Målet är att säkerställa att den luftfarts-expertis som behövs för behandlingen av ärendet förmedlas till rättsprocessen.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse om att den militära luftfartsmyndigheten skall höras på motsvarande sätt när det är fråga om militär luftfart.

19 kap. Ändringssökande

176 §. Ändringssökande. Enligt 1 mom. skall ändring i ett beslut som statsrådet, ett ministerium eller Luftfartsförvaltningen har meddelat med stöd av luftfartslagen få sökas i enlighet med förvaltningsprocesslagen. Besvät över beslut av statsrådet liksom av inrikesministeriet, försvarsministeriet och kommunikationsministeriet skall anföras hos högsta förvaltningsdomstolen. När det gäller beslut av Luftfartsförvaltningen riktas besvären till den regionala förvaltningsdomstolen.

Med undantag av beslut som gäller byggnadstillstånd, vite och hot om tvångsutföran-

de skall beslut som meddelats med stöd av luftfartslagen dock iakttas även om de överklagas, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat.

I 2 mom. bestäms om sökande av ändring i ett beslut av den organisation för amatörflygverksamhet som avses i 163 §. När offentliga förvaltningsuppgifter överförs på privata gäller det att säkerställa att rättssäkerheten tillgodoses. Om organisationen vägrar bevilja tillstånd, uppställer sådana villkor för tillståndet som sökanden anser vara obefogade eller återkallar tillståndet, skall sökanden kunna yrka om rättelse hos Luftfartsförvaltningen inom 30 dagar från delfäendet. Om sökanden fortfarande är missnöjd med Luftfartsförvaltningens beslut, skall sökanden få söka ändring i beslutet så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

20 kap. Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

I kapitlet tas in bestämmelser om lagens ikraftträdande, de författningar som upphävs genom lagen och behövliga övergångsbestämmelser.

177 §. Ikraftträdande. I 1 mom. ingår en vanlig ikraftträdandebestämmelse.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse om ett arrangemang med undantag enligt artikel 8 i direktivet om bullerkontroll när det gäller jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal och som är registrerade i utvecklingsländer. De aktuella jetplanen kan börja omfattas av särskilda driftsrestriktioner först tio år efter det att direktivet har trätt i kraft, dvs. efter den 28 mars 2012. Här avses sådana jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal vilka under den s.k. referensperioden mellan den 1 januari 1996 och den 31 december 2001 har bedrivit flygtrafik på en flygplats inom gemenskapen där driftsrestriktioner införs och vilka under hela referensperioden har varit upptagna i ett utvecklingslands register över luftfartyg, om planen fortfarande används för flygtrafik av en fysisk eller juridisk person som är etablerad i det aktuella utvecklingslandet. Det undantag på tio år som avses här kan sålunda fås till godo genom att det påvisas att jetplanet har flugit till den aktuella flygplatsen inom ge-

menskapen under den ovan nämnda tidsperioden. Det har ingen betydelse mellan vilka orter trafiken har skett. Undantaget gäller var och en flygplats.

I direktivet om bullerkontroll ingår inte någon definition av begreppet utvecklingsland, utan som utvecklingsländer betraktas de stater som Förenta Nationerna betraktar som utvecklingsländer.

Enligt 3 mom. skall åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter få vidtas redan innan lagen träder i kraft.

178 §. Bestämmelser som upphävs. I paragrafen nämns de tidigare författningar som föreslås bli upphävda. Den nya lagen ersätter förutom luftfartslagen även lagen om säkerhetskontroller inom flygtrafiken. Bestämmelser som motsvarar lagen tas in i tidsenlig form i 11 kap. Tillsamman med luftfartslagen upphävs även luftfartsförordningen (118/1996). Bestämmelserna i den tas in i 159 och 160 § i den nya lagen. Dessutom upphävs inrikesministeriets polisförordnande om vissa trafik- och vistelseförbud, eftersom motsvarande bestämmelser tas in i 103 §.

179 §. Övergångsbestämmelser. I 1 mom. bestäms om en övergångsperiod för tillstånd, godkännanden, förbud och andra beslut. Tillstånd och förbud som utfärdats med stöd av de författningar som föreslås bli upphävda fortsätter att gälla. Likaså fortsätter avtal som ingåtts med främmande stater att gälla. Den finska språkdräkten ändras så att "ansiolentolupa" benämns "lentotoimintalupa". Den svenska språkdräkten ändras inte, eftersom drifttillstånd redan används i den gällande luftfartslagen. Benämningarna "yrkescertifikat" och "yrkesflygcertifikat" förekommer i vissa bestämmelser på lägre nivå. Den finskspråkiga termen "ansiolentolupa" används i flera luftfartsbestämmelser som fortsätter att gälla när den nya luftfartslagen träder i kraft. Termen används dessutom i den finska versionen av tillståndsforordningen.

Luftfartsverkets viktigaste flygplatser har ansökt om och beviljats intyg över godkännande av flygplats, även om det inte har krävts enligt den gällande luftfartslagen. Många mindre flygplatser och i synnerhet andra än Luftfartsverkets flygplatser har ännu inte något intyg. Det tar tid att inhämta de utredningar som behövs för intyget liksom

att behandla och godkänna tillståndsansökningarna, och det kan inte förväntas att alla intyg skall kunna beviljas förrän lagen träder i kraft. I 2 mom. bemyndigas Luftfartsförvaltningen därför att på ansökan av en flygplats bevilja högst fem års anstånd.

Enligt 115 § skall kommunikationsministeriet utnämna en leverantör av flygtrafikledningstjänster inom ett lufrumsblock i Finlands lufrum. Enligt den förordning om tillhandahållande av tjänster som avses i 109 § skall leverantören av flygtrafikledningstjänster vara godkänd av den nationella tillsynsmyndigheten. I 3 mom. föreskrivs med tanke på övergångsperioden att Luftfartsverket skall fortsätta att ordna flygtrafikledningstjänster till dess att ministeriet eventuellt utnämner det eller någon annan tillståndshavare till tjänstleverantör.

I 4 mom. bestäms om behandlingen av ärenden som är anhängiga när lagen träder i kraft. Ärendena skall behandlas och avgöras med stöd av de gällande lagarna och den förordning som utfärdats med stöd av luftfartslagen.

2. Närmare bestämmelser och föreskrifter

Under punkt 3 i allmänna motiveringen beskrivs i detalj de förordningar som statsrådet och kommunikationsministeriet skall utfärda och de föreskrifter som Luftfartsförvaltningen och den militära luftfartsmyndigheten skall meddela med stöd av den nya lagen.

3. Ikraftträdande

Parallellt med denna proposition har till riksdagen överlämnats en proposition med förslag till lagar om Luftfartsverket, Luftfartsförvaltningen och avgift för övervakning av flygtrafiken samt om ändring av vissa lagar som har samband med dem. Lagarna i den propositionen föreslås träda i kraft vid ingången av 2006. Avsikten är att den nya luftfartsmyndigheten skall inrättas vid ingången av 2006. De ekonomiska arrangemangen för inrättandet av myndigheten ingår i budgeten för 2006.

Genom lagen om ändring av 20 § i lagen om statliga affärsverk (926/2004) ändrades

ikraftträdandet av lagen om statliga affärsverk (1185/2002) i fråga om Luftfartsverket så att den tidigare lagen om statens affärsverk (627/1987) skall tillämpas på Luftfartsverket till utgången av 2005. Luftfartsmyndigheten verkar därmed som en del av affärsverket fram till dess.

Lagen föreslås därför träda i kraft den 1 januari 2006.

4. Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning

4.1. Inledning

Enligt 80 § i grundlagen skall bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag utfärdas genom lag. I motiveringen till regeringspropositionen med förslag till grundlag (RP 1/1998 rd) konstateras att alla bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter måste utfärdas genom lag. Den som utfärdar förordning kan emellertid genom lag bemyndigas att utfärda närmare bestämmelser om sådant som är av mindre betydelse för individens rättigheter och skyldigheter.

Syftet med denna proposition är bl.a. att anpassa bestämmelserna om luftfart till kravet enligt 80 § i grundlagen.

I den föreslagna luftfartslagen ingår de viktigaste bestämmelserna om individens rättigheter och skyldigheter i fråga om luftfartyg, certifikat, flygplatser och luftfart.

Förutom förslag till bestämmelser som gäller grunderna för medborgarnas rättigheter och skyldigheter innehåller propositionen andra bestämmelser som är av betydelse i konstitutionellt hänseende och som anknyter till näringsfriheten. Vissa bestämmelser har dessutom en liten beröringspunkt med jämlikhet, rörelsefrihet eller egendomsskydd.

I de föreslagna bestämmelserna bemyndigas dessutom statsrådet och kommunikationsministeriet att utfärda förordningar samt Luftfartsförvaltningen och den militära luftfartsmyndigheten att meddela föreskrifter. I den nya luftfartslagen finns också straffbestämmelser.

4.2. Bestämmelser om bemyndigande

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan statsrådet och ministerierna utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i lag. Bestämmelserna om bemyndigande skall dock uppfylla de krav på exakthet och noggrann avgränsning som grundlagsutskottet haft för praxis att kräva i sina utlåtanden (t.ex. GrUU 11/1999 rd och GrUU 23/2000 rd).

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan även andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Jämfört med bemyndiganden att utfärda förordning ställs det större krav på exakt avgränsning av bemyndiganden att meddela föreskrifter, vilket betyder att de frågor som bemyndigandet gäller måste preciseras exakt genom lag. Bemyndigandet skall dessutom enligt en uttrycklig bestämmelse i grundlagen ha ett exakt avgränsat tillämpningsområde (t.ex. GrUU 46/2001 rd). I konstitutionellt hänseende kan andra myndigheter bara i undantagsfall bemyndigas att utfärda rättsnormer (GrUB 10/1998 rd). I samband med grundlagsreformen nämndes som exempel på myndigheters rätt att utfärda rättsnormer en teknisk reglering av smärre detaljer som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (RP 1/1998 rd, även GrUU 16/2002 rd).

Den normsamling som gäller luftfart är omfattande, vilket beror dels på internationella överenskommelser, dels på Europeiska gemenskapens lagstiftning. Bestämmelserna och föreskrifterna är detaljerade och gäller ofta tekniska frågor beträffande luftfartyg och flygtrafiktjänst.

Bemyndiganden för statsrådet och kommunikationsministeriet att utfärda förordningar och bemyndiganden för Luftfartsförvaltningen att meddela föreskrifter behandlas närmare i avsnittet Utfärdande av rättsnormer under punkt 3.2 i allmänna motiveringen.

Enligt de föreslagna bemyndigandena att utfärda förordning skall statsrådet utfärda förordningar om vissa principiellt viktiga angelägenheter. Bemyndigandena för Luftfartsförvaltningen att meddela föreskrifter är

kvantitativt sett omfattande, men begränsas dock till angelägenheter av teknisk natur och frågor av ringa betydelse för samhället. Regleringen är förenad med en stor mängd särdrag som kan karaktäriseras som yrkesinriktade. Grundlagsutskottet har i sina utlåtanden (t.ex. GrUU 25/2000 rd, GrUU 52/2001 rd och GrUU 16/2002 rd) haft för praxis att anse att det är lämpligt att anförtro expertmyndigheten rätten att meddela detaljerade föreskrifter.

4.3. Näringsfrihet

Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en rätt att skaffa sig sin försörjning genom näring som han eller hon valt fritt. Grundlagsutskottet har i sina utlåtanden (t.ex. GrUU 35/1998 rd, GrUU 4/2000 rd, GrUU 23/2000 rd, GrUU 28/2000 rd och GrUU 28/2001 rd) haft för praxis att anse att näringsfriheten är en huvudregel enligt 18 § 1 mom. i grundlagen, men funnit att näringsverksamhet i undantagsfall skall kunna vara beroende av tillstånd. Utskottet har ansett det vara viktigt att bestämmelserna om förutsättningarna för tillstånd och tillståndets längd formuleras så att myndigheternas åtgärder i tillräckligt hög grad kan förutses. Tillståndsmyndighetens prövning bör basera sig på bunden prövning.

Den föreslagna lagens förhållande till grundlagens bestämmelse om näringsfrihet behandlas mera detaljerat i avsnittet Tillståndspliktig verksamhet i anslutning till luftfart under punkten 3.2 i allmänna motiveringen. De godkännanden som avses i avsnittet kan jämföras med koncessioner. De föreslagna bestämmelserna innehåller inte några i konstitutionellt hänseende problematiska inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna.

4.4. Jämlikhet, rörelsefrihet och egendomsskydd

Det riktiga antalet tillståndskrav i den föreslagna lagen leder till att medborgarna inte behandlas lika. En del av medborgarna och företagen får tillstånd, medan andra inte får det.

Tillståndskraven inverkar också på rörelse-

friheten. Det kan anses att t.ex. förvägran av certifikat begränsar medborgarnas rörelsefrihet.

Om ett tillstånd som hänför sig till luftfart återkallas, kan egendomsskyddet påverkas. Tillgångar som placerats i företaget kan bli värdelösa eller sjunka i värde.

En viktigare grundläggande fri- och rättighet än dessa grundläggande fri- och rättigheter är dock rätten till liv, personlig frihet och integritet. Säkerhetsrättighet kan anses vara laglig grund för att begränsa andra rättigheter. Jämlikheten, rörelsefriheten och egendomsskyddet måste vika undan i sådana fall då tillstånd krävs för att trygga säkerheten för såväl den berörda personen själv som passagerarna ombord eller tredje parter. Det bör också vara möjligt att återkalla ett tillstånd, om tillståndshavaren inte längre uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet eller gör sig skyldig till allvarliga eller upprepade förseelser. I avsnittet Tillståndspliktig verksamhet i anslutning till luftfart under punkt 3.2 i allmänna motiveringen har redan konstaterats att utövande av luftfart inte kan betraktas som en grundläggande fri- eller rättighet. Tillståndskravet är därmed inte problematiskt med tanke på de tre grundläggande fri- och rättigheter som avses här.

4.5. Hemfrid

Enligt 10 § i grundlagen är vars och ens hemfrid tryggad. Enligt 154 § 3 mom. i den föreslagna luftfartslagen skall Luftfartsförvaltningen ha rätt att för tillsynen över flygsäkerheten granska flygplatser och andra områden som betjänar luftfarten samt byggnader, konstruktioner och anordningar på dessa, dock inte byggnadernas bostadslokaler. Den föreslagna bestämmelsen är därmed inte problematisk med tanke på den grundlagstryggade hemfriden.

4.6. Skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter

Tillhandahållandet av de flygtrafiktjänster som avses i 12 kap. har samband med utövning av offentlig makt. Därför har saken granskats utifrån 124 § i grundlagen.

Luftfartsverket skall inte fatta förvaltnings-

beslut, utan det är fråga om operativa uppgifter som riktas till en avgränsad yrkesgrupp, som äger rum i en i hög grad teknisk omgivning och i fråga om vilka Luftfartsverket kan anses ha bästa tänkbara kompetens och organisation. Grundlagsutskottet har i motsvarande situationer (GrUU 24/2001 rd, s 4, GrUU 28/2001 rd, s 4–5, GrUU 2/2002 rd, s. 2) ansett att de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kravet på god förvaltning i sådana fall kan tillgodoses, om lagstiftningen om tillhandahållande av servicen är adekvat, personalen kvalificerad för sitt arbete och verksamheten i tillräckligt hög grad omfattas av offentlig övervakning. Det finns således inga hinder för att flygtrafik-tjänstuppgifter sköts av Luftfartsverket som ett led i dess affärsverksamhet, men i behövliga delar under kommunikationsministeriets ägarstyrning och tillsyn samt Luftfartsförvaltningens myndighetstillsyn.

Flygtrafik-tjänst består till stor del av att kontrollera att flygtrafiken löper smidigt. Ansvar för manövreringen av luftfartygen överförs inte på flygledaren. Det handlar närmast om att ge luftfartygens befälhavare instruktioner och råd och att verka som sakkunnig inom luftfarten.

Utgångspunkten för beredningen av rättsaktspaketet om det gemensamma europeiska luftrummet var en situation där flygtrafik-tjänsterna i nästan alla medlemsstater sköts på kommersiell basis. En medlemsstat kan utnämna vilken tjänsteleverantör som helst som fått tillstånd i en medlemsstat till leverantör av tjänster inom ett luftrumsblock som finns på dess territorium. Till tjänsteleverantör inom det ena eller båda av Finlands nuvarande luftrumsblock kan således utnännas antingen ett finskt flygkontrollföretag eller

ett flygkontrollföretag från någon annan medlemsstat. Det är också tänkbart att en finsk leverantör av flygtrafikledningstjänster tar hand om flygkontrollen i ett grannland.

I 29 § föreslås att Luftfartsförvaltningen skall kunna bemyndiga en organisation som svarar för luftvärdighet att bevilja och förnya granskningsbevis avseende luftvärdighet. I fortsättningen är huvudregeln att den organisation som svarar för luftvärdighet och som avses i EASA-förordningen svarar för granskningsbevisen. Granskningsbevis som utfärdats av myndigheten är en företeelse som gäller under övergångsperioden. Beviljande och förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet innebär inte någon betydande utövning av offentlig makt.

I 163 § föreslås att Luftfartsförvaltningen genom avtal skall kunna överföra offentliga förvaltningsuppgifter i anslutning till tillsyn över sportflygning på en riksomfattande registrerad organisation för amatörflygverksamhet. I dagens läge övervakar sådana organisationer amatörflygverksamhet i vida kretsar i flera av medlemsstaterna inom Europeiska unionen, vilket också mera allmänt motsvarar internationell praxis. De uppgifter som kommer att överföras genom avtal innebär inte någon betydande utövning av offentlig makt.

4.7. Bedömning av lagstiftningsordningen

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

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

Luftfartslag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Vid luftfart inom finskt territorium skall denna lag iakttas, om inte något annat följer av gemenskapens förordningar eller internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Om inte något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland, skall

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 5, 12, 15, 16 och 18 kap. samt 154 och 155 § tillämpas på finländska leverantörer av flygtrafiktjänst även utanför finskt territorium,

3) bestämmelserna i 3, 5, 7 och 15 kap. samt 167 § iakttas vid luftfart med utländska luftfartyg även utanför finskt territorium, om i fråga om ett enskilt luftfartyg och dess besättning tillsynen över flygsäkerheten eller bedrivandet av flygverksamhet genom ett giltigt avtal har överförts på Luftfartsförvaltningen och om den operatör som råder över ett sådant luftfartyg med stöd av hyresavtal eller något annat sådant avtal har sin bopings- eller hemort eller sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Finland.

Utan hinder av 1 och 2 mom. skall 64 § och 173 § 10 punkten i denna lag tillämpas, om luftfartygets första ankomstställe är beläget inom finskt territorium.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *Chicagokonventionen* konventionen angående internationell luftfart (FördrS 11/1949),

2) *JAA* europeiska luftfartsmyndigheternas samarbetsorganisation,

3) *ECAC* Europeiska civila luftfartskonferensen,

4) *Eurocontrol* Europeiska organisationen för luftfartssäkerhet enligt den internationella konventionen om samarbete för luftfartens säkerhet (Eurocontrol) (FördrS 70/2000),

5) *EASA-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet,

6) *slot-förordningen* rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser,

7) *luftfartyg* en anordning som får sin aerodynamiska prestanda av reaktioner i luften bortsett från luftens reaktion mot mark- eller vattenytan,

8) *behörighet* ett särskilt villkor, en särskild begränsning eller en särskild rättighet som har fogats till ett certifikat eller ett kompetensbevis,

9) *underhåll* vilken som helst av följande åtgärder separat eller i kombination: grundöversyn, reparation, kontroll av ett luftfartyg eller ett luftfartygs anordningar eller komponenter, byte eller ändring av eller reparation av felaktiga anordningar eller komponenter; med underhåll avses dock inte tillsyn före flygning,

10) *militära luftfartsmyndigheten* den myndighetsenhet för militär luftfart som finns i anslutning till flygstaben,

11) *militär luftfart* luftfart för militära ändamål och luftfart med militära luftfartyg,

12) *militärt luftfartyg* luftfartyg som införts i det militära luftfartsregistret,

13) *statsluftfartyg* luftfartyg som används för utförandet av tullens, polisens och gränsbevakningsväsendets uppdrag; med statsluftfartyg avses även luftfartyg som används för utförandet av andra än i denna och 11 punkten avsedda statliga uppdrag,

14) *medlemsstat* medlemsstater i Europeiska unionen,

15) *tredje land* andra än medlemsstater.

3 §

Utfärdande av trafikregler för luftfart och meddelande av vissa föreskrifter som gäller luftfart

Luftfartsförvaltningen utfärdar de trafikregler för luftfart som avses i Chicagokonventionen och verkställer vid behov övriga standarder och rekommendationer som avses i konventionen.

Luftfartsförvaltningen skall förhandla med den militära luftfartsmyndigheten eller inrikesministeriet om sådana i 1 mom. avsedda åtgärder för verkställighet som inverkar på specialbehoven inom den militära luftfarten eller gränsbevakningsväsendets luftfartsverksamhet. I fråga om militär luftfart och luftfart med statsluftfartyg kan Luftfartsförvaltningen medge sådana undantag från trafikreglerna för luftfart enligt 1 mom. som Luftfartsförvaltningen kommit överens om med den militära luftfartsmyndigheten eller inrikesministeriet, om inte undantagen äventyrar säkerheten inom den civila luftfarten.

Av geografiska, klimatologiska och trafikmässiga skäl eller för att samordna internationell praxis med finska förhållanden kan Luftfartsförvaltningen meddela föreskrifter om behövliga undantag från trafikreglerna för luftfart, standarderna och rekommendationerna enligt 1 mom. samt medge enskilda undantag från dem.

4 §

Militär luftfart

Genom förordning av statsrådet kan bestämmelser utfärdas om undantag från denna lag i fråga om militär luftfart för tryggnad av säkerheten inom den militära luftfarten, ordnande av försvaret och skötsel av de uppgifter som föreskrivits för försvarsmakten. Undantagen får inte äventyra säkerheten inom den civila luftfarten och inte tillämpas inom kommersiell flygverksamhet. Undantagen kan föreskrivas i fråga om bestämmelserna i

1) 9, 12 och 19 § om förande av luftfartygsregistret, offentlighet för uppgifterna i luftfartygsregistret, uppgifter som skall införas i registret samt luftfartygs märkningar och beteckningar,

2) 22—24, 26 och 28—33 § om tekniska egenskaper hos luftfartyg som används inom militärluftfart och hos deras anordningar och komponenter, typgodkännande och tillsyn över luftvärdighet, organisationer som ansvarar för luftvärdighet, luftvärdighetsbevis och granskningsbevis avseende luftvärdighet, planering, tillverkning, underhåll och utsläpp samt utbildningsorganisationer för underhållspersonal,

3) 45, 46 och 49 § om förutsättningarna för beviljande av tillstånd för personal som deltar i flyg- och underhållsverksamhet, om förutsättningar för beviljande av ett medicinskt kompetensbevis och om utländska certifikat,

4) 6 kap. om certifikatregister,

5) 59, 60, 62 och 66 § om tillstånd för flygbesättningen, luftfartygs besättning, förberedelse och genomförande av flygningar samt handlingar som skall medföras i luftfartyg,

6) 76—78 § om bruksflygtillstånd, flygutbildningstillstånd och flyguppvisningstillstånd,

7) 81 § om användning av flygplatser och konstruktioner till den del bestämmelserna gäller militära flygplatser,

8) 114 § om flygtrafiktjänst till den del bestämmelserna gäller flygmetoder vid militär luftfart inom kontrollzoner och terminalområden eller områden där luftfart är inskränkt och farliga områden enligt 8 §,

9) 13 kap. om luftfartsolyckor, tillbud och händelser till den del bestämmelserna gäller olyckor och tillbud inom militär luftfart,

10) 15 kap. om försäkringar,

11) 144—151 § om administrativa påföljder avseende tillstånd och godkännanden,

12) 154 och 158 § om Luftfartsförvaltningens rätt att få information och utföra inspektioner och om konsekvenserna för miljön vid användning av luftfartyg.

Den militära luftfartsmyndigheten kan vid behov efter samråd med Luftfartsförvaltningen, för trygghet och säkerheten inom den militära luftfarten, ordnande av försvaret och skötsel av de uppgifter som föreskrivits för försvarsmakten meddela föreskrifter om militär luftfart vilka preciserar förordningen enligt 1 mom. och gäller försvarsmaktens egen verksamhet och internationell militär luftfart i Finland. Föreskrifterna får inte äventyra säkerheten inom den civila luftfarten. Den militära luftfartsmyndighetens föreskrifter kan gälla

- 1) metoder för militär flygverksamhet,
- 2) militär flygutbildning,
- 3) luftvärdighet och underhållsverksamhet i fråga om militära luftfartyg och anordningar,
- 4) registrering och märkning av militära luftfartyg,
- 5) personalens kompetens,
- 6) tillstånd och godkännanden,
- 7) genomförande av en flygning,
- 8) rätt att få information och utföra inspektioner,
- 9) tillsynsuppgifter,
- 10) utsläpp från militära luftfartyg,
- 11) förhindrande av start för militära luftfartyg och ingripande i flygfärden,
- 12) utredning av flygsäkerheten,
- 13) flygtrafiktjänst uteslutande för militär luftfart.

Militära luftfartyg som utför territoriella övervakningsuppdrag eller utför uppdrag inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som tillfälligt avskilts för militär luftfart får avvika från trafikreglerna för luftfart, om det avvikande förfarandet är planerat och genomförs utan att flygsäkerheten äventyras. Den militära luftfartsmyndigheten skall komma överens med Luftfartsförvaltningen om principerna för arrangemangen för det avvikande förfarandet.

Vad som i denna lag bestäms om Luftfartsförvaltningen gäller den militära luftfartsmyndigheten i frågor som uteslutande berör

- 1) militära luftfartyg,
- 2) personal som deltar i flygverksamhet med militära luftfartyg och fallskärmsverksamhet för militära ändamål,
- 3) personal som deltar i underhållsverksamhet som gäller militära luftfartyg,
- 4) militär flygutbildning,
- 5) militära flygplatser,
- 6) anordningar för flygtrafiktjänst för militär luftfart,
- 7) organisationer som betjänar den militära luftfarten och som kan påverka säkerheten i den militära luftfarten.

Genom förordning av statsrådet utfärdas vid behov närmare bestämmelser om den militära luftfartsmyndigheten.

5 §

Undantag som gäller statsluftfartyg

Om det inte finns några hinder med tanke på flygsäkerheten, kan genom förordning av statsrådet för värnande om allmän ordning och säkerhet utfärdas bestämmelser om luftfartsundantag från 3 och 5 kap. i fråga om utförande av uppdrag som en myndighet förelagts att utföra med statsluftfartyg.

Statsluftfartyg som utför territoriella övervakningsuppdrag eller utför uppdrag inom ett område som är förbjudet för annan luftfart eller som tillfälligt avskilts för luftfart för statens behov får avvika från trafikreglerna för luftfart, om det avvikande förfarandet är planerat och genomförs utan att flygsäkerheten äventyras. Luftfartygets operatör skall komma överens med Luftfartsförvaltningen om principerna för arrangemangen för det avvikande förfarandet.

Ett statsluftfartyg kan utrustas med specialanordningar, i fråga om vilka den myndighet som använder luftfartyget skall ansvara för godkännande, användning och tillsyn. Luftfartsförvaltningen kan för statsluftfartyg medge sådana enskilda smärre och tekniska undantag från bestämmelserna i denna lag som gäller specialutrustning och som förutsätts för luftfartygets användningsändamål.

6 §

Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg och anordningar

Om det inte finns några hinder med hänsyn till flygsäkerheten och om inte något annat följer av EASA-förordningen, kan Luftfartsförvaltningen medge smärre undantag från bestämmelserna i 2, 3 och 5—9 kap. i fråga om

- 1) ultralätta flygplan,
- 2) luftfartyg av klar historisk betydelse,
- 3) luftfartyg som särskilt har konstruerats eller ombyggs för forskning, experimentella ändamål eller vetenskapliga ändamål,
- 4) amatörbyggda luftfartyg,
- 5) luftfartyg som ursprungligen konstruerats för militära ändamål.

Bestämmelserna i 2, 3, 5, 6 och 9 kap. tillämpas inte på följande luftfartyg och anordningar, och om det inte finns några hinder med hänsyn till flygsäkerheten kan Luftfartsförvaltningen i fråga om dessa medge smärre undantag från bestämmelserna i 7 och 8 kap.:

- 1) tyngdpunktsstyrda ultralätta flygplan,
- 2) glidare och segelflygplan med en strukturell massa understigande 80 kilogram för ensitsiga plan eller 100 kilogram för tvåsitsiga plan,
- 3) obemannade luftfartyg med en operativ massa understigande 150 kilogram,
- 4) övriga luftfartyg med en total massa utan pilot på högst 70 kilogram.

Obemannade luftfartyg som används för experimentella eller vetenskapliga ändamål 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 skall få tillstånd till det avvikande förfarandet av Luftfartsförvaltningen.

Om konsekvenserna för säkerheten och miljön förutsätter det och om inte något annat följer av EASA-förordningen, kan Luftfartsförvaltningen i fråga om luftfartyg och anordningar enligt 2 mom. samt sportfallskårmar och flygskärmar liksom amatör- eller sportmodellflygplan meddela föreskrifter av teknisk natur och driftsföreskrifter samt

föreskrifter om de kunskaper och den erfarenhet och ålder som förutsätts av förarna. När föreskrifterna bereds skall riksomfattande amatörorganisationer höras.

7 §

Rätt till luftfart inom finskt territorium

Ett luftfartyg som används för luftfart inom finskt territorium skall ha finsk nationalitet eller nationalitet i en annan stat som tillträtt Chicagokonventionen eller ett särskilt tillstånd av Luftfartsförvaltningen, om inte något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Detta krav gäller dock inte luftfartyg som avses i 6 § 2 mom. Bestämmelser om användning av en främmande stats militära luftfartyg eller statsluftfartyg inom finskt territorium finns i territorialövervakningslagen (755/2000).

Luftfartsförvaltningen kan bevilja ett tillstånd enligt 1 mom., om det är fråga om

- 1) tillfällig trafik med ett luftfartyg från ett land som inte har tillträtt Chicagokonventionen,
- 2) överförings-, kontroll-, demonstrations-, uppvisnings- eller tävlingsflygningar med ett oregistrerat luftfartyg,
- 3) en flygning eller flera med en oregistrerad och obemannad fri ballong,
- 4) någon annan med dessa jämförbar användning av luftfartyg.

8 §

Områden där luftfart är inskränkt och farliga områden

Genom förordning av statsrådet kan luftfart begränsas eller förbjudas

1) i närheten av objekt som är viktiga för försvaret och i närheten av kärnkraftverk i syfte att skydda dessa,

2) inom zoner i rikets gränsområden (identifieringszoner) i syfte att skydda riksgränserna och främja gränsövervakningen,

3) för högst tre månader i syfte att upprätthålla allmän ordning och säkerhet.

Genom förordning av statsrådet kan också bestämmas om farliga områden där luftfart kan utsättas för fara på grund av verksamhet

som hänför sig till försvarsmaktens eller gränsbevakningens uppgifter. Luftfartsförvaltningen meddelar närmare föreskrifter om farliga områden, såsom områdenas gränser i sid- och höjddled. Luftfartsförvaltningen kan också meddela föreskrifter av teknisk natur och driftsföreskrifter som gäller flygning inom farliga områden och identifieringszoner.

Flygning inom farliga områden som avses i 2 mom. är förbjudet när militärmyndigheten eller gränsbevakningsmyndigheten har aktiverat området och leverantören av tjänster på tillbörligt sätt har meddelat detta via luftfartens kommunikationssystem. Aktiveringen skall hävas så snart den för flygtrafiken farliga verksamheten har upphört. När den för lufttrafiken farliga verksamheten har avbrutits, kan flygkontrollen klarera en flygning som leds genom ett kontrollerat luftrum genom ett farligt område som har meddelats vara aktivt.

Av skäl som är nödvändiga för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet kan Luftfartsförvaltningen begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst två veckor. I 166 § bestäms om rätt att ingripa i ett luftfartygs färd i sådana fall där det förutsätts omedelbart ingripande.

2 kap.

Luftfartygs registrering, nationalitet och märkning

9 §

Luftfartygsregistret och dess användningsändamål

För tillsyn över flygsäkerheten, individualisering av luftfartyg, uppfyllande av internationella förpliktelser som är bindande för Finland och för utförande av uppgifter som gäller in-teckning i luftfartyg skall Luftfartsförvaltningen föra ett luftfartygsregister över luftfartygen. Luftfartygsregistret kan föras med hjälp av automatisk databehandling.

Anställda hos Luftfartsförvaltningen har rätt att behandla uppgifter i luftfartygsregistret till den del det är nödvändigt för att de skall kunna fullgöra sina uppgifter.

10 §

Luftfartygs nationalitet

Ett luftfartyg har nationalitet i den stat där det är registrerat.

För att få finsk nationalitet skall ett luftfartyg införas i luftfartygsregistret eller det militära luftfartsregistret i Finland.

11 §

Förhållande till annan lagstiftning

Om inte något annat bestäms i denna lag, tillämpas i fråga om sekretess och utlämnande av uppgifter ur luftfartygsregistret lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och i fråga om annan behandling av personuppgifter personuppgiftslagen (523/1999).

12 §

Uppgifter som införs i luftfartygsregistret

I luftfartygsregistret införs

- 1) nödvändiga uppgifter om identifiering av ett luftfartyg,
- 2) uppgifter om luftfartygets ägare,
- 3) uppgifter om luftfartygets innehavare, om det finns en innehavare,
- 4) uppgifter om luftfartygets operatör, om operatören har beviljats nyttjanderätt till luftfartyget för minst 30 dagar,
- 5) uppgifter om ombudet för luftfartygets ägare, innehavare eller operatör,
- 6) behövliga tekniska uppgifter om luftfartyget,
- 7) uppgifter om försäkring av luftfartyget,
- 8) dagen för införande i luftfartygsregistret,
- 9) i luftfartyget fastställda in-teckningar och förnyande och dödande av dessa in-teckningar samt ändringar i in-teckningarnas in-bördes förmånsrätt,
- 10) anmälan av den som driver flygplatsen om hindrande av ett luftfartyg från att starta enligt 164 § 2 mom.

Följande uppgifter om ett luftfartygs ägare, innehavare, operatör och ombud införs i tillämpliga delar i luftfartygsregistret:

- 1) namn, adress och övriga kontaktuppgifter,
- 2) personbeteckning,
- 3) företags- och organisationsnummer,
- 4) hemkommun
- 5) arten av innehavarens och operatörens besittnings- eller nyttjanderätt.

Luftfartsförvaltningen publicerar utdrag över de uppdaterade uppgifter som har införts i luftfartygsregistret och kan hålla registret tillgängligt för alla i elektronisk form. I fråga om ägare, innehavare, operatörer och ombud får publiceras namn, adress och kontaktuppgifter. Luftfartsförvaltningen meddelar närmare föreskrifter om de tekniska uppgifter som avses i 1 mom. 6 punkten.

13 §

Registreringsrätt

Ett luftfartyg får införas i luftfartygsregistret i Finland om dess ägare, innehavare eller operatör är bosatt eller, om det är fråga om en juridisk person, har sin hemort i medlemsstaten, om inte något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Om luftfartygets ägare, innehavare eller operatör är bosatt eller, om det är fråga om en juridisk person, har sin hemort i någon annan medlemsstat än Finland, är en ytterligare förutsättning för registrering att luftfartygets huvudsakliga avgångsplats är i Finland. En sådan ägare, innehavare eller operatör som avses här skall ha ett behörigt ombud i Finland.

Luftfartsförvaltningen kan dock av särskilda skäl registrera ett luftfartyg i Finland utan hinder av vad som i 1 och 2 mom. bestäms om ägarens, innehavarens eller operatörens bonings- eller hemort.

Ett luftfartyg som är registrerat i en främmande stat får inte registreras i Finland.

14 §

Ansökan om registrering

Ägare av luftfartyg skall ansöka om registrering hos Luftfartsförvaltningen. I ansökan skall i tillämpliga delar uppges de uppgifter

som nämns i 12 § 1 och 2 mom. och ansökan skall åtföljas av en utredning över fång eller över grunden för besittnings- eller nyttjanderätten till luftfartyget samt över att rätt att registrera luftfartyget i Finland enligt 13 § föreligger.

15 §

Interimistisk registrering

Luftfartsförvaltningen kan på ansökan och av särskilda skäl registrera ett luftfartyg interimistiskt för överförings- och kontrollflygningar samt utbildning av besättningen.

Också luftfartyg som är under byggnad får införas i luftfartygsregistret interimistiskt, om byggarbetet har kommit så långt att luftfartyget kan identifieras.

16 §

Ändringar i registeruppgifterna

Ägaren skall underrätta Luftfartsförvaltningen om ändringar, och anmälan skall åtföljas av en utredning som är tillräcklig för att identifiera och verifiera de ändrade uppgifterna, om

- 1) de uppgifter enligt 12 § 1 eller 2 mom. som skall införas i luftfartygsregistret ändras,
- 2) om de förutsättningar för registrering som gäller bonings- eller hemort enligt 13 § 1 eller 2 mom. eller avgångsplats enligt 13 § 2 mom. ändras.

Har ett luftfartyg för längre tid än 30 dagar överlåtits till någon annan för att användas av denne för egen räkning, skall överlåtaren anmäla detta till Luftfartsförvaltningen. Anmälan enligt detta moment skall åtföljas av avtalshandlingen eller anmälan som undertecknats av parterna eller en kopia av den.

Ett luftfartygs ägare, innehavare eller operatör kan, när äganderätten, besittningsrätten eller nyttjanderätten har upphört, anmäla detta för införande i registret. Anmälan skall åtföljas av en utredning över att rätten har upphört och uppgifter om den nya ägaren, innehavaren eller operatören.

Anmälan om ändringar som avses i 1 och 2 mom. skall göras till Luftfartsförvaltningen inom 14 dagar. Om anmälan inte har gjorts,

kan Luftfartsförvaltningen förbjuda användningen av luftfartyget.

17 §

Avförande av luftfartyg ur luftfartygsregistret

Luftfartsförvaltningen skall avföra ett luftfartyg ur luftfartygsregistret

- 1) på ansökan av ägaren,
- 2) om Luftfartsförvaltningen efter att ha gett ägaren tillfälle att bli hörd konstaterar att det villkor som gäller bonings- eller hemort enligt 13 § 1 mom. inte längre uppfylls, eller om det inte längre finns särskilda skäl enligt 13 § 3 mom. att hålla luftfartyget i registret.

Luftfartsförvaltningen kan avföra ett luftfartyg ur luftfartygsregistret när luftfartyget har förolyckats, skrotats eller försvunnit, om inte ägaren inom en av Luftfartsförvaltningen utsatt tid på minst sex månader har lagt fram en tillförlitlig utredning om reparation av luftfartyget.

Är ett luftfartyg in-tecknat eller har det gjorts en anteckning om att det är utmätt eller föremål för någon säkringsåtgärd, krävs för avförande ur registret dessutom ett skriftligt samtycke av in-teckningshavaren eller den som ansökt om utmätningen eller säkringsåtgärden. Har den som driver flygplatsen hindrat ett luftfartyg från att starta i enlighet med 164 § 2 mom. och anmält detta till den registeransvarige, krävs för avförande ur registret ett skriftligt samtycke av den som driver flygplatsen.

18 §

Förvaring av uppgifter

De uppgifter som införts i registret förvaras permanent. Också de uppgifter som ändrats eller avförts bevaras permanent i anslutning till registret.

19 §

Märkning av luftfartyg

Luftfartsförvaltningen ger luftfartyget en registreringsbeteckning. Ett luftfartyg skall

märkas med nationalitets- och registreringsbeteckningar.

Luftfartsförvaltningen meddelar föreskrifter av teknisk natur om nationalitets- och registreringsbeteckningarna och märkningen av dem.

20 §

Registreringsbevis

Luftfartsförvaltningen skall utfärda ett registreringsbevis över registreringen av ett luftfartyg och ett interimistiskt registreringsbevis över en interimistisk registrering av ett luftfartyg.

3 kap.

Luftfartygs luftvärdighet och begränsningar av utsläpp

21 §

Tillämpningsområde

Om inte något annat följer av EASA-förordningen eller av de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den, gäller vad som i detta kapitel bestäms om godkännande av luftvärdighet och miljögodkännande för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning, godkännande av planerings- och produktionsorganisationer, fortsatt luftvärdighet och godkännande av organisationer och personal som deltar i dessa uppgifter.

22 §

Luftvärdighet

Ett luftfartyg skall vara luftvärdigt när det används för luftfart. Ett luftfartyg betraktas som luftvärdigt om det har konstruerats, tillverkats, utrustats och underhållits på ett sådant sätt samt luftfartyget i fråga om sina egenskaper även i övrigt är sådant att det på ett betryggande sätt kan användas för luftfart.

För säkerställande av en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Luftfartsförvaltningen utifrån de standarder och rekommenden-

dationer som avses i Chicagokonventionen samt med beaktande av principerna enligt EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den, närmare föreskrifter om konstruktion, tillverkning, utrustning och underhåll av samt egenskaper hos luftfartyg och deras anordningar och komponenter liksom om innehållet i och övriga arrangemang i anslutning till de inspektioner och prov som krävs för godkännande.

För avhjälpande av säkerhetsproblem som uppdragats i samband med användningen av luftfartyg eller deras anordningar och komponenter meddelar Luftfartsförvaltningen dessutom vid behov sådana luftvärdighetsföreskrifter av teknisk natur samt driftsföreskrifter som förutsätts för flygsäkerheten.

23 §

Upprätthållande av luftvärdighet

Ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg som används för luftfart skall se till att luftfartyget är luftvärdigt. För att uppfylla detta krav skall ägaren, innehavaren eller operatören se till att

1) alla fel och skador som påverkar trygg användning repareras,

2) luftfartyget underhålls i enlighet med dess underhållsprogram,

3) luftvärdighetsföreskrifter och övriga föreskrifter som påverkar fortsatt luftvärdighet iakttas,

4) de föreskrifter som Luftfartsförvaltningen meddelat med anledning av säkerhetsproblem iakttas,

5) reparationer och ändringar som gäller luftfartyget eller dess anordningar och komponenter genomförs så att luftfartyget och dess anordningar och komponenter uppfyller de krav som anges i eller uppställts med stöd av 22 §,

6) efter underhållet görs en kontrollflygning med luftfartyget, om det inte går att försäkra sig om luftfartygets luftvärdighet på något annat sätt.

Det är förbjudet att flyga med ett luftfartyg, om

1) det inte är luftvärdigt,

2) nödutrustning och annan utrustning som behövs för att använda luftfartyget inte har installerats korrekt eller inte är i användbart skick, eller om

3) det granskningsbevis avseende luftvärdighet som avses i 26 eller 27 § inte är giltigt.

Luftfartygets ägare, innehavare eller operatör kan genom avtal överföra de uppgifter som avses i 1 mom. eller en del av dem på en i 24 § avsedd organisation som svarar för luftvärdighet.

24 §

Organisationer som svarar för luftvärdighet

Luftfartsförvaltningen skall på ansökan godkänna en fysisk eller juridisk person som *en organisation som svarar för luftvärdighet* om personen i fråga har den yrkeskunniga personal som krävs för upprätthållande och övervakning av luftfartygs luftvärdighet, behövliga arbetsredskap och arbetslokaler, arbetsmetoder, ett kvalitetssystem och anvisningar. Godkännandet beviljas för viss tid eller tills vidare med hänsyn till praxisen för motsvarande godkännanden i medlemsstaterna. Luftfartsförvaltningen skall övervaka verksamheten vid de organisationer som svarar för luftvärdighet.

För säkerställande av en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Luftfartsförvaltningen utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den, närmare föreskrifter om yrkeskvaliteten för personalen vid organisationer som svarar för luftvärdighet samt om behövliga arbetsredskap, arbetslokaler, arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

I 16 kap. bestäms om administrativa påföljder i samband med tillsyn över organisationer som svarar för luftvärdighet.

25 §

Uppgifter om luftvärdighet

Ägaren, innehavaren eller operatören skall se till att uppgifter om underhållet av luftfar-

tyget och dess anordningar och komponenter upptas och förvaras i den tekniska bokföringen över luftfartyget så att det när som helst går att försäkra sig om luftfartygets luftvärdighet. Luftfartsförvaltningen meddelar närmare föreskrifter om den tekniska bokföringen över luftfartyg.

Ägaren, innehavaren, operatören eller den som fått i uppdrag att ha hand om underhållet av luftfartyget och dess luftvärdighetsförvaltning skall utan dröjsmål underrätta Luftfartsförvaltningen om omständigheter som kan ha väsentlig betydelse för luftfartygets luftvärdighet.

Luftfartsförvaltningen har rätt att av luftfartygets ägare, innehavare och operatör och av den som fått i uppdrag att ha hand om underhållet av luftfartyget eller dess luftvärdighetsförvaltning få alla uppgifter som behövs för tillsynen över luftvärdigheten.

26 §

Luftvärdighetsbevis och granskningsbevis avseende luftvärdighet

Luftfartsförvaltningen beviljar luftvärdighetsbevis för luftfartyg som har konstaterats uppfylla luftvärdighetskraven enligt 22 §.

Luftvärdighetsbeviset åtföljs av ett granskningsbevis avseende luftvärdighet. Granskningsbeviset avseende luftvärdighet beviljas för viss tid.

Luftvärdighetsbeviset och granskningsbeviset avseende luftvärdighet kan förenas med sådana för en trygg användning av luftfartyget nödvändiga begränsningar eller krav i anslutning till särskilda användningsförhållande som gäller bland annat följande:

- 1) luftfartygets klass,
- 2) flyghandbokens identifieringsuppgifter,
- 3) särskilda villkor,
- 4) begränsning av det högsta antalet personer eller passagerare,
- 5) begränsning av största tillåtna massa och
- 6) former av flygverksamhet.

Luftfartsförvaltningen kan godkänna ett utländskt luftvärdighetsbevis eller granskningsbevis avseende luftvärdighet, om luftfartyget uppfyller de krav som gäller för att ett finskt bevis skall utfärdas.

27 §

Tillstånd till utövande av luftfart

Utan hinder av 22 och 23 § kan Luftfartsförvaltningen för viss tid bevilja tillstånd till att ett luftfartyg används för luftfart för prövning av luftfartygets egenskaper, även om luftfartygets luftvärdighet inte är fullt klarlagd. Luftfartsförvaltningen kan även i övrigt bevilja ett motsvarande tillstånd för överföringsflygningar eller av andra motsvarande särskilda skäl, även om luftfartyget inte helt uppfyller kraven på luftvärdighet.

Luftfartsförvaltningen kan i stället för ett luftvärdighetsbevis bevilja ett tillstånd till utövande av luftfart för ett sådant luftfartyg som inte har konstaterats uppfylla kraven enligt 22 §, men som anses uppfylla kraven på luftvärdighet med hänsyn till det planerade användningsändamålet. Tillståndet skall åtföljas av ett granskningsbevis avseende luftvärdighet som utfärdats för viss tid.

Tillståndet till utövande av luftfart och granskningsbeviset avseende luftvärdighet kan förenas med nödvändiga villkor för trygg användning av luftfartyget.

28 §

Tillsyn över luftvärdighet

Luftfartsförvaltningen skall se till att luftfartyg samt deras anordningar och komponenter uppfyller kraven på luftvärdighet. Luftfartsförvaltningen har rätt att inspektera och besiktiga luftfartyget och förordna att kontrollflygningar skall flygas med det. Luftfartygets ägare, innehavare och operatör ansvarar för ordnandet av kontrollflygningar och för kostnaderna för dem.

Vid tillsynen över luftvärdighet kan Luftfartsförvaltningen biträdas av en i 24 § avsedd organisation som svarar för luftvärdighet eller andra inhemska eller utländska sakkunniga.

För fastställande av och tillsyn över luftvärdighet meddelar Luftfartsförvaltningen vid behov närmare föreskrifter av teknisk natur och föreskrifter om förfaranden i fråga om

1) de besiktningar som utförs av Luftfartsförvaltningen,

2) innehållet i och arrangemangen för de inspektioner som organisationer som svarar för luftvärdighet utför när de biträder Luftfartsförvaltningen,

3) särskilda inspektioner, såsom innehållet i och arrangemangen för inspektioner för fortsatt brukstid för ett luftfartyg och om den som utför inspektionerna.

29 §

Beviljande och förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet

På basis av en luftvärdighetsinspektion som utförts av en organisation som svarar för luftvärdighet och på basis av organisationens rekommendation beviljar eller förnyar Luftfartsförvaltningen ett granskningsbevis avseende luftvärdighet, om luftfartyget vid inspektionstidpunkten uppfyller kraven för beviljande av ett luftvärdighetsbevis eller tillstånd till utövande av luftfart. Luftfartsförvaltningen kan också bestämma att en organisation som svarar för luftvärdighet och som biträder Luftfartsförvaltningen i enlighet med 28 § 2 mom. beviljar eller förnyar ett granskningsbevis avseende luftvärdighet på de villkor som Luftfartsförvaltningen anger särskilt.

Kan inte en rekommendation av den organisation som svarar för luftvärdighet eller ett granskningsbevis avseende luftvärdighet skäligt fås, kan Luftfartsförvaltningen på basis av sin besiktning bevilja ett luftvärdighetsbevis eller ett i 27 § 2 mom. avsett tillstånd till utövande av luftfart, om luftfartyget vid besiktningstidpunkten uppfyller kraven för beviljande av ett luftvärdighetsbevis eller tillstånd till utövande av luftfart.

Bestämmelser om förfarandet när en organisation som svarar för luftvärdighet har hand om offentliga förvaltningsuppgifter finns i förvaltningslagen (434/2003), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003), språklagen (423/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet och arkivlagen (831/1994). I ett sådant beslut av en organisation som svarar för luftvärdighet får ändring inte sökas genom besvär. I ett beslut får

rättelse yrkas hos Luftfartsförvaltningen inom 30 dagar efter delfäendet. Ändring i ett beslut som Luftfartsförvaltningen meddelat med anledning av rättelseyrkande får ändring sökas genom besvär så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Ett tidigare beviljat granskningsbevis avseende luftvärdighet, luftvärdighetsbevis eller tillstånd till utövande av luftfart förfaller, om ett nytt bevis eller tillstånd beviljas. Ett bevis eller tillstånd som förfallit skall på begäran återlämnas till Luftfartsförvaltningen.

30 §

Återkallande av luftvärdighetsbevis, granskningsbevis avseende luftvärdighet och tillstånd till utövande av luftfart

Luftfartsförvaltningen kan återkalla ett luftvärdighetsbevis, ett granskningsbevis avseende luftvärdighet eller ett tillstånd till utövande av luftfart eller förbjuda att ett luftfartyg används för luftfart, om det konstateras eller finns grundad anledning att misstänka att luftfartyget inte är luftvärdigt eller att det inte längre uppfyller kraven på flygsäkerhet eller om luftfartyget inte inom en skälig tid som Luftfartsförvaltningen bestämmer görs eller fastställs vara luftvärdigt eller uppfyller eller fastställs uppfylla kraven på flygsäkerhet.

Om villkor som är nödvändiga för flygsäkerheten har ställts för beviljande, förnyande eller godkännande av tillstånd till utövande av luftfart eller granskningsbevis avseende luftvärdighet och om dessa villkor inte har uppfyllts, kan Luftfartsförvaltningen förbjuda användningen av luftfartyget för luftfart till dess att de nämnda villkoren har uppfyllts.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. skall tillämpas på sådant återkallande av utländska luftvärdighetsbevis och granskningsbevis avseende luftvärdighet som avses i 26 § 4 mom.

31 §

Planering, tillverkning och underhåll

För planering, tillverkning och underhåll av luftfartyg krävs godkännande av Luftfarts-

förvaltningen. Detsamma gäller i fråga om luftfartygs anordningar och komponenter. Ett godkännande skall beviljas sådana konstruktörer, tillverkare eller underhållare av luftfartyg som har den yrkeskunniga personal som krävs för uppgifterna, behövliga arbetsredskap och arbetslokaler, arbetsmetoder, ett kvalitetssystem och anvisningar. Beroende på arbetets omfattning och svårighetsgrad kan Luftfartsförvaltningens godkännande vara

- 1) ett godkännande av en planerings-, tillverknings- eller underhållsorganisation,
- 2) ett flygmekanikercertifikat, eller
- 3) ett godkännande för en person för en viss uppgift som kräver särskild yrkeskunskap.

För en konstruktör krävs inte godkännande, om det är fråga om

- 1) planering av en liten ändring eller reparation,
- 2) planering av ett luftfartyg för vilket inte ansöks om luftvärdighetsbevis eller planering av anordningar eller komponenter till ett sådant luftfartyg, eller
- 3) planering av en ändring eller reparation i ett luftfartyg för vilket inte ansöks om luftvärdighetsbevis eller för vilket det har utfärdats ett tillstånd till utövande av luftfart i stället för ett luftvärdighetsbevis.

Luftfartsförvaltningen kan besluta att det inte krävs godkännande för den som utför underhåll, om det är fråga om

- 1) begränsat underhåll av ett privat luftfartyg av enkel konstruktion med en maximal startvikt om mindre än 2 730 kilogram,
- 2) begränsat underhåll av ett segelflygplan eller en varmluftsballong,
- 3) underhåll av ett luftfartyg för vilket det har utfärdats ett tillstånd till utövande av luftfart i stället för ett luftvärdighetsbevis, eller
- 4) ett arbete som utförs under uppsikt av den som godkänds att utföra underhåll.

För säkerställande av en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Luftfartsförvaltningen utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt med beaktande av principerna enligt EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdar med stöd av den, närmare föreskrifter om konstruktörerna, till-

verkarna och dem som utför underhåll i fråga om

- 1) personalens utbildning, erfarenheter och yrkeskunskaper,
- 2) prov och intyg som krävs för att fastställa yrkesskickligheten,
- 3) arbetsredskap och arbetslokaler,
- 4) arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

I 16 kap. bestäms om administrativa påföljder i samband med tillsyn över godkännanden som beviljats för planering, tillverkning och underhåll.

32 §

Utbildningsorganisationer för underhållspersonal

Utbildningsorganisationer för underhållspersonal kan ansöka om godkännande hos Luftfartsförvaltningen. Ett godkännande skall beviljas en utbildningsorganisation för underhållspersonal om organisationen har den yrkeskunniga personal som krävs för uppgifterna, behövliga utbildningslokaler och utbildningshjälpmedel, ett utbildningsprogram och ett kvalitetssystem. Luftfartsförvaltningen övervakar verksamheten för utbildningsorganisationerna för utbildningspersonal.

För säkerställande av en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Luftfartsförvaltningen utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdar med stöd av den, närmare föreskrifter om utbildningsorganisationerna för underhållspersonal i fråga om

- 1) personalens utbildning, erfarenheter och yrkeskunskaper,
- 2) arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

I 16 kap. bestäms om administrativa påföljder i samband med tillsyn över utbildningsorganisationer för underhållspersonal.

33 §

Utsläpp

Ett motordrivet luftfartyg skall vara kon-

struerat, tillverkat, utrustat och underhållet så att luftfartygets buller och annat utsläpp inte medför skada eller avsevärd olägenhet för miljön.

Luftfartsförvaltningen meddelar vid behov närmare föreskrifter av teknisk natur om buller och övriga utsläpp, vilka baserar sig på de standarder som avses i Chicagokonventionen.

I 14 kap. bestäms om driftsrestriktioner av bullerskäl vid flygplatser.

4 kap.

Rampinspektioner av luftfartyg

34 §

Kapitlets tillämpningsområde

Utöver vad som i 3 kap. och i 154 § bestäms om inspektioner och tillsyn skall bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på rampinspektioner av både luftfartyg som införts i medlemsstaternas luftfartygsregister och luftfartyg från tredje land.

Bestämmelserna i 37 § 2 mom., 38 § 2 mom. och 42 § 2 mom. tillämpas inte på militära luftfartyg, statsluftfartyg eller på luftfartyg som har en högsta tillåten startvikt på mindre än 5 700 kilogram och som inte används för kommersiell flygtrafik.

35 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) direktivet om rampinspektioner Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen,

2) rampinspektion inspektion av luftfartyg som införts i luftfartygsregistret i en medlemsstat och inspektion av luftfartyg från tredje land i enlighet med bilaga II till direktivet om rampinspektioner,

3) luftfartyg från tredje land luftfartyg som inte används eller drivs under tillsyn av en medlemsstats myndighet.

36 §

Insamling av information

För övervakning av säkerheten hos luftfartyg samlar Luftfartsförvaltningen in följande uppgifter:

1) viktig säkerhetsinformation som i synnerhet grundar sig på

- a) rapporter från piloter,
- b) rapporter från underhållsorganisationer,
- c) rapporter om tillbud,

d) uppgifter från andra organisationer som är oberoende av medlemsstaternas behöriga myndigheter,

e) klagomål,

2) information om åtgärder som vidtagits efter en rampinspektion, såsom

a) startförbud,

b) luftfartygs eller lufttrafikföretags utestängning från den berörda medlemsstaten,

c) nödvändiga korrigerande åtgärder,

d) kontakter med myndighet som utövar tillsyn över lufttrafikföretaget,

3) uppföljande information om lufttrafikföretaget, såsom

a) vilka korrigerande åtgärder som vidtagits,

b) återkommande fel.

Denna information skall sparas och härvid skall formuläret i bilaga I till direktivet om rampinspektioner användas.

37 §

Rampinspektion

Luftfartsförvaltningen kan genomföra rampinspektioner på alla luftfartyg.

Rampinspektioner skall genomföras med avseende på de luftfartyg från tredje land som har landat på en flygplats som vanligen är öppen för internationell flygtrafik, om det misstänks att dessa luftfartyg inte iakttagit internationella säkerhetsnormer. Luftfartsförvaltningen skall då fästa särskild uppmärksamhet vid luftfartyg

1) i fråga om vilka det har mottagits information som indikerar dåligt underhåll eller tydliga skador eller brister,

2) som har rapporterats uppträda onormalt så att det föranleder betydande oro för säkerheten,

3) som vid en tidigare rampinspektion uppvisat brister som ger orsak till alvarligt mistänka att luftfartyget inte överensstämmer med internationella säkerhetsnormer och i fråga om vilka Luftfartsförvaltningen befarar att bristerna inte har rättats till,

4) i fråga om vilka det finns indikationer på att de behöriga myndigheterna i luftfartygets registreringsstat inte utövar tillräcklig säkerhetstillsyn,

5) i fråga om vilka den information som har samlats in enligt 36 § ger anledning till oro beträffande lufttrafikföretaget eller i fråga om vilka en tidigare rampinspektion av ett luftfartyg som används av samma lufttrafikföretag har avslöjat brister.

Luftfartsförvaltningen skall genomföra de rampinspektioner och andra övervakningsåtgärder som kommissionen har beslutat enligt artikel 8.3 i direktivet om rampinspektioner.

38 §

Genomförande av rampinspektioner

Rampinspektioner skall genomföras i enlighet med förfarandet i bilaga II till direktivet om rampinspektioner. När rampinspektionen har slutförts skall luftfartygets befälhavare eller ett ombud för lufttrafikföretaget underrättas om resultaten av rampinspektionen, och om betydande brister har uppdagats, skall rapporten sändas till lufttrafikföretaget och till de behöriga myndigheterna.

Om en rampinspektion har gällt ett luftfartyg från tredje land, skall Luftfartsförvaltningen underrätta kommissionen om de åtgärder som genomförts för att uppfylla kraven enligt denna paragraf.

39 §

Utbyte av information

Luftfartsförvaltningen skall delta i medlemsstaternas och kommissionens ömsesidiga utbyte av information på det sätt som föreskrivs i direktivet om rampinspektioner.

40 §

Datasekretess och utlämnande av uppgifter

De uppgifter som Luftfartsförvaltningen samlat in i enlighet med 36 §, erhållit i det syfte som avses i 37 § och i enlighet med 39 § tagit emot från en annan medlemsstat eller kommissionen är sekretessbelagda enligt 24 § 1 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

När upplysningar om brister i luftfartyg lämnas Luftfartsförvaltningen frivilligt, får källan inte anges i de rampinspektionsrapporter som avses i 38 § 1 mom.

41 §

Startförbud för luftfartyg

Om Luftfartsförvaltningen inte är övertygad om att de korrigerande åtgärder som förutsätts för flygsäkerheten kommer att vidtas före flygning, skall den meddela startförbud för luftfartyget till dess att risken har undanröjts. Luftfartsförvaltningen skall omedelbart underrätta de behöriga myndigheter som utövar tillsyn över lufttrafikföretaget samt den stat där luftfartyget är registrerat.

Luftfartsförvaltningen kan dock i samarbete med den stat som ansvarar för luftfartygets drift eller den stat där luftfartyget är registrerat ange villkor som är nödvändiga för att luftfartyget skall kunna tillåtas flyga till en flygplats där bristerna kan rättas till. Om bristerna påverkar giltigheten för luftfartygets luftvärdighetsbevis, får startförbudet enligt 1 mom. återkallas för den nämnda överföringsflygningen endast om lufttrafikföretaget får tillstånd av den stat eller de stater vars territorier kommer att överflygas under den aktuella flygningen.

42 §

Utestängning och begränsning

Om ett lufttrafikföretag från tredje land genom sitt förfarande allvarligt äventyrar flygsäkerheten i Finland eller i en annan med-

lemsstat eller om förfarandet väcker misstankar om att lufttrafikföretaget inte har förutsättningar att bedriva säker flygtrafik eller om den tillsyn över flygsäkerheten som gäller lufttrafikföretaget inte har ordnats så som förutsätts i Chicagokonventionen, får Luftfartsförvaltningen utestänga lufttrafikföretaget från flygverksamhet i Finland eller införa begränsningar eller ställa villkor för verksamheten. Utestängningarna, begränsningarna och villkoren gäller högst till dess att bristerna har rättats till.

Luftfartsförvaltningen skall underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits.

5 kap.

Certifikat och kompetensvillkor

43 §

Kapitlets tillämpningsområde

Om inte något annat följer av EASA-förordningen eller de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den, gäller vad som i detta kapitel bestäms om certifikat, behörigheter, kompetensbevis och godkännanden (*tillstånd*) för personal som deltar i flygverksamheten och underhållet.

I 16 kap. bestäms om administrativa påföljder i samband med tillsyn.

44 §

Tillståndsgivare

Luftfartsförvaltningen beviljar de tillstånd som avses i 43 §, om inte något annat följer av 163 §. Ett tillstånd skall beviljas, om sökanden uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet. Ett tillstånd beviljas för viss tid, om inte något annat bestäms nedan.

45 §

Förutsättningar för att tillstånd skall beviljas

För att tillstånd skall beviljas förutsätts att den berörda i fråga om ålder, hälsa, kunska-

per, färdigheter, utbildning och erfarenhet uppfyller kompetensvillkoren enligt olika slag av tillstånd. Olika slag av tillstånd är

- 1) flygcertifikat jämte behörigheter,
- 2) certifikat för underhållspersonal,
- 3) certifikat jämte behörigheter för flygtrafiktjänstpersonal och flyginformatörens kompetensbevis,
- 4) medicinskt kompetensbevis.

För säkerställande av flygsäkerheten meddelar Luftfartsförvaltningen utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen föreskrifter om kompetensvillkor och tillståndens giltighetstider. Föreskrifterna skall motsvara JAA:s och Eurocontrols normer till den del sådana står till förfogande.

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

1) trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart,

2) genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa,

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

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

46 §

Förutsättningar för beviljande av ett medicinskt kompetensbevis

För att ett medicinskt kompetensbevis skall beviljas förutsätts att sökanden uppfyller de medicinska kompetensvillkor som Luftfartsförvaltningen ställt och som motsvarar de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen eller JAA:s eller Eu-

rocontrols normer och rekommendationer.

Ett medicinskt kompetensbevis 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 kompetensbevis skall beviljas och förnyas förutsätts att personen godkänts vid en undersökning av en auktoriserad flygläkare.

Den auktoriserade flygläkaren skall tillställa Luftfartsförvaltningen utlåtanden utifrån undersökningen.

47 §

Skyldighet att anmäla omständigheter som inverkar på kompetensen och fastställande av kompetens

De som ansöker om och de som innehar ett tillstånd skall till Luftfartsförvaltningen anmäla sådana omständigheter som de fått kännedom om och som inverkar på deras kompetens.

Om det finns anledning att misstänka att de berörda inte uppfyller villkoren för att ett medicinskt kompetensbevis skall beviljas, kan Luftfartsförvaltningen bestämma att de sökande och tillståndshavarna skall genomgå läkarkontroller och andra undersökningar för att klarlägga hälsotillståndet.

Om det finns anledning att misstänka att de berörda inte uppfyller de krav på kunskaper och färdigheter som förutsätts för att ett tillstånd skall beviljas, kan Luftfartsförvaltningen bestämma att de sökande och tillståndshavarna skall genomföra teoriprov och flygprov och genomgå andra kontroller.

De som ansöker om eller innehar ett tillstånd ansvarar för avgifterna och de övriga kostnaderna för de kontroller, undersökningar och prov som avses i 2 och 3 mom.

48 §

Luftfartsförvaltningens rätt att få upplysningar

För bedömning av förutsättningarna för att bevilja, förnya och återkalla ett tillstånd har

Luftfartsförvaltningen utan hinder av sekretessbestämmelserna rätt att ur straffregistret, bötesregistret och justitieförvaltningens datasystem med uppgifter om brottmål som är föremål för åtalsprövning samt av förundersökningsmyndigheterna få sådana upplysningar om de sökande eller tillståndshavarna som gäller äventyrande av flygsäkerheten, användning av berusningsmedel vid luftfart eller i sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten, konstaterat grovt äventyrande av trafiksäkerheten eller konstaterat rattfylleri vid framförande av ett motordrivet fordon samt upplysningar om pågående förundersökning, åtalsprövning eller rättegång avseende sådana gärningar liksom om straff som dömts ut för nämnda gärningar och andra påföljder för dem.

Den läkare som undersökt den som ansöker om eller innehar ett tillstånd samt den läkare som har behandlat eller behandlar den som ansöker om eller innehar ett tillstånd och den sammanslutning eller inrättning för sjuk- eller hälsovårdsverksamhet där den som ansöker om eller innehar ett tillstånd har vårdats eller vårdas skall utan hinder av sekretessbestämmelserna på begäran lämna Luftfartsförvaltningen upplysningar om omständigheter som eventuellt inverkar på erhållandet av eller giltigheten för ett tillstånd.

En läkare, sammanslutning och inrättning enligt 2 mom. får utan hinder av bestämmelserna om sekretessbelagda uppgifter även utan en begäran underrätta Luftfartsförvaltningen om sina misstankar om att den som ansöker om eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de hälsomässiga villkor som förutsätts för tillståndet. Innan en anmälan görs skall patienten informeras om rätten att göra anmälan och om hälsotillståndets inverkan på funktionsförmågan hos dem som deltar i luftfartsverksamhet.

Av en anmälan enligt 3 mom. får framgå endast

1) att den som anmälan gäller eventuellt inte uppfyller de hälsokrav som uppställts i fråga om tillståndet och

2) vilka ytterligare åtgärder läkaren föreslår för en närmare klarläggning av hälsotillståndet eller dess konsekvenser för funktionsförmågan.

Uppgifterna kan översändas med hjälp av

en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form.

49 §

Utländska certifikat

I fråga om godkännande av utländska tillstånd skall bestämmelserna i detta kapitel iakttas i tillämpliga delar.

Av de skäl som anges i 146 eller 147 § kan Luftfartsförvaltningen bestämma att ett utländskt tillstånd som har erkänts i Finland inte berättigar till sådan verksamhet som avses i tillståndet inom finskt territorium, ombord på finska luftfartyg eller vid luftfart med stöd av ett drifttillstånd som har beviljats i Finland.

6 kap.

Certifikatregister

50 §

Ändamålet med certifikatregistret

Luftfartsförvaltningen skall föra ett certifikatregister för tillsyn över flygsäkerheten, administration av certifikatuppgifter, luftfartsskydd för den civila luftfarten, uppfyllande av internationella förpliktelser som är bindande för Finland och utförande av andra uppgifter inom Luftfartsförvaltningens verksamhetsområde.

Certifikatregistret kan föras med hjälp av automatisk databehandling.

Anställda hos Luftfartsförvaltningen har rätt att behandla uppgifterna i certifikatregistret till den del det är nödvändigt för att de skall kunna fullgöra sina uppgifter.

51 §

Förhållande till annan lagstiftning

Om inte något annat bestäms i denna lag, tillämpas i fråga om sekretess och utlämnande av uppgifter ur certifikatregistret lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet

och i fråga om annan behandling av personuppgifter personuppgiftslagen.

52 §

Registrerade

I certifikatregistret får införas uppgifter om personer som hos Luftfartsförvaltningen ansökt om certifikat, kompetensbevis, behörighet eller godkännande eller som innehar ett sådant tillstånd. I certifikatregistret får också införas uppgifter om personer som gjort sig skyldiga till äventyrande av flygsäkerheten, användning av berusningsmedel vid luftfart eller i sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten eller till luftfartsförseelse. Uppgifter får dessutom registreras om sådana personer i fråga om vilka pågår förundersökning, åtalsprövning eller rättegång avseende de nämnda gärningarna.

53 §

Uppgifter som införs i certifikatregistret

I certifikatregistret får införas följande identifieringsuppgifter om de personer som avses i 52 §:

- 1) namn,
- 2) personbeteckning eller, om personbeteckning saknas, födelsestid,
- 3) födelsehemkommun och födelsestat samt medborgarskap,
- 4) adress och andra kontaktuppgifter samt hemkommun,
- 5) modersmål eller kontaktspråk,
- 6) uppgift om att personen avlidit.

Utöver identifieringsuppgifter får i registret införas för ändamålet med registret nödvändiga uppgifter, såsom uppgifter om tillstånd samt utbildning och prov som hänför sig till luftfart.

För beslut och tillsyn som gäller tillstånd får i registret dessutom införas följande känsliga uppgifter:

- 1) nödvändiga uppgifter om läkarundersökningar och hälsotillståndet,
- 2) uppgifter om äventyrande av flygsäkerheten, användning av berusningsmedel vid luftfart eller i sådana uppgifter inom markor-

ganisationen som påverkar flygsäkerheten eller luftfartsförseelse eller grovt äventyrande av trafiksäkerheten samt om förundersökning, åtalsprövning eller rättegång avseende sådana gärningar, liksom uppgifter om straff som dömts ut för brott och förseelser samt om andra påföljder.

Om de uppgifter som införts i registret ändras, skall tillståndshavaren anmäla ändringen till Luftfartsförvaltningen inom 14 dagar. Luftfartsförvaltningen meddelar närmare föreskrifter om hur ändringarna skall anmälas.

54 §

Avförande av uppgifter ur certifikatregistret

Uppgifter avförs ur certifikatregistret som följer:

1) uppgifter om äventyrande av flygsäkerheten, användning av berusningsmedel vid luftfart eller i sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten, grovt äventyrande av trafiksäkerheten och luftfartsförseelser inom tio år efter det att beslutet om dem har vunnit laga kraft,

2) brottsuppgifter om misstänkta personer när de har befriats från åtal genom ett laga-kraftvunnet beslut eller när åtalsrätten för det misstänkta brottet har preskriberats,

3) uppgifter om verksamhetsförbud som meddelats den registrerade och uppgifter om andra administrativa åtgärder från luftfartsmyndighetens sida inom tio år efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

55 §

Luftfartsförvaltningens rätt att få upplysning av myndigheter

Utan hinder av sekretessbestämmelserna har Luftfartsförvaltningen rätt att för förande av certifikatregistret och kontroll av att uppgifterna i registret är riktiga ta del av de uppgifter som av befolkningsdatasystemet framgår om personens namn, personbeteckning, adress, hemkommun, födelsehemkommun, födelsestat, modersmål eller kontaktspråk och om att personen har avlidit samt uppgif-

ter om en sådan begränsning av utlämnandet av uppgifter som avses i 25 § 4 mom. i befolkningsdatalagen (507/1993).

Uppgifterna kan översändas med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form.

56 §

Utlämnande av känsliga uppgifter och personbeteckning

Utan hinder av sekretessbestämmelserna får känsliga uppgifter som införts i certifikatregistret och personbeteckningen lämnas ut till finska myndigheter och utländska luftfartsmyndigheter och myndigheter för undersökning av olyckor, om det är nödvändigt för att fullgöra de uppdrag eller skyldigheter som föreskrivits i lag eller med stöd av lag.

Uppgifterna får lämnas ut med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form. Innan en teknisk anslutning öppnas skall mottagaren lägga fram en utredning om att uppgifterna skyddas på ett ändamålsenligt sätt.

57 §

Utlämnande av uppgifter elektroniskt för opinions- och marknadsundersökningar, direktmarknadsföring samt annan adress- och informationstjänst

För opinions- och marknadsundersökningar, direktmarknadsföring samt annan adress- och informationstjänst får andra uppgifter än de som avses i 56 § lämnas ut ur certifikatregistret får med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form. Innan en teknisk anslutning öppnas skall mottagaren lägga fram en utredning om att uppgifterna skyddas på ett ändamålsenligt sätt.

Uppgifter får dock inte lämnas ut, om den registrerade har förbjudit att uppgifterna lämnas ut för ändamål enligt 1 mom. Uppgifter får inte heller lämnas ut, om den registrerade inte har informerats om behandlingen av uppgifterna på det sätt som avses i 24 § i personuppgiftslagen.

7 kap.

Allmänna krav som gäller flygverksamhet

58 §

Luftfartygs befälhavare

Ombord på luftfartyg och glidare eller andra anordningar som används för luftfart skall det finnas en befälhavare när de används för luftfart. Befälhavaren förordnas av ägaren, innehavaren eller operatören.

59 §

Certifikat, behörigheter och godkännanden samt medicinska kompetensbevis för flygbesättningen

Medlemmarna av luftfartygets flygbesättning skall ha

1) av Luftfartsförvaltningen eller den i 163 § avsedda organisationen för amatörflygverksamhet beviljade eller godkända certifikat, behörigheter och godkännanden som förutsätts för uppgiften samt ett medicinskt kompetensbevis, eller

2) i en främmande stat utfärdade certifikat, behörigheter och godkännanden som förutsätts för uppgiften och medicinska kompetensbevis, vilka i Finland, i enlighet med internationella förpliktelser som är bindande för Finland, erkänns motsvara de som avses i 1 punkten.

Bestämmelserna i 1 mom. tillämpas inte på förare av luftfartyg och anordningar enligt 6 § 2 mom.

I fråga om behörigheten för andra medlemmar av flygbesättningen än luftfartygets befälhavare kan Luftfartsförvaltningen på de villkor som är nödvändiga för att trygga säkerheten medge undantag från kraven enligt 1 mom. när det gäller

- 1) skolflygningar och flygprov,
- 2) flygningar där en särskild flygassistent anlitas.

60 §

Luftfartygs besättning

Ett luftfartyg som används för luftfart skall vara tryggt bemannat. Ägaren, innehavaren eller operatören ansvarar för att luftfartyget är tryggt bemannat.

Utöver vad som bestäms i 5kap. och i 1 mom. meddelar Luftfartsförvaltningen sådana närmare föreskrifter som förutsätts för flygsäkerheten och som baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt på EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat 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 som förutsätts för flyguppdraget,

2) certifikat, behörigheter, kompetensbevis, rättigheter och godkännanden samt medicinska kompetensbevis som krävs av flygbesättningen,

3) utbildning och erfarenhet som krävs av besättningen,

4) maximala arbets- och flygtider samt minimivilotider.

61 §

Befälhavarens myndighet

Luftfartygets befälhavare har högsta myndighet ombord. Befälhavaren har myndighet över passagerarna endast i frågor som gäller ordning och säkerhet. Befälhavaren kan tillfälligt ålägga en medlem av besättningen att utföra en annan syssla än en sådan för vilken denne har anställts.

Om ordning, säkerhet eller något annat tvingande skäl kräver det har befälhavaren rätt att vägra ta ombord och av tvingande skäl före starten avlägsna eller, om flygningen påbörjats, vid den första lämpliga landningsplatsen landsätta en medlem av besättningen, passagerare eller gods.

62 §

Förberedelse och genomförande av flygningar

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

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

Medlemmarna av besättningen skall utföra de uppgifter som ålagts besättningen i flyghandboken och i drifttillståndet, bruksflygtillståndet eller flygutbildningstillståndet, om inte luftfartygets befälhavare bestämmer något annat om uppgiftsfördelningen.

Luftfartsförvaltningen kan meddela sådana närmare föreskrifter som förutsätts för säkerheten och som baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicago-konventionen samt på JAA:s, ECAC:s och Eurocontrols normer och rekommendationer, kompletterade med följande undantag och tillägg av geografiska, klimatologiska och trafikmässiga skäl eller för att samordna internationell praxis med förhållandena i Finland i fråga om följande:

- 1) planering av och förberedelser inför en flygning,
- 2) genomförande av en flygning och verksamhet under flygningen,
- 3) specialutrustning som krävs för den aktuella flygningen,
- 4) omedelbara åtgärder efter flygningen,
- 5) fallskärmshoppning,
- 6) avancerad flygning,
- 7) flygbogsering,
- 8) spridning av ämnen eller fällning av föremål.

63 §

Försorg om luftfartyg, passagerare och gods

Luftfartygets befälhavare och besättning är skyldiga att dra försorg om luftfartyget samt passagerare och gods som transporteras i luftfartyget. Om ett luftfartyg råkar i nöd, skall befälhavaren och besättningen med till buds stående medel skydda luftfartyget samt personer och egendom ombord.

64 §

Passagerarnas skyldigheter på flygningar

Passagerarna får inte äventyra flygningens säkerhet. Passagerarna skall följa de påbud som besättningen utfärdar för upprätthållande av säkerheten och ordningen under flygningen.

65 §

Ordning och tvångsmedel

Om ett luftfartyg är i fara eller om passagerarnas eller besättningens säkerhet annars kräver det, har luftfartygets befälhavare rätt att använda sådana medel, såsom gripande, visitering av personer eller kontroll av gods eller andra motsvarande åtgärder, som är nödvändiga för att återställa ordningen eller för att avvärja en fara som hotar säkerheten och vilka utifrån en helhetsbedömning kan anses försvarliga. Vid bedömningen skall hänsyn tas till hur stor faran är samt situationen också i övrigt. Varje medlem av besättningen är skyldig att utan särskild order ge befälhavaren nödvändigt bistånd. På uppmaning av befälhavaren eller en medlem av besättningen har också passagerarna rätt att ge sådant bistånd med iakttagande av anvisningar som ges av befälhavaren eller en medlem av besättningen.

Medlemmarna av besättningen och passagerarna har rätt att vidta sådana förebyggande åtgärder som avses i 1 mom. utan befälhavarens uppmaning, om det är uppenbart att åtgärden är nödvändig för att skydda luftfartyget eller personer eller egendom ombord. Befälhavaren skall så snart som möjligt in-

formeras om åtgärderna.

De medel som avses i 1 mom. får användas högst till dess att ärendet kan överföras på den behöriga myndigheten.

Bestämmelser om överdriven användning av maktmedel finns i 4 kap. 6 § 3 mom. och 7 § i strafflagen (39/1889).

66 §

Luftfartygs handlingar

I ett finskt luftfartyg skall finnas följande handlingar när det används för luftfart:

- 1) ett giltigt registreringsbevis,
- 2) ett giltigt flygvärdighetsbevis eller ett tillstånd till utövande av luftfart som utfärdats med stöd av 27 §,
- 3) en utredning över luftfartygets obligatoriska försäkringsskydd,
- 4) av Luftfartsförvaltningen förelagda handlingar som är beroende av luftfartygets typ och flygningen och som är nödvändiga för en trygg flygning och för myndigheternas tillsyn över flygningen.

I ett utländskt luftfartyg och ett luftfartyg som inte har registrerats skall finnas följande handlingar när det används för luftfart inom finskt territorium:

- 1) ett giltigt registreringsbevis som utfärdats i en stat som tillträtt Chicagokonventionen eller ett i 7 § 1 mom. avsett tillstånd av Luftfartsförvaltningen att använda luftfartyget inom finskt territorium,
- 2) ett giltigt luftvärdighetsbevis enligt bilaga 8 till Chicagokonventionen eller ett av Luftfartsförvaltningen erkänt tillstånd till utövande av luftfart,
- 3) en utredning över luftfartygets obligatoriska försäkringsskydd,
- 4) av en utländsk luftfartsmyndighet eller, om det är fråga om ett oregistrerat luftfartyg, av Luftfartsförvaltningen förelagda handlingar som är beroende av luftfartygets typ och flygningen och som är nödvändiga för en trygg flygning och för myndigheternas tillsyn över flygningen.

8 kap.

Kommersiell lufttransport och tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall

67 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *tillståndsförordningen* rådets förordning (EEG) nr 2407/92 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag,

2) *marknadstillträdesförordningen* rådets förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen,

3) *prissättningsförordningen* rådets förordning (EEG) nr 2409/92 om biljettpreiser och tariffer för lufttrafik,

4) *förordningen om yttre förbindelser* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder,

5) *kommersiell lufttransport (Commercial Air Transport)* användning av luftfartyg mot betalning eller annan ersättning för transport av passagerare, fraktgodis eller post,

6) *bruksflyg (Aerial Work)* användning av luftfartyg för specialuppdrag såsom

- a) flygningar i anslutning till jord- och skogsbruk,
- b) flygningar i anslutning till byggverksamhet,
- c) flygfotograferings- och kartläggningsflygningar,
- d) forskningsflygningar,
- e) flygningar som avser inspektion och röjning av kraftledning,
- f) flygningar som avser bogsering av luftfartyg och andra föremål,
- g) flygningar för fallskärmshoppning,
- h) deltagande i räddningstjänst, trafikövervakning från ett luftfartyg, skogsbrandsbevakning, släckning av skogsbränder eller annat motsvarande,

7) *drifttillstånd (Air Operator Certificate, AOC)* ett tillstånd i vilket intygas att innehavaren har den kompetens och den organisation som krävs för att på ett betryggande sätt

använda luftfartyg för sådan luftfartsverksamhet som avses i tillståndet,

8) *bruksflygtillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren kan bedriva bruksflyg,

9) *flygutbildningstillstånd* ett tillstånd att ge sådan flygutbildning eller teoretisk utbildning som hänför sig till erhållande av och fortsatt giltighet för certifikat, kompetensbevis, behörigheter eller godkännanden för luftfartygs flygbesättning,

10) *flyguppvisningstillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren får ordna en flyguppvisning,

11) *flygtävlingstillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren får ordna en flygtävling,

12) *operativ licens (Operating Licence)* ett tillstånd med stöd av vilket den som innehar tillståndet mot betalning eller någon annan ersättning får utföra lufttransport av passagerare, post och fraktgods.

68 §

Drifttillstånd

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

69 §

Beviljande av drifttillstånd

Luftfartsförvaltningen är skyldig att bevilja drifttillstånd, om sökanden uppfyller villkoren enligt denna paragraf. Drifttillstånd beviljas för viss tid, som Luftfartsförvaltningen bestämmer utifrån sökandens verksamhetsmässiga förutsättningar, de bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten eller på någon annan motsvarande grund. I drifttillståndet beskrivs arten av flygverksamheten eller de luftfartyg som används inom verksamheten, såsom huruvida tillståndet berättigar till att bedriva flygtrafik, utföra bruksflyg eller tillhandahålla flygutbildning, huruvida flygverksamheten får bedrivas i enlighet med instrumentflygregler eller visuella flygregler

eller huruvida verksamheten får bedrivas med flygplan, motorsegelflygplan, helikopter eller varmluftsballonger.

Drifttillstånd kan beviljas endast juridiska personer eller medborgare i en medlemsstat, vilkas hemort eller huvudsakliga driftsställe är i Finland. För att ett drifttillstånd skall beviljas förutsätts också att sökanden har den kompetens och organisation samt sådana ekonomiska och verksamhetsmässiga förutsättningar som krävs för att sökanden skall kunna bedriva trygg flygverksamhet. Dessutom förutsätts att sökanden har lämplig flygmateriel för verksamheten när flygverksamheten inleds.

Luftfartsförvaltningen meddelar sådana närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av drifttillstånd som baserar sig på JAA:s normer och som förutsätts för trygg flygverksamhet. Föreskrifterna kan gälla

1) drifttillståndshavarens organisation och personal,

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

3) säkerhetssystemet,

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

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

70 §

Operativ licens

Bestämmelser om operativ licens finns i tillståndsförordningen. Luftfartsförvaltningen beviljar operativa licenser.

En ny operativ licens skall omprövas ett år efter det att den beviljades och därefter vart femte år.

De luftfartyg som lufttrafikföretag använder skall registreras i luftfartygsregistret i Finland. I fråga om ett enskilt luftfartyg kan Luftfartsförvaltningen tillåta att ett luftfartyg som ett lufttrafikföretag använder registreras i en annan medlemsstat, om tillsynen över dess flygsäkerhet kan utövas på ett ändamålsenligt sätt.

71 §

Flygtrafik på flygvägar inom gemenskapen med start- och ändpunkt i Finland

För bedrivande av flygtrafik på flygvägar inom gemenskapen med start- och ändpunkt i Finland förutsätts en operativ licens som beviljats i en medlemsstat. Luftfartsförvaltningen kan i enskilda fall eller på basis av internationella förpliktelser som är bindande för Finland bevilja även andra än innehavare av en operativ licens som beviljats i en medlemsstat ett tillstånd att bedriva sådant trafik.

Utöver vad som bestäms i 154 § skall en innehavare av operativ licens som bedriver flygtrafik på de flygvägar som avses i 1 mom. underrätta Luftfartsförvaltningen om sina linjer och tidtabeller och på begäran även sitt platsutbud och sina transportavgifter.

72 §

Allmän trafikplikt

Kommunikationsministeriet beslutar om införande av allmän trafikplikt enligt artikel 4 i marknadsstillträdesförordningen.

På flygvägar för vilka införts allmän trafikplikt kan kommunikationsministeriet införa begränsningar enligt marknadsstillträdesförordningen i fråga om regelbunden flygtrafik för andra än det flygbolag som valts att bedriva trafiken, om begränsningarna är nödvändiga för att trygga trafiken på linjerna.

73 §

Regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredje länder

Luftfartsförvaltningen beviljar flygvägsvisa trafiktillstånd för regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredje länder.

Om inte något annat följer av 74 §, förutsätts för ett trafiktillstånd att

- 1) sökanden har en operativ licens enligt 70 § och att sökanden är etablerad i Finland,
- 2) sökanden är ett bolag som utsetts av ett i 1 mom. avsett tredje land och som uppfyller de villkor för bedrivande av trafik som ställts

i luftfartsavtalet mellan Finland och det tredje landet i fråga, eller att

3) sökanden är ett av bolag som utsetts i 1 mom. avsett tredje land, har ett av det tredje landet beviljat tillstånd som motsvarar ett drifttillstånd enligt 68 §, uppfyller de krav på flygbolag i tredje länder som uppställs i denna lag och i gemenskapsförordningarna och kommunikationsministeriet anser att beviljande av tillstånd är motiverat med tanke på trafikpolitiken i Finland.

Luftfartsförvaltningen fastställer vid behov transportavgifterna, platsutbudet, tidtabellerna och övriga flygtrafiksvillkor för trafik enligt 1 mom.

74 §

Flygvägar som omfattas av användningsbegränsningar

Luftfartsförvaltningen beslutar vilken eller vilka av dem som ansökt om trafiktillstånd som får bedriva trafik på sådana flygvägar enligt 73 § som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal. Ett beslut om trafiktillstånd skall basera sig på en övergripande granskning, där hänsyn tas till passagerar- och godstrafikens behov, främjande av konkurrens och en balanserad utveckling av flygtrafiken inom gemenskapen.

Luftfartsförvaltningen meddelar närmare föreskrifter om beviljande av trafiktillstånd för de flygvägar som avses i 1 mom. och om de utredningar utifrån vilka de sökande jämförs.

75 §

Icke-regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredje länder

Luftfartsförvaltningen beviljar tillstånd för icke-regelbunden trafik mellan Finland och tredje länder som gäller enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar. Tillstånd skall beviljas, om lufttrafikföretaget visar att dess drifttillstånd och operativa licens eller tillstånd som motsvarar dessa gör det möjligt att bedriva trafiken och att det förfogar över materiel som lämpar sig för tillbö-

liga flygningar. Tillstånd kan vägras, om det finns anledning att misstänka att

1) sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt,

2) sökanden inte har tillräcklig ansvarsförsäkring för skador vid luftfart,

3) sökanden med hjälp av ett tillstånd försöker kringgå de krav på bedrivande av regelbunden flygtrafik som uppställs i 73 och 74 §, eller att

4) att sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.

Luftfartsförvaltningen meddelar föreskrifter om förfarandet för ansökan om tillstånd enligt 1 mom. och om de handlingar med hjälp av vilka sökanden visar att de villkor för beviljande av tillstånd som avses i 1 mom. uppfylls. Luftfartsförvaltningen kan dessutom meddela föreskrifter om begränsning i fråga om den andel som andra lufttransporter än de som säljs som en del av paketresorna utgör av det totala platsutbudet på varje flygning, förutsatt att begränsningen baserar sig på internationell praxis som tillämpas allmänt i medlemsstaterna eller på ömsesidighet.

I de föreskrifter som avses i 2 mom. skall i tillämpliga delar beaktas gemenskapens lagstiftning om bedrivande av charterflygtrafik samt

1) standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen,

2) beslut av Eurocontrol,

3) ECAC:s rekommendationer och

4) internationell praxis till den del den är allmänt tillämplig i medlemsstaterna.

76 §

Bruksflygtillstånd

För bruksflyg krävs ett bruksflygtillstånd av Luftfartsförvaltningen. För att bruksflygtillstånd skall beviljas förutsätts att sökanden har den organisation och personal som krävs för att bruksflyg skall kunna utföras på ett betryggande sätt samt förfogar över materiel som lämpar sig för den planerade verksamheten. Det krävs inte något separat bruksflygtillstånd, om rätt till de aktuella flygningarna ingår i drifttillståndet. Det krävs inte något

bruksflygtillstånd, om en verksamhetsutövare med hemort eller huvudsakligt driftsställe i någon annan medlemsstat visar att verksamhetsutövaren uppfyller de krav i fråga om tillstånd och behörighet eller andra motsvarande krav som ställts i den nämnda medlemsstaten. Luftfartsförvaltningen kan dock ställa icke-diskriminerande villkor som behövs för säkerställande av trygg verksamhet.

Bruksflygtillstånd krävs inte för följande flygningar som genomförs i enlighet med Luftfartsförvaltningens föreskrifter:

1) flygningar som avser bogsering av segelflygplan,

2) flygningar för fallskärmshoppning,

3) flygningar för övervakning av skogsbränder,

4) sporadiska efterspanings- och räddningsflygningar enligt 119 § 4 mom. på begäran av en myndighet.

Luftfartsförvaltningen kan tillåta att även annat bruksflyg än bruksflyg enligt 2 mom. får bedrivas utan tillstånd, om det inte är nödvändigt att skaffa ett tillstånd för att trygga säkerheten.

Luftfartsförvaltningen meddelar sådana närmare bestämmelser om förutsättningarna för erhållande av bruksflygtillstånd som förutsätts för trygg verksamhet med bruksflyg. Föreskrifterna kan gälla

1) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av bruksflygtillstånd,

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

3) drifthandböcker och metoder för innehavare av bruksflygtillstånd,

4) ekonomiska förutsättningar för innehavare av bruksflygtillstånd.

Bruksflygtillstånd skall beviljas, om sökanden uppfyller villkoren enligt denna paragraf och de villkor som föreskrivits med stöd av 4 mom. Bruksflygtillstånd beviljas för viss tid, som Luftfartsförvaltningen bestämmer utifrån sökandens verksamhetsmässiga förutsättningar, de bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten eller på någon annan motsvarande grund.

Luftfartyg som används för bruksflyg skall registreras i luftfartygsregistret i Finland. Luftfartsförvaltningen kan tillåta att ett luftfartyg som registrerats i en annan medlems-

stat 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 Luftfartsförvaltningen godkänna att ett luftfartyg som registrerats i luftfartygsregistret i ett tredje land används. Luftfartsförvaltningen kan meddela närmare föreskrifter om under vilka förutsättningar ett sådant luftfartyg kan godkännas för bruksflygningsuppdrag.

77 §

Flygutbildningstillstånd

För flygutbildning och teoretisk utbildning som hänför sig till erhållande av eller fortsatt giltighet för certifikat, kompetensbevis, behörigheter och godkännanden för luftfartygs flygbesättning krävs ett flygutbildningstillstånd av Luftfartsförvaltningen. För att flygutbildningstillstånd skall beviljas förutsätts att sökanden har den organisation och personal som krävs för trygg och tillbörlig flygutbildning och förfogar över materiel, lokaler och läromedel som lämpar sig för den planerade verksamheten. Något separat flygutbildningstillstånd krävs dock inte, om rätt att bedriva den aktuella utbildningsverksamheten ingår i drifttillståndet.

Luftfartsförvaltningen meddelar sådana närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av flygutbildningstillstånd som förutsätts för trygg flygutbildningsverksamhet. Föreskrifterna kan gälla

1) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av flygutbildningstillstånd,

2) materiel, undervisningslokaler och övriga läromedel som används för den verksamhet som avses i ett flygutbildningstillstånd,

3) drifthandböcker, verksamhetsmetoder och utbildningsprogram för innehavare av flygutbildningstillstånd.

Flygutbildningstillstånd skall beviljas, om sökanden uppfyller villkoren enligt denna paragraf och de villkor som föreskrivits med stöd av 2 mom. Flygutbildningstillstånd beviljas för viss tid, som Luftfartsförvaltningen bestämmer utifrån sökandens verksamhets-

mässiga förutsättningar, de bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten eller på någon annan motsvarande grund.

Luftfartsförvaltningen kan bestämma att flygutbildningstillstånd inte behövs för ett visst slag av flygutbildning, såsom repetitionsutbildning eller typutbildning, om det inte är nödvändigt att skaffa ett tillstånd för att trygga säkerheten.

78 §

Flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd

För ordnande av flyguppvisningar och flygtävlingar krävs ett flyguppvisnings- eller flygtävlingstillstånd av Luftfartsförvaltningen. För att flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd skall beviljas förutsätts att sökanden har den organisation och personal som krävs för att uppvisningen eller tävlingen skall kunna genomföras på ett betryggande sätt. Dessutom förutsätts att den materiel som används vid det evenemang som avses i tillståndet, de som uppträder vid flyguppvisningen eller tävlingsdeltagarna samt flygprogrammen och säkerhetsarrangemangen vid evenemanget uppfyller kraven enligt bestämmelserna och föreskrifterna.

Luftfartsförvaltningen meddelar sådana närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd som behövs för att evenemangen skall kunna ordnas på ett tryggt sätt. Föreskrifterna kan gälla

1) dimensionering och yrkesskicklighet i fråga om organisation och personal för innehavare av flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd,

2) materiel som används vid det evenemang som avses i flyguppvisningstillståndet och flygtävlingstillståndet samt personer som uppträder vid flyguppvisningen, de uppträdandes flygprogram och tävlingsdeltagare,

3) verksamhetsmetoder för innehavare av flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd, säkerhetsarrangemang vid evenemangen samt arrangörens samverkan med flygtrafiktjänstorgan och andra myndigheter än luftfartsmyndigheterna.

Flyguppvisningstillstånd och flygtävlings-

tillstånd skall beviljas, om sökanden uppfyller villkoren enligt denna paragraf och de villkor som föreskrivits med stöd av 2 mom. Flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd beviljas särskilt för varje evenemang eller evenemangsserie.

79 §

Administrativa påföljder

I 16 kap. bestäms om administrativa påföljder i samband med tillsyn över de tillstånd som avses i detta kapitel.

9 kap.

Flygplatser och markutrustning

80 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *flygplats (lentopaikka)* ett bestämt land- eller vattenområde eller ett område på en konstruktion, vilket helt eller delvis har anordnats så att luftfartyg skall kunna landa, starta samt röra sig till lands och på vattnet,

2) *flygplats (lentoasema)* ett område med fasta flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster,

3) *flygplats för lätta luftfartyg* en flygplats som används för flygverksamhet med segel- och motorsegelflygplan, luftskepp, varmluftsballonger och andra lätta luftfartyg som Luftfartsförvaltningen anger närmare,

4) *annat område som tjänar luftfarten* ett område på vilket det finns från flygplatsområdet avskilda byggnader, konstruktioner eller anordningar som tjänar luftfarten,

5) *intyg över godkännande av flygplats* ett tillstånd som bekräftar att ledningsenheten för flygplatsen och dess personal har den yrkesskicklighet och organisation och de verksamhetsmetoder som krävs för att säkra att lufttrafiken är tillräckligt trygg och att flygplatsen stämmer överens med föreskrifterna,

6) *tillstånd till drift av flygplats* ett tillstånd som bekräftar flygplatsens organisation och verksamhetsvillkor och dess överensstämmelse med bestämmelser och föreskrifter,

7) *manöverområde* en del av flygplatsen som är avsedd för start, landning och taxning med luftfartyg och som inte hör till stationsplattan,

8) *stationsplatta* en del av flygplatsen som är avsedd för lastning och lossning av passagerare, post och fraktgods samt för tankning, uppställning eller underhåll av luftfartyg.

Till en flygplats hör förutom vad som anges i 1 mom.

1) på vattenområden kaj- eller andra förtöjningsplatser som hör till manöverområdet,

2) räddningsvägar och de skyddsområden, hinderbegränsade ytor och andra områden som förutsätts för driften, användningen och säkerhetsövervakningen av flygplatsen, och

3) byggnader, konstruktioner och anordningar som behövs för verksamheten på flygplatsen.

81 §

Användning av flygplatser och andra områden

För start och landning med luftfartyg får användas endast flygplatser och områden som avses i 2 mom. i denna paragraf. Förbudet att använda andra områden gäller inte nödlägen, nödlandningar eller andra därmed jämförbara situationer och inte heller start och landning med militära helikoptrar, andra statliga helikoptrar eller räddningsflygningar, handräckningsflygningar och operativa flygningar med helikoptrar som används för efterspanings- och räddningsverksamhet. Det föreskrivs särskilt om användning av landningsområden på fartyg för start och landning med helikoptrar.

För start och landning med luftfartyg får tillfälligt användas ett öppet vattenområde samt med samtycke av områdets ägare eller innehavare något annat land- eller vattenområde, även om området inte särskilt har organiserats för ett sådant ändamål. Luftfartsförvaltningen meddelar vid behov för säkerheten inom luftfarten nödvändiga föreskrifter om

1) tillfällig användning av land- och vattenområden,

2) dimensionering av och ytegenskaper hos områden som används av luftfartyg,

- 3) flyghinderbegränsningar,
 4) andra omständigheter som påverkar säkerheten vid start och landning.

I lagen om samfälligheter (758/1989) bestäms om det samtycke av delägarlaget för ett samfällt mark- eller vattenområde som förutsätts för det tillstånd av mark- eller vattenområdets ägare eller innehavare som behövs för verksamhet enligt 2 mom.

Om det krävs av hänsyn till flygsäkerheten eller för att trafiken skall kunna löpa smidigt eller av skäl som hänför sig försvaret eller för idkande av näring eller förebyggande av skadliga miljökonsekvenser, kan Luftfartsförvaltningen förbjuda användningen av andra områden än en flygplats eller begränsa användningen av ett område som avses i 2 mom. för starter och landningar. Luftfartsförvaltningen skall höra länsstyrelsen samt vid behov andra myndigheter, om skälet till förbudet eller begränsningen är något annat än flygsäkerhet eller att trafiken skall kunna löpa smidigt.

82 §

Främjande av smidig flygtrafik

Luftfartsförvaltningen skall göra upp och fastställa ett nationellt handlingsprogram för främjande av smidig flygtrafik och, i syfte att utveckla smidig flygtrafik, främja samordningen av verksamheten för de företag och myndigheter som regelbundet verkar på flygplatserna.

I enlighet med det nationella handlingsprogrammet och Luftfartsförvaltningens drifts- föreskrifter och föreskrifter av teknisk natur skall ledningsenheten för flygplatsen sörja för samordningen av verksamheten för de företag och myndigheter som regelbundet verkar på flygplatsen.

83 §

Fördelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser

Bestämmelser om fördelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser finns i slotförordningen.

Om inte något annat bestäms i 3 mom., an-

svarar Luftfartsförvaltningen för de uppgifter som anges för medlemsstaterna i slotförordningen. Luftfartsförvaltningen utser den tidtabellsanpassare eller samordnare som avses i artikel 4.1 i slotförordningen.

Ledningsenheten för flygplatsen skall

1) utföra den kapacitetsanalys som avses i artikel 3.3 i slotförordningen,

2) tillsätta den samordningskommitté som avses i artikel 5.1 i slotförordningen,

3) i enlighet med artikel 6.1 i slotförordningen fastställa de nyckeltal som används vid fördelning av ankomst- och avgångstider.

84 §

Byggnadstillstånd

För inrättande av en flygplats eller något annat område som tjänar luftfarten krävs byggnadstillstånd. Detsamma gäller ändringar av flygplatser eller andra områden som tjänar luftfarten vilka kan ha konsekvenser för flygsäkerheten eller avsevärda konsekvenser för landskapsbilden. Luftfartsförvaltningen beviljar byggnadstillstånd. Statsrådet kan i enskilda fall förbehålla sig rätten att avgöra ett ärende som gäller byggnadstillstånd.

Byggnadstillstånd enligt detta kapitel krävs dock inte för reservlandningsplatser som inrättas för försvarsmaktens behov med tanke på krisförhållanden och övning inför sådana, för försvarsmaktens helikopterlandningsplatser eller flygplatser för lätta luftfartyg som används inom försvarsmaktens verksamhet med modellflygplan. Byggnadstillstånd krävs inte heller för helikopterlandningsplatser avsedda uteslutande för gränsbevakningsväsendet.

Om inte något annat följer av detta kapitel, iaktas vid inrättande eller ändring av en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfarten vad som bestäms om planläggning, miljötillstånd, bedömning av miljökonsekvenserna, byggande samt inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter. Om den miljökonsekvensbeskrivning som avses i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994) innehåller de uppgifter om miljökonsekvenser som behövs för till-

lämpningen av denna lag, krävs inte samma utredning en gång till. Av tillståndsbeslutet skall framgå hur bedömningen enligt den nämnda lagen har beaktats.

Bestämmelserna om det åtgärdstillstånd som avses i 126 § i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) och i de bestämmelser som utfärdats med stöd av paragrafen skall inte tillämpas på inrättande av flygplatsområden och inte på byggande av sådana anordningar och konstruktioner som är oundgängliga för flygsäkerheten och en regelbunden flygtrafik, såsom radiofyror för luftfart och radaranläggningar samt skyddskonstruktioner för dessa. För åtgärder på flygplatser och andra områden som tjänar luftfarten förutsätts inte heller ansökan om tillstånd för miljöåtgärder enligt 128 § eller anmälan enligt 129 § i markanvändnings- och bygglagen.

85 §

Hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd

Innan tillstånd till byggande av en flygplats beviljas skall kommunen samt, enligt ärendets art, försvarsministeriet, miljöministeriet, den regionala miljöcentralen och förbundet på landskapsnivå ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

Om ansökan om byggnadstillstånd avser byggande eller i 84 § avsedda ändringar av ett annat område som tjänar luftfarten än en flygplats eller konstruktioner och anordningar på en sådan, skall kommunen samt, enligt ärendets art, andra behöriga myndigheter samt grannar ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet innan byggnadstillstånd beviljas.

86 §

Förutsättningar för beviljande av byggnadstillstånd

Byggnadstillstånd skall beviljas, om en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfarten samt byggnader, konstruktioner och anordningar på flygplatsen eller området uppfyller de krav som förutsätts för flygsä-

kerheten och smidig trafik och om flygplatsen har beviljats ett sådant miljötillstånd som förutsätts i miljöskyddslagen (86/2000). Byggnadstillståndet kan förenas med villkor, med hjälp av vilka flygsäkerheten och smidig trafik kan säkerställas. Ett byggnadstillstånd kan dock vägras av försvarsskäl.

Utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen meddelar Luftfartsförvaltningen sådana närmare föreskrifter om förutsättningarna för byggnadstillstånd som förutsätts för trygg och smidig flygverksamhet. Föreskrifterna kan gälla

- 1) dimensionering av och egenskaper hos de områden som är avsedda att användas av luftfartyg,
- 2) flyghinderbegränsningar och märkning av flyghinder,
- 3) visuella markanordningar,
- 4) flygtrafiktjänster på flygplatser,
- 5) räddningsverksamhet på flygplatser,
- 6) luftfartsskydd för den civila luftfarten,
- 7) övriga med 1—6 punkten jämförbara krav för säkerställande av trygg och smidig flygtrafik.

Byggnadstillstånd beviljas för viss tid, minst fem år. Tillståndet kan återkallas, om de villkor som förenats med tillståndet inte iaktas eller om villkoren för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls och om tillståndshavaren inte har avhjälpt bristerna inom en skälig tid som Luftfartsförvaltningen bestämmer.

87 §

Intyg över godkännande av flygplats

För varje flygplats krävs ett intyg över godkännande av Luftfartsförvaltningen, om inte något annat bestäms nedan. I intyget anges för hurdan trafik eller annan luftfart en flygplats får användas.

Användningen av en flygplats som är i allmänt bruk skall vara tillåten på samma villkor för alla, om inte något annat bestäms i slot-förordningen eller med stöd av den.

Intyg över godkännande krävs inte för en flygplats som används uteslutande för militär luftfart eller statlig flygverksamhet.

88 §

Förutsättningar för beviljande av intyg över godkännande av flygplats

Ett intyg skall beviljas, om sökanden visar att

1) flygplatsen och dess områden, anordningar, system och verksamheter är förenliga med föreskrifterna,

2) ledningsenheten för flygplatsen och dess personal har den kompetens och erfarenhet som behövs för att driva flygplatsen.

Utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen meddelar Luftfartsförvaltningen sådana närmare föreskrifter om förutsättningarna för intyg över godkännande som förutsätts för trygg och smidig flygverksamhet. Föreskrifterna kan gälla

1) dimensionering av och egenskaper hos de områden som är avsedda att användas av luftfartyg,

2) anmälan av uppgifter som gäller flygplatser,

3) flyghinderbegränsningar och märkning av flyghinder,

4) visuella markanordningar,

5) flygtrafiktjänster på flygplatser,

6) ledning och övervakning av trafiken,

7) skötsel och tekniskt genomförande av inspektioner,

8) snöborttagning och halkbekämpning,

9) räddningsverksamhet på flygplatser,

10) tillfälliga arrangemang på flygplatser,

11) fågelbekämpning och bekämpning av andra djur på flygplatser och i närheten av dem,

12) drifthandboken för ledningsenheten för flygplatsen,

13) organisationen för ledningsenheten för flygplatsen och personalens kompetens,

14) säkerhetssystemet för ledningsenheten för flygplatsen,

15) övriga krav för säkerställande av trygg flygtrafik.

Godkännande beviljas för viss tid eller tills vidare. Godkännandet gäller högst så länge som innehavaren av intyget har rätt att använda flygplatsens land- eller vattenområde.

I 16 kap. bestäms om administrativa påföljder i samband med tillsyn över intyg över

godkännande av flygplats.

89 §

Tillstånd till drift av flygplats

För flygplatser för vilka inte förutsätts ett sådant intyg över godkännande som avses i 87 § krävs tillstånd till drift av Luftfartsförvaltningen, om inte något annat bestäms nedan. I tillståndet fastställs vem som driver flygplatsen, vem som är flygplatschef och för hurdan trafik och annan luftfart flygplatsen får användas.

Tillstånd till drift krävs inte för en flygplats som används uteslutande för militär luftfart eller statlig flygverksamhet.

90 §

Förutsättningar för beviljande av tillstånd till drift av flygplats

Tillstånd till drift av flygplats skall beviljas, om sökanden har visat att flygplatsen uppfyller de villkor för byggnadstillstånd som avses i 86 § och den som driver flygplatsen har en sådan organisation som gör det möjligt att driva flygplatsen på ett betryggande sätt. I fråga om beviljande av tillstånd till drift tillämpas 86 § 3 mom.

I 16 kap. bestäms om administrativa påföljder i samband med tillsyn över tillstånd till drift av flygplats.

91 §

Flygplatser för lätta luftfartyg

Tillstånd behöver inte sökas för byggande och drift av flygplatser för lätta luftfartyg. Den som kommer att driva en sådan flygplats skall dock 90 dagar innan byggandet inleds och 30 dagar innan flygplatsen tas i bruk lämna anmälan till Luftfartsförvaltningen. Luftfartsförvaltningen meddelar föreskrifter om vilka uppgifter som skall framgå av anmälan.

Luftfartsförvaltningen kan i syfte att förhindra att flygsäkerheten äventyras eller att skadliga miljökonsekvenser uppstår eller av försvarsskäl förbjuda byggandet eller ibruk-

tagandet av en flygplats för lätta luftfartyg eller ställa sådana villkor i fråga om flygsäkerheten, miljöskyddet och försvaret som är nödvändiga för byggandet och användningen av flygplatsen.

92 §

Godkännande av ibruktagandet av byggnader, konstruktioner och anordningar

Luftfartsförvaltningens godkännande krävs innan byggnader, konstruktioner och anordningar på flygplatser och andra områden som tjänar luftfarten tas i bruk efter att de har byggts eller ändrats. Ett godkännande skall beviljas, om byggnaderna, konstruktionerna och anordningarna uppfyller de krav som förutsätts för flygsäkerheten och smidig trafik. Luftfartsförvaltningens godkännande krävs inte, om byggnaderna, konstruktionerna, anordningarna eller ändringarna inte påverkar flygsäkerheten eller stör trafiken.

93 §

Förbud mot användning av flygplatser och begränsning av användningen

Den som driver flygplatsen ansvarar för att flygplatsen stämmer överens med föreskrifterna under de servicetider som anmälts. Under övriga tider ansvarar luftfartygens befälhavare för start, landning eller taxning med ett luftfartyg.

Den som driver flygplatsen skall förbjuda användning av flygplatsen eller ett annat område som tjänar luftfarten, byggnaderna, konstruktionerna eller anordningarna eller begränsa användningen under både servicetider och andra tider, om

1) den utrustning som enligt luftfartsbestämmelserna krävs på en flygplats inte är i skick,

2) manöverområdet eller stationsplattan på grund av tjällossning eller reparationsarbeten inte stämmer överens med föreskrifterna,

3) manöverområdet eller stationsplattan på grund av ett hinder inte stämmer överens med föreskrifterna,

4) det på flygplatsen ordnas ett evenemang som begränsar eller hindrar flygverksamheten, eller om

5) det förutsätts av något annat därmed jämförbart vägande skäl.

Luftfartsförvaltningen kan meddela ett förbud eller en begränsning enligt 2 mom., om den anser att den som driver flygplatsen inte har förfarit på det sätt som förutsätts i momentet.

10 kap.

Marktjänster

94 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *marktjänster* de tjänster som utförs på en flygplats för en användare och som räknas upp i bilagan till rådets direktiv 96/67/EG om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen, nedan *marktjänstdirektivet*,

2) *egenhantering* en situation där den som transporterar passagerare, fraktgods och post med flyg skaffar sig en eller flera typer av marktjänster utan att ingå något kontrakt om detta med tredje man.

Som i 1 mom. 2 punkten avsedda tredje män i förhållande till varandra betraktas inte transportörer av vilka den ena innehar en aktiemajoritet i den andra eller samma aktör innehar aktiemajoriteten i var och en av dem.

95 §

Tillhandahållande av marktjänster

Den som driver en flygplats får inte utan en sådan grund som anges i denna paragraf begränsa tillhandahållandet av marktjänster eller egenhanteringen till den del marktjänstdirektivet skall tillämpas på tillhandahållandet av tjänsterna på flygplatsen. Den som driver flygplatsen är skyldig att se till att bestämmelserna i artikel 16 i marktjänstdirektivet iakttas när flygplatsens konstruktioner och anordningar används för marktjänster och egenhantering samt när denna användning

organiseras. Den som driver flygplatsen skall dessutom se till att det för den flygplats som omfattas av marktjänstdirektivets räckvidd inrättas en användarkommitté enligt artikel 5 i direktivet.

Luftfartsförvaltningen skall sörja för de övervakningsuppgifter som avses i marktjänstdirektivet. Luftfartsförvaltningen kan på ansökan av den som driver flygplatsen begränsa tillhandahållandet av marktjänster eller egenhanteringen i enlighet med artikel 6, 7, 9 eller 15 i marktjänstdirektivet eller ålägga leverantörerna av marktjänster skyldigheter i fråga om offentlig service enligt artikel 15. En begränsning enligt artikel 9 gäller dock endast till den del den godkänns av kommissionen enligt vad som bestäms i punkt 5 i artikeln. När Luftfartsförvaltningen begränsar tillhandahållandet av marktjänster eller egenhanteringen i enlighet med artikel 6, 7, 9 eller 15 skall den i tillämpliga delar förfara så som bestämmelserna i de nämnda artiklarna anger samt vid behov ordna ett urvalsförfarande för leverantörer av marktjänster i enlighet med artikel 11. Upplysningar om urvalsbesluten och om tillstånd som utan urval givits för tillhandahållande av marktjänster som omfattas av en begränsning skall lämnas på det sätt som bestäms i artikel 11.3 i marktjänstdirektivet.

I ärenden som gäller marktjänster skall ledningsenheten för flygplatsen höra användarkommittén och leverantörerna av marktjänster så som föreskrivs i artikel 13 i marktjänstdirektivet.

I enlighet med artikel 20 i marktjänstdirektivet kan Luftfartsförvaltningen på grund av att ömsesidighet saknas begränsa de rättigheter som avses i direktivet när det är fråga om leverantörer av marktjänster och utövare av egenhantering från en annan stat än en medlemsstat.

96 §

Användning av flygplatsens centraliserade infrastrukturer

Luftfartsförvaltningen kan på ansökan av ledningsenheten för flygplatsen besluta att leverantörerna av marktjänster och de som är berättigade till egenhantering skall använda

flygplatsens centraliserade infrastrukturer för ordnande av marktjänsterna. I detta fall tillämpas artikel 8 i marktjänstdirektivet.

97 §

Bokföringsmässig uppdelning samt kontroll av bokföringen över marktjänster

En leverantör av marktjänster skall göra en bokföringsmässig uppdelning mellan den verksamhet som är knuten till marktjänsterna och den övriga verksamheten (*bokföringsmässig uppdelning*) samt till den kontrollant som Luftfartsförvaltningen förordnat, på begäran överlämna sin bokföring och de uppgifter som behövs för övervakningen av att den bokföringsmässiga uppdelningen iakttas.

Kontrollanten avger till Luftfartsförvaltningen en berättelse om hur den bokföringsmässiga uppdelningen har genomförts. Utan hinder av sekretessen får Luftfartsförvaltningen överlämna berättelsen till kommissionen och konkurrensmyndigheten.

11 kap.

Luftfartsskydd för den civila luftfarten

98 §

Kapitlets tillämpningsområde och allmänna bestämmelser

Bestämmelser om luftfartsskydd för den civila luftfarten finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (*förordningen om skyddsregler*) och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den.

Luftfartsförvaltningen är den behöriga myndighet enligt förordningen om skyddsregler och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den som i Finland har hand om medlemsstatens uppgifter enligt förordningen om skyddsregler och beviljar tillstånd och godkännanden enligt förordningen.

Polismän beviljas tillstånd och godkännanden enligt förordningen om skyddsregler och de förordningar som kommissionen utfärdat

med stöd av den av chefen för den enhet som ansvarar för polisverksamheten. Gränsbevakningsmän beviljas motsvarande tillstånd och godkännanden av kommandören för gränsbevaknings- eller sjöbevakningssektionen och tullmän av tullstyrelsen.

I de fall som avses i artiklarna 4.3 och 6 i förordningen om skyddsregler kan Luftfartsförvaltningen meddela föreskrifter om åtgärder som avviker från eller kompletterar förordningen om skyddsregler och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den, om det är motiverat med hänsyn till de beräknade hoten, det allmänna säkerhetsläget eller särskilda problem i anslutning till den lokala tillämpningen av de åtgärder som avses i förordningen om skyddsregler och i de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den. Åtgärderna får dock inte innebära avvikelser från vad som bestäms i 101 § 2 mom. Luftfartsförvaltningen skall underrätta kommissionen om åtgärderna.

99 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

- 1) *flygplats* ett område som står öppet för kommersiell flygtransport,
- 2) *luftfartsskydd* en kombination av åtgärder som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar,
- 3) *tillträdesrätt* rätt att tillträda flygplatsens behörighetsområden,
- 4) *behörighetskort* ett kort som ges de anställda vid en flygplats och dem som regelbundet rör sig på flygplatsen och som styrker identiteten och anger inom vilket område personen i fråga får röra sig,
- 5) *passerkort för fordon* ett tillstånd för olika fordon som berättigar till att förflytta sig mellan områden på landsidan och flygsidan på en flygplats,
- 6) *säkerhetsgodkänd speditör eller postoperatör* ett ombud, ett fraktbolag eller någon annan enhet som har affärsförbindelser med ett lufttrafikföretag och genomför säkerhetskontroller när det gäller fraktgoods, kurrir- och expresspaket eller post.

100 §

Säkerhetsprogram för flygplatser och lufttrafikföretag och genomförande av programmen

Ledningsenheten för flygplatsen och de lufttrafikföretag som tillhandahåller tjänster med utgångspunkt i Finland skall göra upp, genomföra och upprätthålla ett säkerhetsprogram som motsvarar det nationella säkerhetsprogram för civil luftfart som avses i artikel 5 i förordningen om skyddsregler. Säkerhetsprogrammet och ändringar av det skall godkännas av Luftfartsförvaltningen. Om säkerhetsprogrammet för en flygplats eller ändringar av programmet påverkar verksamheten vid polisens, tullverkets eller gränsbevakningsväsendets enhet på flygplatsen, skall Luftfartsförvaltningen begära utlåtande av inrikesministeriet och tullstyrelsen.

Luftfartsförvaltningen skall säkerställa att ledningsenheterna för flygplatserna och lufttrafikföretagen genomför och upprätthåller programmen. Av vägande skäl, såsom att säkerheten inom den civila luftfarten är hotad, kan Luftfartsförvaltningen återkalla sitt godkännande och avbryta eller begränsa flygplatsens eller lufttrafikföretagets verksamhet, om programmet eller genomförandet av det inte längre motsvarar kraven enligt förordningen om skyddsregler och om inte bristerna i programmet eller genomförandet av det avhjälpas utan dröjsmål.

Ledningsenheten för flygplatsen och ett företag eller en sammanslutning som verkar på flygplatsen skall utan dröjsmål tillåta att tjänstemän som bemyndigats av kommissionen samt Luftfartsförvaltningen utför kontroller som gäller tillämpningen av förordningen om skyddsregler och säkerhetsprogrammet.

101 §

Utförande av kontroller och principen om minsta olägenhet

Bestämmelser om utförande av säkerhetskontroller finns i förordningen om skyddsregler och i de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den. Säkerhetskon-

troller får utföras av personer som har genomgått utbildning enligt detta kapitel och förordningen om skyddsregler och som Luftfartsförvaltningen godkänt som säkerhetskontrollör.

Säkerhetskontrollerna skall utföras så att de inte medför onödiga olägenheter för de personer, varor eller objekt som skall kontrolleras. Kontrollerna får inte onödigt försvåra eller störa flygtrafiken eller den övriga verksamheten på flygplatsen.

102 §

Ansvar för skyddsåtgärder

Enligt förordningen om skyddsregler, de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den och detta kapitel ansvarar ledningsenheten för flygplatsen för de åtgärder och arrangemang som förutsätts på flygplatsen när det gäller luftfartsskyddet för den civila luftfarten, om det inte har föreskrivits att en myndighet, ett lufttrafikföretag eller någon annan verksamhetsutövare ansvarar för åtgärderna och arrangemangen.

Bestämmelser om förfarandet när ledningsenheten för flygplatsen, ett lufttrafikföretag eller någon annan verksamhetsutövare har hand om offentliga förvaltningsuppgifter finns i förvaltningslagen, lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet, språklagen, lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet och arkivlagen. I ett beslut av ledningsenheten för flygplatsen, ett lufttrafikföretag eller någon annan verksamhetsutövare får ändring inte sökas genom besvär. I ett beslut får rättelse yrkas hos Luftfartsförvaltningen inom 30 dagar efter delfäendet. Beslutet skall dock iakttas trots att rättelse har yrkats, om inte Luftfartsförvaltningen bestämmer något annat. Ändring i ett beslut som Luftfartsförvaltningen meddelat med anledning av ett rättelseyrkande får sökas genom besvär så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

103 §

Allmän begränsning av rörelsefriheten på vissa områden i anslutning till flygplatser

Det är förbjudet att utan tillstånd av ledningsenheten för flygplatsen röra sig och vistas på flygplatsens stationsplatta och manöverområde samt i de byggnader som är direkt anslutna till områdena till den del tillträde till områdena och byggnaderna har hindrats genom stängsel eller andra konstruktioner och begränsningarna av rörelsefrihet och vistelse är tydligt markerade.

104 §

Tillträdesrätt

Luftfartsförvaltningen skall bevilja dem som arbetar på flygplatsens behörighetsområden eller som regelbundet rör sig där tillträdesrätt, om det av en normal eller begränsad säkerhetsutredning enligt lagen om säkerhetsutredningar (177/2002) som gäller sökanden eller av en kontroll av sökandens bakgrund som utförts i en annan stat framgår att sökanden

1) inte har dömts till fängelsestraff för brott som visar allmän likgiltighet för andras säkerhet, för narkotikabrott eller för tillhörighet till en organiserad kriminell sammanslutning,

2) inte har dömts till bötesstraff för överträdelse av bestämmelserna eller föreskrifterna om flygsäkerhet eller luftfartsskydd för den civila luftfarten, och

3) inte genom sin tidigare verksamhet har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrifterna att det ger anledning att misstänka att sökanden inte förmår eller vill följa bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för flygsäkerheten och luftfartsskyddet för den civila luftfarten.

Luftfartsförvaltningen kan uppskjuta behandlingen av ett ärende som gäller beviljande av tillträdesrätt, om förundersökning, åtalsprövning eller domstolsbehandling avseende ett brott enligt 1 mom. 1 eller 2 punkten är anhängigt för sökandens vidkommande.

Polismän, gränsbevakningsmän och tullmän har tillträdesrätt enligt denna paragraf på

basis av sina arbetsuppgifter.

105 §

Behörighetskort och passerkort för fordon

I förordningen om skyddsregler och i de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den finns bestämmelser om behörighetskort och passerkort för fordon vilka behövs för passagekontroll.

Ledningsenheten för flygplatsen utfärdar behörighetskort och passerkort för fordon för dem som beviljats tillträdesrätt. Ledningsenheten för flygplatsen kan begränsa tillträdesrätten enligt 104 § till att gälla endast andra än flygplatsens behörighetsområden.

Ledningsenheten för flygplatsen kan kräva att behörighetskorten eller passerkorten för fordon återlämnas, om de används på ett sätt som äventyrar genomförandet av eller effektiviteten hos skyddsåtgärder enligt förordningen om skyddsregler eller detta kapitel. Polisen skall vid behov bistå när behörighetskort och passerkort för fordon skall återlämnas till ledningsenheten för flygplatsen.

Ledningsenheten för flygplatsen kan ta ut en avgift för behörighetskort och passerkort för fordon vilken motsvarar kostnaderna för tillverkningen och hanteringen. Avgiften skall vara icke-diskriminerande.

106 §

Ingripande i godkännanden i anslutning till tryggande av flygtrafiken

I 16 kap. finns bestämmelser om administrativa påföljder vid tillsyn över tillstånd och godkännanden som avses i detta kapitel.

107 §

Förutsättningar för inträde till säkerhetskontrollörsutbildning

De som deltar i säkerhetskontrollörsutbildning skall ha godkänts av Luftfartsförvalt-

ningen. För godkännande förutsätts att sökanden

- 1) har fyllt 18 år,
- 2) uppfyller de villkor för beviljande av tillträdesrätt som avses i 104 § 1 mom.,
- 3) har den synskärpa och hörsel som krävs för uppgifterna.

Med avvikelse från 1 mom. gäller att polismän godkänns för säkerhetskontrollörsutbildning av chefen för den enhet som ansvarar för polisverksamheten. Gränsbevakningsmän godkänns av kommandören för gränsbevaknings- och sjöbevakningssektionen och tullmän av tullstyrelsen.

108 §

Utbildningsprogram för luftfartsskydd för den civila luftfarten

Luftfartsförvaltningens godkännande kan sökas för program som hänför sig till utbildning av följande personer:

- 1) säkerhetskontrollör,
- 2) den som ansvarar för tillhandahållandet och utvecklingen av säkerhetsutbildning,
- 3) den som ansvarar för att de säkerhetskrav som gäller flygplatsen och lufttrafikföretaget uppfylls.

För att ett utbildningsprogram skall godkännas förutsätts att utbildningen uppfyller kraven enligt punkt 12 i bilagan till förordningen om skyddsregler.

Ett godkänt utbildningsprogram gäller i tre år från och med datumet för godkännande. Luftfartsförvaltningen kan förelägga att utbildningsprogrammet under den tid det gäller skall ändras så som lagstiftningen och den tekniska utvecklingen förutsätter.

Luftfartsförvaltningen kan återkalla godkännandet av ett utbildningsprogram, om det framkommer att utbildningen inte tillhandahålls i enlighet med utbildningsprogrammet och de kompletterande ändringar som avses i 3 mom. och att utbildningen därför inte motsvarar sitt syfte, och att utbildningen inom en skälig tid som Luftfartsförvaltningen bestämmer inte har ändrats så att den motsvarar kraven.

109 §

Utrustning som skall användas som stöd för luftfartsskyddet

Luftfartsförvaltningen kan återkalla ett godkännande i enlighet med förordningen om skyddsregler av utrustning som skall användas som stöd för luftfartsskyddet, om det visar sig att utrustningen inte uppfyller de kriterier för godkännande som anges i förordningen om skyddsregler och om inte utrustningen utan dröjsmål ändras så att det uppfyller kraven.

12 kap.

Flygtrafiktjänst

110 §

Kapitlets tillämpningsområde

Bestämmelser om flygtrafiktjänst finns i

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

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

3) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (*förordningen om luftrummet*),

4) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (*förordningen om driftskompatibilitet*),

5) de förordningar som kommissionen utfärdar med stöd av förordningarna enligt 1—4 punkten.

Utöver förordningarna i 1 mom. skall bestämmelserna i detta kapitel tillämpas i fråga om flygtrafiktjänst.

111 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *efterspanings- och räddningstjänst för luftfart* åtgärder för att rädda ett luftfartyg och människorna i det när luftfartyget är nödställt, försvunnet, utsatt för hotande fara eller har drabbats av en olycka,

2) *gemensamt europeiskt luftrum* ett system som baserar sig på förordningarna enligt 110 § 1 mom.,

3) *kontrollzon* ett kontrollerat luftrum som sträcker sig från mark- eller vattenytan upp till en fastställd övre gräns,

4) *terminalområde* ett kontrollområde i anslutning till en större flygplats eller flera större flygplatser,

5) *flyginformationszon* ett luftrum med definierade gränser där flyginformationstjänster tillhandahålls,

6) *luftrumsklass* ett luftrum med definierade gränser där flygningar av bestämda typer kan genomföras och där fastställda flygtrafikledningstjänster tillhandahålls och regler följs.

I artikel 2 i ramdirektivet bestäms om innehållet i begreppen *flygtrafiktjänster*, *flygvädertjänster*, *luftrumsblock*, *funktionellt luftrumsblock*, *flygvägsnät*, *rutt* och *sektor*.

112 §

Nationell tillsynsmyndighet i det gemensamma europeiska luftrummet

Luftfartsförvaltningen sörjer för den finska tillsynsmyndighetens uppgifter enligt ramförordningen, förordningen om tillhandahållande av tjänster och förordningen om driftskompatibilitet i det gemensamma europeiska luftrummet, om inte något annat bestäms nedan.

Statens revisionsverk är behörig myndighet för bokföringen för de leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster inom det luftrum som Finland ansvarar för.

I 16 kap. bestäms om administrativa påföljder i samband med tillsyn över tillstånden.

113 §

Strukturering av luftrummet

Luftfartsförvaltningen beslutar om inrättande och ändring av luftrumsblock och funktionella luftrumsblock som bildas av dem. Vid beslutsfattandet skall Luftfartsförvaltningen ta hänsyn till smidig flygtrafik, försvarsaspekter, samordning av civil och militär luftfart samt förutsättningar för sportflygning. Om ett funktionellt luftrumsblock är viktigt med tanke på försvaret eller territorialövervakningen, skall Luftfartsförvaltningen förhandla med försvarsministeriet och inrikesministeriet innan den fattar beslut.

På framställning av leverantören av flygtrafikledningstjänster fastställer Luftfartsförvaltningen

- 1) indelningen av luftrummet i luftrumsklasser,
- 2) sektorerna,
- 3) färdvägarna utanför kontrollzonen, terminalområdet och flyginformationszonen,
- 4) gränserna för kontrollzonen, terminalområdet och flyginformationszonen,
- 5) platserna för överskridande av riksgränserna,
- 6) tillfälligt reserverade områden,
- 7) militära kontrollområden.

Luftfartsförvaltningen skall höra den militära luftfartsmyndigheten i sådana fall då de beslut som avses i 1 och 2 mom. påverkar den militära luftfarten, och inrikesministeriet då besluten påverkar flygning över riksgränsen.

114 §

Specialbestämmelser om användning av luftrummet

Leverantören av flygtrafikledningstjänster ansvarar för flygmetoderna inom kontrollzonen, terminalområdet och flyginformationszonen.

Luftfartsförvaltningen meddelar vid behov sådana föreskrifter som förutsätts för trygg och smidig luftfart och som gäller på vissa flygvägar eller i vissa delar av luftrummet behövlig utrustning, personalutbildning och flygmetoder. När Luftfartsförvaltningen be-

reder föreskrifterna skall den beakta de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt JAA:s, ECAC:s och Eurocontrols normer och rekommendationer.

115 §

Tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster och flygvädertjänster

Kommunikationsministeriet utser en leverantör av flygtrafikledningstjänster inom ett luftrumsblock. Innan kommunikationsministeriet utser leverantören av flygtrafikledningstjänster skall ministeriet höra inrikesministeriet och försvarsministeriet och beakta särdragen hos de flygtrafikledningstjänster som tillhandahålls inom luftrumsblocket, en bibehållen hög säkerhetsnivå, effektiv användning av luftrummet samt möjligheter att utföra uppgifter i anslutning till efterspanings- och räddningstjänst, territorialövervakning och krishantering. Leverantören av flygtrafikledningstjänster utses så att detta förenas med villkor som gäller ändring, begränsning, tillfälligt avbrott eller återkallande.

Efter att ha hört försvarsministeriet och leverantören av flygtrafikledningstjänster kan kommunikationsministeriet utse en leverantör av flygvädertjänster som skall tillhandahålla all eller vissa former av väderleksinformation med ensamrätt inom en del av det luftrum som Finland ansvarar för. Innan kommunikationsministeriet utser leverantören av flygvädertjänster skall ministeriet ta hänsyn till en bibehållen hög säkerhetsnivå och möjligheter att utföra uppgifter som hänför sig till efterspanings- och räddningstjänst, territorialövervakning och krishantering. Leverantören av flygvädertjänster utses så att detta förenas med villkor som gäller ändring, begränsning, tillfälligt avbrott eller återkallande.

På framställning av leverantören av flygtrafikledningstjänster kan kommunikationsministeriet besluta att flygtrafikledningstjänster och flygvädertjänster skall tillhandahållas endast på engelska inom ett visst luftrumsblock, om det är nödvändigt för att trygga flygsäkerheten med hänsyn till flygtrafikens

huvudsakliga sammansättning inom det aktuella luftrummsblocket.

116 §

Samordning av civil och militär luftfart

Försvarsministeriet och kommunikationsministeriet kommer överens om hur behoven inom den civila och den militära luftfarten skall beaktas när flygtrafiktjänster tillhandahålls.

När luftrummet används skall principen om smidig användning av luftrummet tillämpas på det sätt som avses i artikel 7 i förordningen om luftrummet.

117 §

Certifikat, kompetensbevis, behörigheter, godkännanden och medicinska kompetensbevis för flygtrafiktjänstpersonal

Flygledare och flygledarelever som utför flygkontrolluppgifter skall ha

1) av Luftfartsförvaltningen beviljat eller godkänt certifikat, de behörigheter och godkännanden som förutsätts för uppgiften samt ett medicinskt kompetensbevis, eller

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

De som är verksamma som flyginformatörer skall ha

1) av Luftfartsförvaltningen beviljat kompetensbevis och de behörigheter och godkännanden som förutsätts för uppgiften samt ett medicinskt kompetensbevis,

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

3) ett certifikat som avses i 1 mom.

Luftfartsförvaltningen meddelar närmare föreskrifter som förutsätts för flygsäkerheten utifrån bilaga 1 till Chicagokonventionen och Eurocontrols bestämmelser kompletterade

med undantag och tillägg av geografiska, klimatologiska och trafikmässiga skäl eller för att samordna internationell praxis med förhållandena i Finland, i fråga om certifikat, behörigheter, kompetensbevis och godkännanden samt medicinska kompetensbevis som krävs av flygledare, flygledarelever och flyginformatörer.

118 §

Utbildning av flygtrafiktjänstpersonal

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

Luftfartsförvaltningen meddelar vid behov föreskrifter om utbildningen av och behörigheten för den tekniska personalen inom flygtrafiktjänst. När Luftfartsförvaltningen bereder föreskrifterna skall den beakta de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt Eurocontrols normer och rekommendationer.

Luftfartsförvaltningen godkänner behörighetssystemet för den tekniska personalen inom flygtrafiktjänsten. Ett godkännande skall beviljas, om sökanden uppfyller de krav som ställts utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och utifrån Eurocontrols normer och rekommendationer. Luftfartsförvaltningen övervakar verksamheten för den som ansvarar för behörighetssystemet.

För säkerställande av en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Luftfartsförvaltningen utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån Eurocontrols normer och rekommendationer, närmare föreskrifter om utbildningsorganisationerna enligt 1 mom. i fråga om

1) personalens utbildning, erfarenheter och yrkeskunskaper,

2) utbildningsprogram, arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

I 16 kap. bestäms om administrativa påföljder i samband med tillsyn över godkännanden som gäller utbildningsorganisationer.

119 §

Efterspanings- och räddningstjänst för luftfart

Utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen meddelar Luftfartsförvaltningen föreskrifter om efterspanings- och räddningstjänst för luftfart.

Den som utsetts till leverantör av flygtrafikledningstjänster skall sörja för att efterspanings- och räddningstjänster för luftfart ordnas.

Om det finns flera leverantörer av flygtrafikledningstjänster, skall kommunikationsministeriet besluta om hur efterspanings- och räddningstjänsterna skall ordnas. Bestämmelser om grunderna för ersättning för uppdrag i situationer som avses i detta moment utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet.

Ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg eller den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller på en flygplats eller vid någon annan anläggning för luftfart skall delta i efterspanings- och räddningstjänst för luftfart samt i flyggräddningsövningar, om inte han eller hon kan lägga fram ett giltigt hinder. För person- eller egendomsskador som vållats den som ålagts att delta i efterspanings- och räddningstjänst för luftfart skall betalas ersättning av statens medel enligt skadeståndslagen (412/1974).

120 §

Avgifter för flygtrafiktjänst

Luftfartsförvaltningen skall övervaka att avgifterna för flygtrafiktjänst bestäms i enlighet med artikel 15 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.

121 §

Insamling av uppgifter som gäller genomförandet av det gemensamma europeiska luft- rummet

Luftfartsförvaltningen har rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna få de uppgifter som behövs för bedömning av genomförandet av det gemensamma europeiska luft- rummet.

122 §

Upptagningar inom flygtrafiktjänstverksamheten

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster skall se till att lägesbilder av trafiken och flygtrafiktjänstens tele- och radiokommunikation upptas och förvaras på ett sådant sätt att de är skyddade mot obehörig insyn.

Luftfartsförvaltningen meddelar närmare föreskrifter om upptagningssätt och förvaringstider för upptagningarna med beaktande av behoven av att utreda luftfartsolyckor, tillbud och händelser, den upptagningsteknik som används och motsvarande omständigheter.

Om inte något annat följer av annan lagstiftning, får upptagningarna användas utslutande för undersökning av olyckor, tillbud och motsvarande situationer samt för flygtrafiktjänstleverantörens eget flygsäkerhetsarbete. Upptagningar av lägesbilder av trafiken får dessutom användas för miljökonsekvensbedömning och planering av luftrummet.

13 kap.

Luftfartsolyckor, tillbud och händelser

123 §

Rapportering av luftfartsolyckor och allvarliga tillbud

Luftfartsförvaltningen skall underrättas om olyckor och allvarliga tillbud. Luftfartsförvaltningen meddelar föreskrifter om hur rapporteringen skall göras.

124 §

Undersökning av luftfartsolyckor

Bestämmelser om undersökning av olyckor och allvarliga tillbud inom luftfarten finns i lagen om undersökning av olyckor (373/1985).

125 §

Undersökning som ordnas av Luftfartsförvaltningen

Luftfartsförvaltningen undersöker andra med luftfart förknippade tillbud och händelser än sådana som undersöks enligt 124 §, om undersökningen är nödvändig för att främja flygsäkerheten.

Luftfartsförvaltningen kan anlita utomstående experter vid undersökningen.

126 §

Påträffande av luftfartyg eller delar av luftfartyg

Den som påträffar ett luftfartyg eller en del av ett luftfartyg eller gods som transporterats med luftfartyg, under omständigheter där det finns anledning att misstänka att en olycka har inträffat, skall anmäla fyndet till kretsalarmeringscentralen, räddningsverket, Centralen för undersökning av olyckor, Luftfartsförvaltningen, flygräddningscentralen eller polisen. Ett påträffat föremål får inte bortskaffas utan tillstånd av den myndighet som undersöker saken, om inte vägande skäl föreligger.

I fråga om annat hittegods enligt 1 mom. än luftfartyg eller en del av ett luftfartyg gäller i övrigt hittegodslagen (778/1988). En myndighet kan dock överlämna hittegods till den som har rätt till det, även om hittelön eller kostnadsersättning enligt hittegodslagen inte har betalats.

127 §

Borttransport av vrak

Efter att ha hört undersökningsmyndighe-

ten kan Luftfartsförvaltningen förelägga ägaren, innehavaren eller operatören att bortskaffa luftfartyget, en del av luftfartyget eller gods som har funnits ombord på luftfartyget från olycksplatsen eller undersökningsplatsen.

128 §

Rapportering av händelser

Utöver vad som bestäms i gemenskapens lagstiftning skall de som bedriver luftfartsverksamhet, deras anställda och de som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten underrätta Luftfartsförvaltningen om sådana tillbud, driftsavbrott, defekter, fel eller andra avvikande omständigheter (*händelser*) i anslutning till framförande, underhåll, reparation och tillverkning av ett luftfartyg samt i anslutning till verksamheterna och flygtrafik-tjänsterna på flygplatsen som äventyrar eller utan ingripande kan äventyra säkerheten för luftfartyget, personerna ombord eller för vilka andra personer som helst.

Följande personer skall rapportera om händelser som avses i 1 mom.:

- 1) luftfartygs ägare, innehavare, operatörer eller befälhavare,
- 2) innehavare av tillstånd eller godkännanden som berättigar till luftfartsverksamhet,
- 3) innehavare av certifikat eller kompetensbevis,
- 4) de som utför sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten.

Luftfartsförvaltningen meddelar utifrån förteckningen över exempel i bilagorna I och II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG om rapportering av händelser inom civil luftfart (*händelsedirektivet*) närmare föreskrifter om rapportering av händelser samt sådana närmare föreskrifter om rapportering av händelser som annars förutsätts för flygsäkerhetsarbetet.

129 §

Registrering av rapporter om händelser

Luftfartsförvaltningen skall registrera rapporter om olyckor, allvarliga tillbud och hän-

dels i sin databas så som föreskrivs i artiklarna 5 och 8.2 i händelsedirektivet.

130 §

Utbyte av information om händelser

Luftfartsförvaltningen skall ställa säkerhetsinformation som införts i olycksfalls- och händelsedatabaserna till förfogande för de behöriga myndigheterna i andra medlemsstater och för kommissionen så som föreskrivs i artikel 6 i händelsedirektivet.

Bestämmelser om sekretess för information om händelser finns i 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Luftfartsförvaltningen kan dessutom hemlighålla omständigheter som gäller information om händelser, när utlämnande av uppgifter om omständigheterna kan äventyra möjligheterna att få information i fortsättningen.

131 §

Användning av information om händelser

Myndigheten får inte vidta rättsliga åtgärder på grund av oöverlagda eller oavsiktliga överträdelser som myndigheten får kännedom om, endast på grund av att de har rapporterats med anledning av kravet i 128 §, förutom när det är fråga om en sådan försummelse av skyldigheter som kan betraktas som grov oaktsamhet eller ett förfarande som är straffbart enligt strafflagen.

Verksamhetsutövarna får inte behandla sådana anställda på ett diskriminerande sätt som lämnar in en rapport om tillbud som de eventuellt känner till.

14 kap.

Driftsrestriktioner av bullerskäl vid flygplatser

132 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *direktivet om bullerkontroll* Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG om

regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen,

2) *jetplan* civila jetdrivna underljudsflygplan som har en tillåten startmassa på 34 000 kilogram eller mer eller för vilka den godkända passagerarkapaciteten är mer än 19 passagerare, med undantag av sittplatser avsedda endast för besättningen.

3) *jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal* jetplan som överskrider certifieringsgränserna i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till Chicagokonventionen med en sammanlagd avvikelse på högst 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels); med sammanlagd avvikelse avses här det värde i EPNdB som erhålls genom summering av skillnaderna mellan certifierad nivå på bullerutsläpp och högsta tillåtna bullernivå vid de tre referenspunkter för bullermätningen som fastställs i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen,

4) *bullerområde* ett område där bullernivån LDEN av flygtrafiken på flygplatsen enligt kalkylerade utredningar överstiger 55 dB(A).

133 §

Driftsrestriktionernas tillämpningsområde och innehåll

För att förebygga bullerolägenheter kan Luftfartsförvaltningen i enlighet med 134—136 § besluta att införa driftsrestriktioner vid en flygplats vid vilken det sammanlagda antalet starter och landningar med jetplan under de tre senaste kalenderåren i medeltal uppgått till fler än 50 000 per år. Driftsrestriktionerna kan gälla jetplans tillträde till flygplatsen, trafikförbud för jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal samt tider för trafik med jetplan.

134 §

Principer som gäller driftsrestriktioner

När nödvändigheten och omfattningen av driftsrestriktioner övervägs skall god avvägning följas. Enligt detta undersöks möjligheterna att tillämpa olika åtgärder för bullerbekämpning och konsekvenserna av dem, så-

som minskning av luftfartygens bulleremission, planering av markanvändningen och genomförande av den, flygmetoder som minskar spridningen av buller och konsekvenserna av driftsrestriktionerna.

Vid införande av driftsrestriktioner skall beaktas de kostnader som de medför, restriktionernas nödvändighet när det gäller bullerbekämpningen, flygplatsens särdrag samt att driftsrestriktionerna inte diskriminerar vissa lufttrafikföretag eller tillverkare av luftfartyg på grund av att de kommer från vissa stater eller på andra grunder. Driftsrestriktioner som utgår från ett jetplans prestanda skall basera sig på det buller jetplanet orsakar i enlighet med definitionen i det certifieringsförfarande som fastställs i volym I i bilaga 16 till Chicagokonventionen.

135 §

Bedömning av behovet av driftsrestriktioner

Innan driftsrestriktioner införs vid en flygplats skall ledningsenheten för flygplatsen göra en bedömning av behovet av dem. Vid bedömningen skall

- 1) de aktuella förhållandena vid flygplatsen utredas,
- 2) eventuella effekter om inga ytterligare åtgärder vidtas uppskattas,
- 3) behovet av kompletterande åtgärder bedömas.

Av bedömningen skall framgå faktorer som avses i bilaga II till direktivet om bullerkontroll.

En bedömning av behovet av driftsrestriktioner behövs emellertid inte, om

- 1) uppgifter som motsvarar dem som fås genom bedömningen ingår i den bedömning av miljökonsekvenserna vid flygplatsen som avses i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning,

2) det har gått mindre än fem år sedan den senaste bedömningen av behovet av driftsrestriktioner, eller om

- 3) avsikten är att göra en mindre ändring i en gällande driftsrestriktion och ändringen inte har någon betydande inverkan på lufttrafikföretagens kostnader vid flygplatsen.

Luftfartsförvaltningen skall i enlighet med förvaltningslagens bestämmelser om hörande

av parter ge dem vilkas fördel, rätt eller skyldighet saken gäller tillfälle att bli hörda i fråga om den utredning som gäller bedömningen av behovet av driftsrestriktioner. Luftfartsförvaltningen skall dessutom begära utlåtande i saken av kommunerna inom flygplatsens bullerområde och av den regionala miljöcentralen.

136 §

Särskilda driftsrestriktioner för jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal

Konstateras andra slags driftsrestriktioner vara otillräckliga enligt den bedömning som avses i 135 §, kan Luftfartsförvaltningen förbjuda eller begränsa trafik med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal.

Innan ett sådant förbud som avses i 1 mom. träder i kraft skall trafiken begränsas på det sättet att jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal endast får använda flygturer som motsvarar föregående års flygturer. Begränsningen får träda i kraft tidigast sex månader efter det att beslutet om förbudet har givits.

Efter att den begränsning som avses i 2 mom. har trätt i kraft skall trafiken med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal begränsas så att antalet jetplan minskas med 20 procent om året tills trafiken helt har upphört. Begränsningen får träda i kraft tidigast sex månader efter det att den begränsning som avses i 2 mom. har trätt i kraft.

137 §

Underrättelse om driftsrestriktioner

De begränsningar som avses i 136 § skall anmälas i enlighet med artikel 11 i direktivet om bullerkontroll.

138 §

Undantag från driftsrestriktioner

Luftfartsförvaltningen kan medge undantag från driftsrestriktionerna på begäran av ledningsenheten för flygplatsen eller ägaren, in-

nehavaren eller operatören av ett jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal, om det är fråga om

1) enstaka starter eller landningar på eller kortvarig exceptionell trafik till flygplatsen, eller

2) en enstaka landning med jetplanet på flygplatsen för ändringsarbeten, reparationer eller underhåll och den start från flygplatsen som sker efter detta.

15 kap.

Skadeståndsansvar och försäkringar

139 §

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 oakt-samhet 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 luftfartygsregistret.

Bestämmelserna i 2 mom. tillämpas inte på en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart vållar ett annat luftfartyg, som när skadan inträffar även används för luftfart, eller vållar 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 skall då ersättas av luftfartygets ansvarsförsäkring till den del den som vållat skadan inte förmår ersätta den.

Om skadeståndsansvaret för en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart vållar en person eller egendom som transporteras i samma luftfartyg bestäms särskilt.

140 §

Skadeståndsansvar för samordnare för flygplatser

Skadeståndsansvar för samordnare som avses i slot-förordningen fastställs enligt skadeståndslagen. En samordnare ansvarar dock bara för de skador som han eller hon uppsåtligt eller av grov oakt-samhet vållar vid utförandet av sina uppgifter enligt nämnda förordning.

141 §

Försäkringar

Bestämmelser om försäkringar i händelse av skador vid luftfart finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (förordningen om luftfartsförsäkring). Bestämmelserna i 142 § skall tillämpas till den del förordningen inte är tillämplig eller till den del det i förordningen inte finns några bestämmelser om omständigheter som hänför sig till försäkring.

142 §

Nationella försäkringskrav

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 Luftfartsförvaltningen.

I fråga om luftfartyg vars högsta godkända startmassa är 2 700 kilogram som används vid icke-kommersiell drift skall 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 det lägsta belopp som anges i den nämnda punkten och som gäller luftfartyg som avses i detta moment.

För ett luftfartyg som används för grundläggande flygutbildning skall 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 olycksfallsförsäkring (608/1948).

16 kap.

Administrativa påföljder som gäller tillstånd och godkännanden

143 §

Tillämpningsområde

Vad som i detta kapitel bestäms om tillstånd gäller sådana certifikat, behörigheter, kompetensbevis och godkännanden samt sådan rätt att använda luftfartyg eller anordningar enligt 6 § 3 mom. som beviljas personer liksom tillstånd och godkännanden som beviljas organisationer.

Detta kapitel tillämpas, om det inte i gemenskapens lagstiftning bestäms något annat om administrativa påföljder som gäller tillstånd.

144 §

Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer

Luftfartsförvaltningen kan vid behov vidta åtgärder enligt 14—148 § när en person inehar

- 1) flygcertifikat jämte behörigheter
- 2) certifikat för underhållspersonal,
- 3) certifikat för flygtrafiktjänstpersonal,
- 4) flyginformatörens kompetensbevis,
- 5) godkännande för säkerhetskontrollörer,
- 6) godkännande för personer som ansvarar för utveckling och tillhandahållande av säkerhetsutbildning,
- 7) godkännande för personer som ansvarar för att flygtrafikföretagen eller flygplatserna iakttar säkerhetskraven, eller

8) tillträdesrätt till en flygplats.

Med avvikelse från 1 mom. är chefen för den enhet som ansvarar för polisverksamheten behörig myndighet i fråga om godkännande för säkerhetskontrollörer som beviljats polismän. Kommendören för gränsbevaknings- eller sjöbevakningssektionen är behörig myndighet i fråga om godkännande för säkerhetskontrollörer som beviljats gränsbevakningsmän. Tullstyrelsen är behörig myndighet i fråga om godkännande för säkerhetskontrollörer som beviljats tullmän.

145 §

Anmärkingar och varningar som gäller personer

En i 144 § avsedd person kan ges en anmärkning, om personen av oaktsamhet handlar i strid med sina på bestämmelser eller föreskrifter baserade skyldigheter i en uppgift som påverkar flygsäkerheten eller luftfartsskyddet för den civila luftfarten. Anmärkningen kan ges muntligt eller skriftligt.

En i 144 § avsedd person kan ges en varning, om personen

1) uppsåtligen handlar i strid med sina på bestämmelser eller föreskrifter baserade skyldigheter i en uppgift som påverkar flygsäkerheten,

2) genom att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa, eller

3) handlar i strid med bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfartsskydd för den civila luftfarten.

Varningen ges skriftligt.

146 §

Verksamhetsförbud för personer

En i 144 § avsedd person kan förbjudas att bedriva den verksamhet som tillståndet berättigar till, om personen

1) på grund av sjukdom eller handikapp eller av någon annan orsak som påverkar flygsäkerheten inte längre uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet,

2) vad kunskaperna, färdigheterna, utbildning eller erfarenhet beträffar inte längre

uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet,

3) trots en anmärkning eller varning fortsätter att bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart,

4) genom att i väsentlig grad eller upprepade gånger bryta mot bestämmelserna eller föreskrifterna om luftfart visar bristande vilja eller förmåga att följa dessa, eller

5) genom sin verksamhet i övrigt har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrifterna att det ger anledning att misstänka att tillståndshavaren inte förmår eller vill följa bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för säkerheten.

Ett verksamhetsförbud som avses i 1 mom. 1 och 2 punkten gäller till dess att villkoren för erhållande av tillståndet uppfylls. Ett verksamhetsförbud som avses i 3—5 punkten utfärdas för viss tid avvägd enligt hur allvarlig förseelsen är eller tills vidare.

En tillståndshavare kan förbjudas att bedriva den verksamhet som tillståndet berättigar till, om Luftfartsförvaltningen prövar eller behandlar ett ärende som kan leda till ett verksamhetsförbud enligt 1 mom. eller återkallande av ett medicinskt kompetensbevis enligt 147 §. Ett sådant föreläggande gäller högst till dess att det aktuella ärendet har avgjorts. Verksamhetsförbud antecknas bland den berördas uppgifter i certifikatregistret.

147 §

Återkallande av medicinska kompetensbevis

Ett medicinskt kompetensbevis kan återkallas, om innehavaren på grund av sjukdom eller handikapp eller av någon annan orsak som påverkar flygsäkerheten inte längre uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet.

148 §

Återställande av certifikat eller kompetensbevis till myndigheten

I de fall som avses i 146 och 147 § kan tillståndshavaren åläggas att utan dröjsmål återställa sitt certifikat eller kompetensbevis till den beviljande myndigheten.

149 §

Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer

Luftfartsförvaltningen kan vid behov vidta åtgärder enligt 150—152 §, om det är fråga om

1) en organisation som beviljats tillstånd enligt 6 § 3 mom. att frångå trafikreglerna för luftfart beträffande ett obemannat luftfartyg som används för experimentella ändamål och forskning,

2) en organisation som svarar för luftvärdighet,

3) en planerings-, tillverknings- eller underhållsorganisation,

4) en utbildningsorganisation för underhållspersonal,

5) en drifttillståndshavare,

6) den som idkar regelbunden flygtrafik eller chartertrafik mellan Finland och ett tredje land,

7) en innehavare av bruksflygtillstånd,

8) en anordnare av flygutbildning, flygupervisning eller flygtävling,

9) den som driver flygplatsen,

10) en säkerhetsgodkänd speditör eller postoperatör eller en säkerhetsgodkänd postförvaltning,

11) en leverantör av flygtrafiktjänster,

12) en utbildningsorganisation för flygtrafiktjänstpersonal, eller

13) en innehavare av ett flyghindertillstånd enligt 159 §.

150 §

Anmärkingar och varningar som gäller organisationer

Om innehavaren av ett tillstånd som beviljats en organisation inte iakttar villkoren för ett godkännande som avses i denna lag eller andra bestämmelser som gäller den verksamhet som tillståndet avser, kan tillståndshavaren ges en anmärkning eller varning.

En varning ges, om en anmärkning inte kan anses vara tillräcklig med hänsyn till de samlade omständigheter som framgår av ärendet. Varningen ges skriftligt.

151 §

Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer

Luftfartsförvaltningen kan ändra eller begränsa ett tillstånd som avses i denna lag och som beviljats en organisation, återkalla tillståndet eller temporärt förbjuda den verksamhet som tillståndet avser, om

1) det finns grundad anledning att misstänka att den som bedriver verksamhet enligt tillståndet inte förmår bedriva sin verksamhet på ett betryggande sätt,

2) förutsättningar för beviljande av tillstånd inte längre föreligger och fel eller brister i förutsättningarna inte rättas inom utsatt tid,

3) tillståndshavaren i väsentlig grad inte iakttar tillståndsvillkoren eller andra bestämmelser som gäller den verksamhet som tillståndet avser,

4) tillståndshavaren trots anmärkning eller varning fortsätter verksamheten i strid med tillståndsvillkoren eller fortsätter att bryta mot andra bestämmelser som gäller verksamheten, eller om

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

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

Ett drifttillstånd, tillstånd för charterflyg och trafiktillstånd förfaller, om

1) tillståndshavaren inte har börjat utöva trafikrättigheterna i enlighet med villkoren i sitt trafiktillstånd,

2) tillståndshavaren upphör med eller avbryter sin flygverksamhet och inte inom den tid som Luftfartsförvaltningen sätter ut, minst sex månader, visar att tillståndshavaren fortfarande uppfyller de verksamhetsmässiga och ekonomiska villkoren för erhållande av tillstånd eller att trafikavbrottet beror på sådana exceptionella omständigheter som trafiktillståndshavaren inte har kunnat påverka, eller om

3) de förutsättningar som föreskrivits för erhållande av tillstånd inte längre finns och tillståndshavaren inte gör en rättelse inom en

tid som Luftfartsförvaltningen sätter ut, minst en månad.

152 §

Återkallande av tillstånd på grund av försummade avgifter

Myndigheten kan återkalla ett tillstånd som den beviljat, om den avgift som föreskrivits för tillståndet inte trots uppmaning har betalats inom en skälig utsatt tid.

153 §

Vite samt hot om tvångsutförande och avbrytande

Luftfartsförvaltningen kan förena ett åläggande eller förbud som den har meddelat med stöd av denna lag eller en gemenskapsförordning med vite eller hot om tvångsutförande eller avbrytande så som bestäms i vitelagen (1113/1990).

17 kap.

Särskilda bestämmelser

154 §

Luftfartsförvaltningens rätt att få information och utföra inspektioner

De som bedriver luftfartsverksamhet liksom luftfartygs ägare, innehavare eller operatörer samt de som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten skall, till den del de förfogar över eller har tillgång till informationen, på begäran av Luftfartsförvaltningen utan hinder av sekretessbestämmelserna lämna den följande upplysningar för tillsynen över luftfartsverksamheten:

1) uppgifter om luftfartyg och trafiken med dem, inbegripet upptagningar av lägesbilder,

2) upptagningar från flygtrafiktjänsten, efterspanings- och räddningstjänsten för luftfart samt luftfartygens telefon- och radiokommunikation,

3) andra än i 1 och 2 punkten avsedda uppgifter som behövs med tanke på flygsäkerheten,

4) uppgifter om verksamhetsutövarens verksamhet, ekonomi och försäkringar.

Luftfartsförvaltningen har rätt att på begäran få för skötseln av de uppgifter som avses i denna lag behövlig information av

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

Luftfartsförvaltningen har rätt att för utförandet av de uppgifter som avses i denna lag samt för tillsynen över efterlevnaden av de gemenskapsförordningar som nämns i 2, 67, 98, 110 och 141 §

- 1) få tillträde till luftfartyg och andra platser där luftfartsverksamhet bedrivs, dock inte bostadslokaler,
- 2) även i övrigt granska verksamheten hos dem som bedriver luftfartsverksamhet.

155 §

Rätt att få handräckning

Luftfartsförvaltningen har rätt att för skötseln av de uppgifter som ålagts den få handräckning av polisen, gränsbevakningsväsendet och försvarsmakten.

156 §

Tillsynsregister

Över de tillstånd, rättigheter och godkännanden som Luftfartsförvaltningen har utfärdat med stöd av denna lag förs register. I fråga om registren tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet, personuppgiftslagen samt 2 och 6 kap. i denna lag.

157 §

Besättningskort

Luftfartsförvaltningen beviljar på ansökan luftfartygens besättning ett besättningskort. Till ansökan skall fogas en försäkran av innehavaren av operativ licens om att sökanden är anställd hos innehavaren.

För att ett besättningskort skall beviljas och gälla förutsätts att

1) sökanden som medlem av besättningen på ett luftfartyg är anställd hos en innehavare av operativ licens som beviljats av Luftfartsförvaltningen,

2) sökanden uppfyller villkoren för att tillträdesrätt enligt 104 § skall beviljas.

Innehavare av operativ licens skall underätta Luftfartsförvaltningen när anställningsförhållandet för den som innehar ett besättningskort upphör.

158 §

Föreskrifter om miljökonsekvenserna av luftfart

Med hänsyn till den goda avvägning som avses i 134 § kan Luftfartsförvaltningen meddela föreskrifter om flyg- och underhållsverksamhet, om det är nödvändigt för att minska eller förhindra buller från luftfartyg eller andra skadliga miljökonsekvenser eller för att medge tillåtna undantag. Föreskrifterna kan gälla

- 1) tid och sätt för användning av flygplatser och antalet starter och landningar,
- 2) begränsning eller förbud under bestämda tider när det gäller testningar som hänför sig till underhållet,
- 3) begränsning av användningen av exceptionellt bullersamma flygplan,
- 4) förbud mot att efter en övergångstid använda en tidigare godkänd flygplanstyp.

159 §

Flyghinder

En mast, en lyftkran, en belysningsanläggning, en radioanläggning eller någon annan anordning, en byggnad, en konstruktion eller ett märke får inte sättas upp, utformas eller riktas så att de av misstag kan förväxlas med anläggningar eller märken som tjänar luftfarten. En konstruktion eller anordning som avses här får inte heller störa anläggningar som tjänar luftfarten eller flygtrafiken eller i övrigt äventyra flygsäkerheten.

För att anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken som eventuellt kan medföra förväxling, störningar eller risker enligt

1 mom. skall få sättas upp krävs ett flyghindertillstånd, om hindret

1) reser sig högre än 30 meter över markytan, eller

2) reser sig mer än 10 meter över markytan och är beläget inom en sådan rektangel runt en flygplats, en flygplats för lätta luftfartyg eller en bana på en reservlandningsplats vars långsidor är på 500 meters avstånd från banans centrumlinje och kortsidor på 2 500 meters avstånd utåt från bantrösklarna.

Tillstånd att sätta upp anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken enligt 2 mom. skall sökas hos Luftfartsförvaltningen. Ansökan skall åtföljas av ett utlåtande av den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänster. Om inte flygsäkerheten äventyras, kan Luftfartsförvaltningen ge tillstånd att sätta upp anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken enligt 2 mom. Tillstånd skall beviljas, om avslag skulle orsaka markägaren eller den som innehar en särskild rättighet som gäller marken oskälig olägenhet jämfört med den olägenhet för smidig flygtrafik som hindret orsakar. Flyghinder skall markeras enligt Luftfartsförvaltningens föreskrifter.

Den som ansvarar för ett flyghinder skall utan dröjsmål underrätta Luftfartsförvaltningen om ändringar som gäller hindret eller ändringar i sina kontaktpuppgifter.

160 §

Verksamhet som äventyrar flygsäkerheten

Om flygsäkerheten eller smidig trafik kräver det, kan Luftfartsförvaltningen genom föreskrifter eller beslut förbjuda skjutning, fyrverkeri eller sprängning samt användning av anordningar som rör sig i luften eller finns på marken och laserstrålar, begränsa verksamheten eller ställa villkor för den.

Luftfartsförvaltningen kan genom föreskrifter förbjuda eller begränsa även annan sådan verksamhet i närheten av flygplatser och andra områden som tjänar luftfarten vilken äventyrar flygsäkerheten eller i betydande grad stör smidig trafik.

161 §

Beredskap för undantagsförhållanden

Följande innehavare av ett i Finland beviljat tillstånd eller godkännande som berättigar till luftfartsverksamhet skall förbereda sig för undantagsförhållanden genom att delta i beredningsplanering och genom att på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden:

1) en i 24 § avsedd organisation som svarar för luftvärdighet och som av en drifttillståndshavare förelagts de uppgifter som avses i 23 § 1 mom.,

2) en innehavare av ett drifttillstånd som avses i 68 §,

3) en innehavare av ett intyg över godkännande av flygplats som avses i 87 §,

4) en leverantör av flygledningstjänster och flygvädertjänster som kommunikationsministeriet utsett med stöd av 115 §.

Utöver vad som bestäms i 1 mom. skall ledningsenheterna för flygplatserna och leverantörerna av flygtrafikledningstjänster och flygvädertjänster förbereda sig på att sörja för att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt även under sådana undantagsförhållanden som avses i beredningslagen (1080/1991) och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Kommunikationsministeriet kan utöver vad som i beredningslagen bestäms om statsrådets och ministeriernas behörighet meddela närmare föreskrifter och anvisningar om ordnandet av beredningsplanering vilka behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

162 §

Överföring av myndighetsuppgifter

Om ett finskt luftfartyg med stöd av ett hyresavtal eller något annat liknande avtal används av en operatör som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller sin bonings- eller hemort i en annan stat, kan Luftfartsförvaltningen i fråga om enstaka luftfartyg och deras besättning på myndigheten i den främ-

mande staten enligt överenskommelse med staten överföra uppgifter som Luftfartsförvaltningen skall utföra enligt 3 och 5 kap. samt enligt 59 och 60 §.

163 §

Överföring av uppgifter på en organisation för amatörflygverksamhet

Luftfartsförvaltningen kan genom avtal överföra offentliga förvaltningsuppgifter i anslutning till tillsynen över sportflygning på en riksomfattande organisation för amatörflygverksamhet. De uppgifter som överförs kan gälla godkännande av och förteckning över luftfartyg och utrustning för sportflygning, utbildning för dem som använder luftfartygen och utrustningen samt beviljande av certifikat och kompetensbevis.

Bestämmelser om förfarandet när en riksomfattande organisation för amatörflygverksamhet har hand om offentliga förvaltningsuppgifter finns i förvaltningslagen, lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet, språklagen, lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet och arkivlagen. I ett beslut som den riksomfattande organisationen för amatörflygverksamhet meddelat om tillsyn över sportflygning får ändring inte sökas genom besvär. I ett sådant beslut får rättelse yrkas hos Luftfartsförvaltningen inom 30 dagar efter delfäendet. Ändring i ett beslut som Luftfartsförvaltningen meddelat med anledning av rättelseyrkande får ändring sökas genom besvär så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

164 §

Solidariskt ansvar vid användning av flygplatser och luftfartstjänster samt hindrande av luftfartyg från att starta om ingen betalning har fåtts

Luftfartygs ägare, innehavare och operatörer ansvarar solidariskt för kostnaderna för de tjänster de tillhandahållits av den som driver flygplatsen eller av den som tillhandahåller tjänster för luftfarten för den tid deras äganderätt, besittningsrätt eller nyttjanderätt varar samt för den tid under vilken de är införda i

luftfartygsregistret som ägare, innehavare eller operatörer.

Den som driver flygplatsen kan genom att vägra tillhandahålla tjänster eller genom redskap eller konstruktioner som hindrar ett luftfartyg från att sätta sig i rörelse hindra ett luftfartyg från att starta till dess att de avgifter som avses i 1 mom. har betalats eller säkerhet för dem har ställts. Åtgärderna skall dimensioneras och genomföras så att de inte äventyrar liv eller hälsa eller skadar parkerade luftfartyg. Rätt att hindra start föreligger dock inte, om luftfartyget skall flyga enligt tidtabellen för internationell regelbunden flygtrafik.

165 §

Hindrande av luftfartyg från att starta av andra orsaker

Luftfartsförvaltningen kan förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att starta, om

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

2) det finns anledning att misstänka att vad som i denna lag eller med stöd av den föreskrivs om en flygning inte i övrigt har iakttagits, eller om

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

De åtgärder som behövs för att hindra ett luftfartyg från att starta skall dimensioneras och genomföras så att de inte äventyrar liv eller hälsa eller skadar parkerade luftfartyg.

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

De personer som avses i 3 mom. har rätt att hindra ett luftfartyg från att starta, om det är uppenbart att de bristfälligheter som avses i 1 mom. allvarligt kan äventyra flygsäkerheten. Luftfartsförvaltningen skall då utan dröjsmål underrättas om att luftfartyget har hindrats från att starta. Luftfartsförvaltningen skall

vidta de åtgärder som saken kräver. I fråga om tillåtna åtgärder för hindrande av start gäller 2 mom.

166 §

Ingripande i ett luftfartygs färd

När allmän ordning och säkerhet kräver det kan Luftfartsförvaltningen och, i sådana fall där det förutsätts omedelbart ingripande, den flygplats som ansvarar för flygkontrollen, distriktsflygledningen och flygplatschefen vid en flygplats som ansvarar för flygtrafikledningstjänster eller en ställföreträdare som flygplatschefen förordnat samt, i sådana fall som Luftfartsförvaltningen bestämmer särskilt, en militärmyndighet förbjuda ett luftfartyg att starta, beordra ett luftfartyg att landa, kräva identifiering, bestämma flygriktningen och flyghöjden eller på något annat sätt ingripa på luftfartygets färd. Om ett luftfartyg beordras att landa, skall den flygplats som anvisas för landningen vara lämplig för att den aktuella typen av luftfartyg skall kunna landa tryggt.

I fråga om ingripande i ett luftfartygs färd på grund av tullövervakning samt på grund av övervakning eller tryggande av den territoriella integriteten bestäms särskilt.

167 §

Berusningsmedel och nedsatt funktionsförmåga

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

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

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. gäller också åtgärder som direkt hänför sig till förberede

delse av flygningar.

Om den krävande verksamheten förutsätter det ställer den militära luftfartsmyndigheten vid behov striktare krav än enligt 1—3 mom.

168 §

Inteckning i luftfartyg

Bestämmelser om inteckning i luftfartyg finns i lagen om inteckning i luftfartyg (211/1928).

169 §

Luftfartstatistik

Luftfartsförvaltningen svarar för luftfartstatistiken. Vid utförandet av uppgifter med anknytning till statistik följer Luftfartsförvaltningen bestämmelserna i statistiklagen (280/2004).

De som nämns i 154 § 1 mom. skall trots sekretessbestämmelserna på begäran av Luftfartsförvaltningen lämna den statistiska upplysningar om dess verksamhet.

18 kap.

Straff

170 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

Bestämmelser om straff för äventyrande av trafiksäkerheten och grovt äventyrande av trafiksäkerheten finns i 23 kap. 1 och 2 § i strafflagen.

171 §

Fylleri i lufttrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet

Bestämmelser om straff för fylleri i lufttrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet finns i 23 kap. 6, 8 och 10 § i strafflagen.

172 §

Användning av berusningsmedel vid luftfart

Om den som utför en uppgift ombord på ett luftfartyg eller den som inom markorganisationen i en uppgift som påverkar flygsäkerheten utför sin uppgift fastän han eller hon till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller har använt något annat berusningsmedel än alkohol så att det i hans eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av det, eller om en person som avses här handlar i strid med de krav som den militära luftfartsmyndigheten ställt med stöd av 167 § 4 mom., skall han eller hon, om inte ett strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *användning av berusningsmedel i luftfart* dömas till böter.

173 §

Luftfartsförseelse

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

- 1) bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 6 § 4 mom.,
- 2) använder eller låter någon annan använda ett luftfartyg för luftfart i strid med 7 §,
- 3) bryter mot ett förbud eller en begränsning som avses i 8 §,
- 4) försummar den anmälningsskyldighet som avses i 16 eller 25 §,
- 5) använder ett luftfartyg som inte på tillbörligt sätt har markerats med de beteckningar som avses i 19 § eller med motsvarande utländska beteckningar eller som är försett med felaktiga beteckningar,
- 6) använder eller låter någon annan använda ett luftfartyg för luftfart i strid med 23 § 2 mom. eller motsvarande bestämmelser och föreskrifter om luftvärdighetsförvaltning i gemenskapsförordningarna,
- 7) utan godkännande utför ett arbete för vilket det krävs godkännande enligt 31 § eller enligt bestämmelserna om planering, tillverkning och underhåll i EASA-förordningen och i de förordningar som kommissionen utfärdar med stöd av den,

8) använder ett luftfartyg som inte stämmer överens med de föreskrifter som meddelats med stöd av 33 §,

9) bryter mot den skyldighet som avses i 62 §,

10) bryter mot de skyldigheter som i 64 § föreskrivs för passagerare,

11) bedriver kommersiell lufttransport utan tillstånd enligt 68 eller 70 § eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd,

12) bedriver verksamhet som avses i 76—78 § utan det tillstånd som krävs eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd,

13) för start eller landning använder andra än enligt 81 § tillåtna flygplatser eller områden,

14) driver en flygplats utan ett intyg över godkännande av flygplats som avses i 87 § eller utan ett tillstånd till drift som avses i 89 § eller bryter mot villkoren enligt ett sådant intyg eller tillstånd,

15) bryter mot en skyldighet enligt 93 § eller mot ett förbud eller en begränsning som avses i paragrafen och som utfärdats av den som driver flygplatsen eller av Luftfartsförvaltningen,

16) bryter mot det förbud som avses i 103 §,

17) för att överskrida riksgränserna använder någon annan gränsöverskridningsplats än den som avses i 113 § 2 mom. 5 punkten,

18) utan tillstånd flyttar ett sådant luftfartyg eller en del av ett luftfartyg eller gods som avses i 126 § 1 mom.,

19) överträder ett förbud som avses i 131 § 2 mom.,

20) bryter mot de föreskrifter som avses i 158 §,

21) överträder ett förbud eller bryter mot en föreskrift som avses i 159 §,

22) överträder ett förbud eller en begränsning som avses i 160 §

23) överträder ett förbud eller bryter mot ett föreläggande som avses i 166 § 1 mom.,

skall, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans, för luftfartsförseelse dömas till böter.

174 §

Åtgärdseftergift

Om en förseelse enligt 173 § är ringa eller de administrativa påföljder som gärningen medför för gärningsmannen kan anses vara tillräckliga med hänsyn till hur allvarlig gärningen är, behöver åtal för förseelsen inte väckas och straff inte dömas ut.

När en förseelse uppenbart är sådan som anges i 1 mom., kan Luftfartsförvaltningen utan att vidta andra åtgärder ge den skyldige en anmärkning.

175 §

Hörande av Luftfartsförvaltningen och den militära luftfartsmyndigheten

Innan beslut fattas om väckande av åtal som gäller en gärning som avses i detta kapitel skall allmänna åklagaren ge Luftfartsförvaltningen tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

När domstolen behandlar ett mål som gäller en gärning enligt detta kapitel skall den ge Luftfartsförvaltningen tillfälle att bli hörd.

Om det är fråga om militär luftfart, skall allmänna åklagaren och domstolen höra den militära luftfartsmyndigheten.

19 kap.

Ändringssökande

176 §

Ändringssökande

Ändring i ett beslut som statsrådet, ett ministerium eller Luftfartsförvaltningen har meddelat med stöd av denna lag får sökas genom besvär så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen. Med undantag av beslut som gäller byggnadstillstånd, vite och hot om tvångsutförande skall beslutet dock iakttas även om det överklagas, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

I ett beslut enligt 163 § av en organisation för amatörflygverksamhet får ändring inte

sökas genom besvär. I ett sådant beslut får rättelse yrkas hos Luftfartsförvaltningen inom 30 dagar från delfäendet. Ändring i ett beslut som Luftfartsförvaltningen meddelat med anledning av rättelseyrkande får sökas genom besvär så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

20 kap.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

177 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20.

Bestämmelserna i 136 § skall från och med den 28 mars 2012 tillämpas på jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal och som är registrerade i stater som avses i artikel 8 i direktivet om bullerkontroll, om jetplanet har bullercertifierats enligt den standard som avses i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till Chicagokonventionen och jetplanet har använts för flygtrafik vid den flygplats som avses i 133 § från och med den 1 januari 1996 till och med den 31 december 2001. Dessutom förutsätts att jetplanet har varit upptaget i den berörda statens register under hela den nämnda tiden och att en fysisk eller juridisk person som är etablerad i den aktuella staten även i fortsättningen kommer att bedriva flygtrafik med planet.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

178 §

Bestämmelser som upphävs

Genom denna lag upphävs

1) luftfartslagen av den 3 mars 1995 (281/1995) jämte ändringar,

2) lagen av den 22 april 1994 om säkerhetskontroller inom flygtrafiken (305/1994) jämte ändringar, samt

3) inrikesministeriets polisförordnande av den 1 december 1995 om vissa trafik- och vistelseförbud (1367/1995).

179 §

Övergångsbestämmelser

Ikraftträdandet av denna lag påverkar inte tillstånd, godkännanden, förbud eller beslut som meddelats med stöd av den lag som gäller vid ikraftträdandet. Denna lag föranleder inte heller någon ändring i vad som före ikraftträdandet har avtalats med en främmande stat. På drifttillstånd (*ansiolentolupa*) som gäller vid lagens ikraftträdande tillämpas bestämmelserna om drifttillstånd (*lentotoimin-*

talupa) i denna lag.

Luftfartsförvaltningen kan på ansökan av en flygplats besluta att bevilja högst fem års anstånd med det krav enligt 87 § 1 mom. som gäller intyg över godkännande av flygplats.

Luftfartsverket skall sörja för ordnandet av flygtrafikledningstjänster till dess att en leverantör av flygtrafikledningstjänster utses särskilt i enlighet med 115 §.

Ärenden som är anhängiga när denna lag träder i kraft skall behandlas och avgöras med stöd av de författningar som upphävs enligt 178 §.

Helsingfors den 23 september 2005

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Leena Luhtanen*