

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till luftfartslag och till ändring av 75 § i gränsbevakningslagen**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att en ny luftfartslag ska stiftas. Den tidigare lagen med samma namn upphävs. Behovet av att revidera luftfartslagen beror till stor del på den aktuella ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen, som innebär att Luftfartsförvaltningen läggs ned som självständigt verk och myndighetsverksamheten inom luftfarten överförs till det nya Trafiksäkerhetsverket.

Luftfartsförvaltningens behörighet och uppgifter i den gällande luftfartslagen överförs i den nya lagen till Trafiksäkerhetsverket. Dessutom överförs skyldigheten att höra den berörda länsstyrelsen om begränsningar av användningen av flygplatser samt den regionala miljöcentralen om ansökan om till-

stånd till byggande av en flygplats och begränsningar av flygtrafiken på grund av buller till att i enlighet med reformen av statens regionförvaltning gälla den berörda närings-, trafik- och miljöcentralen.

Enligt propositionen ska också vissa andra bestämmelser i den gällande luftfartslagen ändras. Ändringarna föranleds av de korrigerings- och kompletteringsbehov som uppdagats vid tillämpningen av luftfartslagen. Dessutom föreslås att en hänvisning till luftfartslagen i gränsbevakningslagen ska ändras.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2010.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	3
1 NULÅGE .....	3
2 FÖRESLAGNA ÄNDRINGAR .....	3
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	3
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	4
5 IKRAFTTRÄDANDE .....	4
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	4
DETALJMOTIVERING .....	5
1 LAGFÖRSLAG .....	5
1.1 Luftfartslagen.....	5
1 kap. <b>Allmänna bestämmelser</b> .....	5
2 kap. <b>Luftfartygs registrering, nationalitet och märkning</b> .....	6
3 kap. <b>Luftfartygs luftvärdighet och begränsningar av utsläpp</b> .....	6
4 kap. <b>Rampinspektioner av luftfartyg</b> .....	7
5 kap. <b>Certifikat och behörighetskrav</b> .....	7
6 kap. <b>Certifikatregister</b> .....	8
7 kap. <b>Allmänna krav som gäller flygverksamhet</b> .....	8
8 kap. <b>Kommersiell lufttransport och tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall</b> 9	
9 kap. <b>Flygplatser och markutrustning</b> .....	11
10 kap. <b>Marktjänster</b> .....	12
11 kap. <b>Luftfartsskydd</b> .....	12
12 kap. <b>Flygtrafiktjänst</b> .....	13
13 kap. <b>Luftfartsolyckor, tillbud och händelser</b> .....	16
14 kap. <b>Driftsrestriktioner av bullerskäl vid flygplatser</b> .....	16
15 kap. <b>Skadeståndsansvar och försäkringar</b> .....	16
16 kap. <b>Administrativa påföljder som gäller tillstånd och godkännanden</b> ..	17
17 kap. <b>Särskilda bestämmelser</b> .....	17
18 kap. <b>Straff</b> .....	20
19 kap. <b>Ändringssökande</b> .....	21
20 kap. <b>Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser</b> .....	21
1.2 Lag om ändring av 75 § i gränsbevakningslagen.....	21
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER .....	21
3 IKRAFTTRÄDANDE .....	21
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN OCH LAGSTIFTNINGSORDNING .....	21
LAGFÖRSLAG .....	24
Luftfartslag .....	24
om ändring av 75 § i gränsbevakningslagen .....	82
BILAGA .....	83
PARALLELLTEXT .....	83

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

Den omfattande totalreformen av förvaltningen och av lagstiftningen om luftfart genomfördes genom sex lagar och fyra förordningar som trädde i kraft den 1 januari 2006. Den viktigaste författningen var den nya luftfartslagen (1242/2005). Luftfartslagen har ändrats en gång efter ikraftträdandet (540/2006). Till luftfartslagen fogades då en bestämmelse enligt vilken myndigheten inte utan särskilda skäl får ändra eller förnya ett i lagen avsett tillstånd som den beviljat, om den föreskrivna avgiften för tillståndet har förfallit till betalning och inte har betalats. Till lagen fogades dessutom en bestämmelse om rätten för flygplatsoperatören att hindra ett luftfartyg från att starta, om avgift för användning av flygplatsen eller luftfartstjänster inte har betalats. Samtidigt ändrades också lagens bestämmelser om luftfartygsregistret.

### 2 Föreslagna ändringar

Luftfartsförvaltningens behörighet och uppgifter i luftfartslagen (1242/2005) överförs till Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i allmänna motiveringen. Dessutom överförs skyldigheten att höra den berörda länsstyrelsen om begränsningar av användningen av flygplatser samt den regionala miljöcentralen om ansökan om tillstånd till byggande av en flygplats och begränsningar av flygtrafiken på grund av buller till att i enlighet med regionförvaltningsreformen gälla den berörda närings-, trafik- och miljöcentralen.

Luftfartsförvaltningen föreskrivs uppgifter och behörighet i så gott som alla paragrafer i den gällande luftfartslagen. Av tydlighetsskäl föreslås att hela luftfartslagen revideras utan att lagens innehåll ändras annat än i fråga om verkets behörighet och uppgifter. Samtidigt föreslås dock ändringar till vissa bestämmelser i den gällande luftfartslagen. Ändringarna föranleds av korrigerings- och kompletteringsbehov som uppdragats vid tillämpningen av luftfartslagen. Dessutom gör ändringar i normsamlingarna på det internationella pla-

net och inom Europeiska gemenskapen som genomförts efter totalreformen det nödvändigt att se över den nationella regleringen. Enligt det förslag som nu läggs fram ska luftfartslagen innehålla bestämmelser om att Trafiksäkerhetsverket ska vara den nationella tillsynsmyndighet som avses i gemenskapens lagstiftning. I luftfartslagen föreslås till exempel ett omnämnande av Trafiksäkerhetsverket som den nationella tillsynsmyndighet som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EASA-förordningen). För att undvika tolkningsproblem vid den praktiska tillämpningen av bestämmelserna föreslås att vissa uttryck i luftfartslagen preciseras. Som exempel kan nämnas förslagen till ändringar som gäller bruksflygtillstånd, flygutbildning och beviljande av drifttillstånd. En del av ändringsförslagen hänför sig till strävan att förenkla regleringen av myndigheternas verksamhet och tillståndsförfarandet. Som exempel kan nämnas förslaget om att slopa anmälningsskyldigheten i den gällande lagens 71 § för innehavare av operativ licens på flygvägar inom gemenskapen och det ändringsförslag som gäller flyghinder. I propositionen ingår också förslag till ändringar av teknisk natur till den gällande lagen, såsom förslaget om ändring av paragrafhänvisningarna i gränsbevakningslagen.

### 3 Propositionens konsekvenser

Enligt förslaget till luftfartslag ska Trafiksäkerhetsverket, i enlighet med förordningen om tillhandahållande av tjänster, vara behörig myndighet för bokföringen för leverantörer av flygtrafikledningstjänster. De uppgifter i anslutning till ekonomisk kontroll som uppkommer för Trafiksäkerhetsverket förutsätter att det allokeras resurser till fullgörandet av dessa skyldigheter.

Det föreslås att i luftfartslagen ska föreskrivas om särskilda uppgifter i anslutning till bekämpning av allvarliga hot mot folk-

hälsan för leverantörer av flygtrafiklednings-tjänster och flygplatsoperatörer. Det upp-kommer kostnader för flygplatsoperatören, om en epidemi enligt lagen om smittsamma sjukdomar blir verklighet och operatören el-ler leverantören av flygtrafikledningstjänster åläggs att bistå hälsomyndigheterna i enlig-het med 174 § för att hindra spridningen av en smittsam sjukdom. I det ovan nämnda fal-let ska kostnaderna ersättas med statens me-del.

För övrigt bedöms propositionen inte ha några nya ekonomiska konsekvenser för statsfinanserna eller några andra större än obetydliga ekonomiska konsekvenser.

I huvudsak har propositionen inte heller några betydande konsekvenser för myndighe-ternas förfaranden. Den påverkar inte heller myndigheternas inbördes behörighetsförhål-landen. I propositionen ingår ett förslag som innebär att militärmyndighetens självständiga befogenheter att ingripa i ett luftfartygs färd stärks.

Propositionen har inga konsekvenser för uppgiftsfördelningen mellan staten och kommunerna.

Propositionen har inte några konsekvenser för miljön.

Det bedöms att propositionen i övrigt inte har några betydande konsekvenser för indi-vidernas eller företagens ställning och rättig-heter eller för människornas levnadsförhål-landen eller för jämlikheten och jämställdhe-ten.

#### **4 Beredningen av propositionen**

Propositionen har beretts som tjänsteupp- drag vid kommunikationsministeriet i samar- bete med Luftfartsförvaltningen.

Till den del som bestämmelsernas sakinne- håll ändras i förhållande till den gällande la- gen har utlåtanden begärts av justitieministe- riet, försvarsministeriet, inrikesministeriet,

Gränsbevakningsväsendet, Luftfartsförvalt- ningen, militära luftfartsmyndigheten, poli- sen, statens revisionsverk, Luftfartsverket Finavia, kommunförbundet, flygbolag verk- samma i Finland, Suomen Ilmailuliitto – Fin- lands Flygförbund ry och Suomen lentotoi- menharjoittajien liitto r.y. Inrikesministeriet föreslog preciseringar i anslutning till flygräddningen. Avsikten är att dessa preci- seringar ska bedömas i ett annat samman- hang än i denna proposition. Vid färdigstäl- landet av propositionen har utlåtandena beak- tats i tillämpliga delar.

#### **5 Ikraftträdande**

De föreslagna lagarna avses träda i kraft vid ingången av år 2010 samtidigt som tra- fikförvaltningens ämbetsverksreform genom- förs.

#### **6 Samband med andra propositioner**

Samtidigt med denna proposition behandlar riksdagen en regeringsproposition, där det fö- reslås lagar om Trafikledsverket och Trafik- säkerhetsverket. Parallellt med denna propo- sition avlåtts till riksdagen förslag till ändring av 50 sådana lagar, där man inte har för av- sikt att ändra lagens sakinnehåll, utan för att förtydliga behörighetsfördelningen bland an- nat preciserar om det från ingången av 2010 är Trafikledsverket eller Trafiksäkerhetsver- ket som ansvarar för Sjöfartsverkets, Banför- valtningscentralens, Vägförvaltningens, Luft- fartsförvaltningens, Järnvägsverkets och For- donsförvaltningscentralens uppgifter. I dessa förslag har man även tagit med sådana änd- ringar, där behörigheten överförs till närings- , trafik- och miljöcentralerna.

## DETALJMOTIVERING

**1 Lagförslag****1.1 Luftfartslagen****1 kap. Allmänna bestämmelser**

**1 §. Tillämpningsområde.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 1 § i den gällande luftfartslagen, men på grund av trafikförvaltningens ämbetsverksreform ändras den behöriga myndighetens namn från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**2 §. Definitioner.** Avvikande från definitionsbestämmelsen i 2 § i den gällande luftfartslagen ska i paragrafens 1 mom. 5 punkt i stället för till EASA-förordningen (1592/2002) hänvisas till EASA-förordningen (216/2008), som trädde i kraft den 8 april 2008. Till övriga delar motsvarar bestämmelsen den gällande luftfartslagen.

**3 §. Utfärdande av trafikregler för luftfart och meddelande av vissa föreskrifter som gäller luftfart.** Avvikande från 3 § i den gällande luftfartslagen ändras den behöriga myndighetens namn på grund av ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**4 §. Militär luftfart.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 4 § i den gällande luftfartslagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**5 §. Undantag som gäller statsluftfartyg.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 5 § i den gällande luftfartslagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**6 §. Undantag i fråga om vissa andra luftfartyg och anordningar.** Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 6 § i den gällande luft-

fartslagen, dock så, att den är i linje med den ändrade bilaga II till EASA-förordningen. En viktig ändring i denna bilaga är bl.a. att man vid sidan av ultralätta flygplan har tagit med ultralätta helikoptrar. Dessutom ändras den behöriga myndighetens namn från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**7 §. Rätt till luftfart inom finskt territorium.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 7 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**8 §. Områden där luftfart är inskränkt och farliga områden.** Paragrafens 1—4 mom. motsvarar i sak 8 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket. Nytt i förhållande till den gällande lagen är 5 mom., enligt vilket områdeskontrollen på begäran av en myndighet på det sätt som den anser vara ändamålsenligt ska begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst ett dygn, om det är nödvändigt för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet. En räddningsmyndighet, en polismyndighet, en militärmyndighet, gränsbevakningsväsendet eller tullen kan vara den myndighet som begär att luftfarten ska begränsas eller förbjudas. Områdeskontrollen ska begränsa luftfarten i den utsträckning det är nödvändigt till exempel för att trygga myndighetens verksamhetsförutsättningar. Områdeskontrollen ska utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om förbudet eller begränsningen. Bestämmelserna i 5 mom. ska tillämpas i situationer där ett förfarande enligt 4 mom. är omöjligt på grund av det brådskande läget. Som exempel kan nämnas olyckor, kriser eller spaning efter försvunna personer. I praktiken måste luftfarten begränsas t.ex. i samband med Estonia-olyckan. Syftet med bestämmelsen är att

trygga operationerna inom området, t.ex. efterspanings- och räddningstjänsterna. Omedelbar begränsning av luftrummet kan likaså behövas i situationer där flygsäkerheten är allvarligt hotad. Områdeskontrollen har färdiga förfaranden och tillvägagångssätt och jour dygnet runt, vilket innebär att den har de bästa förutsättningarna att genomföra de förbud eller begränsningar som avses ovan.

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

**9 §. Luftfartygsregistret och dess användningsändamål.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 9 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**10 §. Luftfartygs nationalitet.** Bestämmelsen motsvarar 10 § i den gällande lagen.

**11 §. Förhållande till annan lagstiftning.** Bestämmelsen motsvarar 11 § i den gällande lagen.

**12 §. Uppgifter som införs i luftfartygsregistret.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 12 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**13 §. Registreringsrätt.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 13 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**14 §. Ansökan om registrering.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 14 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**15 §. Interimistisk registrering.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 15 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**16 §. Förändringar i registeruppgifterna.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 16 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**17 §. Avförande av luftfartyg ur luftfartygsregistret.** Bestämmelsen motsvarar till sitt

sakinnehåll 17 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**18 §. Förvaring av uppgifter.** Bestämmelsen motsvarar 18 § i den gällande lagen.

**19 §. Märkning av luftfartyg.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 19 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**20 §. Registreringsbevis.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 20 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

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

**21 §. Tillämpningsområde.** Bestämmelsen motsvarar 21 § i den gällande lagen.

**22 §. Luftvärdighet.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 22 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**23 §. Upprätthållande av luftvärdighet.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 23 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**24 §. Organisationer som svarar för luftvärdighet.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 24 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**25 §. Uppgifter om luftvärdighet.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 25 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**26 §. Luftvärdighetsbevis och granskningsbevis avseende luftvärdighet.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 26 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**27 §. Flygtillstånd.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 27 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn

ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**28 §. Tillsyn över luftvärdighet.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 28 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**29 §. Beviljande och förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 29 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**30 §. Återkallande av luftvärdighetsbevis, granskningsbevis avseende luftvärdighet och flygtillstånd.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 30 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**31 §. Konstruktion, tillverkning och underhåll.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 31 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**32 §. Utbildningsorganisationer för underhållspersonal.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 32 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**33 §. Utsläpp.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 33 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

#### 4 kap. **Rampinspektioner av luftfartyg**

**34 §. Kapitlets tillämpningsområde.** Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll 34 § i den gällande lagen.

**35 §. Definitioner.** Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll 35 § i den gällande lagen.

**36 §. Insamling av information.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 36 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**37 §. Rampinspektion.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 37 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**38 §. Genomförande av rampinspektioner.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 38 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**39 §. Informationsutbyte.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 39 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**40 §. Datasekretess och utlämnande av uppgifter.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 40 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**41 §. Startförbud för luftfartyg.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 41 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**42 §. Utestängning och begränsning.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 42 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

#### 5 kap. **Certifikat och behörighetskrav**

**43 §. Kapitlets tillämpningsområde.** Bestämmelsen motsvarar till sitt innehåll 43 § i den gällande lagen.

**44 §. Tillståndsgivare.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 44 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**45 §. Förutsättningar för att tillstånd ska beviljas.** I paragrafen förtecknas förutsättningarna för beviljande av tillstånd, och olika slag av tillstånd. Jämfört med 45 § i den gällande lagen föreskrivs dessutom om godkännande för personer som ger rangeringssignaler åt luftfartyg. Detta godkännande har sin upprinnelse i det krav som togs in i bilaga 2 till Chicagokonventionen och enligt vilket

endast den som fått adekvat utbildning och uppfyller kriterierna får ge rangeringssignaler åt luftfartyg. Dessutom ska den behöriga myndigheten ha godkänt personen för uppgifter som signalgivare. Personal som ger rangeringssignaler utbildas i huvudsak av organisationer som tillhandahåller marktjänster.

**46 §. Förutsättningar för beviljande av ett medicinskt intyg.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 46 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**47 §. Skyldighet att anmäla omständigheter som inverkar på behörigheten och fastställande av behörighet.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 47 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**48 §. Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 48 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket. Samtidigt beaktas också att strafflagen inte längre känner till brottsbenämningen ”äventyrande av flygsäkerheten”. I stället för till äventyrande av flygsäkerheten hänvisas till äventyrande av trafiksäkerheten vid luftfart.

**49 §. Utländska certifikat.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 49 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

## 6 kap. Certifikatregister

**50 §. Ändamålet med certifikatregistret.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 50 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**51 §. Förhållande till annan lagstiftning.** Bestämmelsen motsvarar 51 § i den gällande lagen.

**52 §. Registrerade.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 52 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn

ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**53 §. Uppgifter som införs i certifikatregistret.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 53 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket. I stället för till äventyrande av flygsäkerheten hänvisas till äventyrande av trafiksäkerheten vid luftfart (jfr 48 §).

**54 §. Avförande av uppgifter ur certifikatregistret.** Bestämmelsen motsvarar 54 § i den gällande lagen. I stället för till äventyrande av flygsäkerheten hänvisas till äventyrande av trafiksäkerheten vid luftfart (jfr 48 §).

**55 §. Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar av myndigheter.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 55 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**56 §. Utlämnande av känsliga uppgifter och personbeteckning.** Bestämmelsen motsvarar 56 § i den gällande lagen.

**57 §. Utlämnande av uppgifter elektroniskt för opinions- och marknadsundersökningar, direktmarknadsföring samt annan adress- och informationstjänst.** Bestämmelsen motsvarar 57 § i den gällande lagen.

## 7 kap. Allmänna krav som gäller flygverksamhet

**58 §. Luftfartygs befälhavare.** Bestämmelsen motsvarar 58 § i den gällande lagen.

**59 §. Certifikat, behörigheter och godkännanden samt medicinska intyg för flygbesättningen.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 59 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**60 §. Luftfartygs besättning.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 60 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**61 §. Befälhavarens myndighet.** Bestämmelsen motsvarar 61 § i den gällande lagen.

**62 §. Förberedelse och genomförande av flygningar.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 62 § i den gällande lagen, men



den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**63 §.** *Försorg om luftfartyg, passagerare och gods.* Bestämmelsen motsvarar 63 § i den gällande lagen.

**64 §.** *Passagerarnas skyldigheter på flygningar.* Bestämmelsen motsvarar 64 § i den gällande lagen.

**65 §.** *Ordning och tvångsmedel.* Bestämmelsen motsvarar 65 § i den gällande lagen.

**66 §.** *Luftfartygs handlingar.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 66 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

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

**67 §.** *Definitioner.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 67 § i den gällande lagen. Hänvisningarna till upphävda gemenskapsförordningar ersätts med en hänvisning till förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (lufttrafikförordningen).

**68 §.** *Drifttillstånd.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 68 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**69 §.** *Beviljande av drifttillstånd.* Jämfört med 69 § i den gällande lagen ändras ordalydelsena gällande drifttillstånd, bruksflygtillstånd och flygutbildningstillstånd. Avsikten med denna ändring är att förtydliga det inbördes förhållandet mellan tillstånden utan att ändra de materiella kraven för beviljande av dem. Dessutom ändras den behöriga myndighetens namn från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**70 §.** *Operativ licens.* Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket. Dessutom beaktas i bestämmelsen upphävandet av tillståndsförordningen genom lufttrafikförordningen, varför även 2 mom. i den gällande lagen kan lämnas bort.

**71 §.** *Flygtrafik på flygvägar inom gemenskapen med start- och ändpunkt i Finland.* Bestämmelsens 1 mom. motsvarar till sitt innehåll den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket. Bestämmelsen i 71 § 2 mom. i den gällande lagen om lufttrafikföretagets skyldighet att anmäla sina linjer och tidtabeller, sitt platsutbud och sina transportavgifter slopas som obehövlig.

**72 §.** *Allmän trafikplikt.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 72 § i den gällande lagen. Hänvisningen till den upphävda marknadsstillträdesförordningen ändras till en hänvisning till lufttrafikförordningen.

**73 §.** *Regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredje länder.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 73 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**74 §.** *Flygvägar som omfattas av användningsbegränsningar.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 74 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**75 §.** *Icke-regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredje länder.* Avvikande från 75 § i den gällande lagen ska i lagen inte längre föreskrivas om tillstånd för EG-lufttrafikföretag som bedriver icke-regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredje länder. Grunderna för avslag på ansökan om tillstånd enligt de nuvarande 75 § 1 mom. 1 och 2 punkterna bedöms annanstans i gemenskapens lagstiftning. Sökandens förmåga att bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt bedöms redan i samband med drifttillståndsprocessen och processen för operativ licens. Frågan om ansvarsförsäkring granskas i sin tur i samband med kontrollen av om det finns ett försäkringsskydd enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer. Den tredje nuvarande grunden för avslag beaktas vid kontrollen i efterhand enligt 4 och 5 mom. i den föreslagna bestämmelsen. Den fjärde grunden för avslag i den gällande lagen gäller endast flygbolag

från tredje länder. Gemenskapens ovan beskrivna bestämmelser gäller inte flygbolag från tredje länder, och därför är det nödvändigt att till dessa delar låta förutsättningarna för beviljande och vägran av tillstånd stå kvar i luftfartslagen.

I stället för termen charterflygtrafik, som används i 75 § 3 mom. i den gällande lagen, föreslås att man även i detta moment ska använda paragrafrubrikens term icke-regelbunden flygtrafik, som till sin betydelse är mera omfattande.

Nytt i förhållande till den gällande lagen är 4 mom. Enligt momentet gäller att EG-lufttrafikföretag som innehar en operativ licens som beviljats i en medlemsstat får bedriva icke-regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredje länder utan något separat tillstånd.

Nytt är även 5 mom. Enligt detta moment ska Trafiksäkerhetsverket kunna ingripa i en situation där ett EG-lufttrafikföretag utnyttjar sin rätt att bedriva icke-regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredje länder på ett sätt som orsakar olägenhet för en sådan innehavare av trafik tillstånd för en viss flygväg som bedriver regelbunden flygtrafik. Det kan finnas skäl till ett sådant ingripande i en situation, där en flygväg omfattas av användningsbegränsningar och ett EG-lufttrafikföretag som inte innehar trafik tillstånd för flygvägen försöker kringgå begränsningarna av den regelbundna flygtrafiken genom icke-regelbunden flygtrafik. En förutsättning för att förbjuda en sådan verksamhet är att detta orsakar större än obetydliga ekonomiska olägenheter för innehavaren av ett flygvägsvisst trafik tillstånd som berättigar till regelbunden flygtrafik.

**76 §. Flygtrafik över finskt territorium.** Den nuvarande luftfartslagen känner tillstånden för internationell flygtrafik endast i fråga om flygningar med start- eller ändpunkt i Finland. Tillstånd för överflygningar på finskt territorium söks i praktiken av flygbolag som bedriver regelbunden flygtrafik och som kommer från stater som inte har tillträtt det fördrag som gäller transitering inom internationell flygtrafik (FördrS 5/1957) och med vilka Finland inte heller har ingått något luftfartsavtal. I artikel 5 punkt 1 i Chicago-konventionen bestäms om bedrivande av

icke-regelbunden flygtrafik över statens territorium. Inom gemenskapen får den som innehar av en medlemsstat beviljad operativ licens fritt bedriva kommersiell flygtrafik med stöd av lufttrafikförordningen. Enligt 1995 års luftfartslag (281/1995) beviljade Luftfartsverket överflygningstillstånd med stöd av sin allmänna behörighet. I fråga om kommersiell flygtrafik föreslås att en ny bestämmelse fogas till lagen. I den nya paragrafen föreskrivs om den myndighet som beviljar tillstånd och om grunderna för beviljande av tillstånd.

Enligt 1 mom. ska regelbunden och icke-regelbunden flygtrafik få bedrivas över finskt territorium utan separat tillstånd, om så har avtalats på grundval av ett bilateralt avtal mellan Finland och lufttrafikföretagets hemstat eller ett multilateralt avtal. Bestämmelsen kompletterar gemenskapens lufttrafikförordning.

I paragrafens 2 mom. ges Trafiksäkerhetsverket i uppgift att bevilja tillstånd till sådana överflygningar, som inte har befriats från tillståndsplikt med stöd av något avtal. Tillstånd ska kunna beviljas för regelbunden flygtrafik, enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar. Tillstånd att flyga över finskt territorium ska i praktiken utan undantag beviljas också för regelbunden flygtrafik, om flygbolagets hemstat har tillträtt Chicago-konventionen. Tillstånd ska kunna vägras, om det finns anledning att misstänka att sökanden inte förmår bedriva trafiken med yrkesskicklighet och på ett betryggande sätt. Det är fråga om en ovan nämnd situation t.ex. om flygbolaget ingår i den företeckning över flygbolag som förbjudits att bedriva verksamhet vilken Europeiska kommissionen fastställt i enlighet med förordning nr 2111/2005 om upprättande av en gemenskapförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpasagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning samt upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG. Också avsaknaden av en tillräcklig ansvarsförsäkring för skador orsakade vid luftfart kan vara en grund för att tillstånd inte beviljas. Inom den internationella flygtrafiken har man dessutom allmänt erkänt principen om ömsesidighet, och i enlig-

het med den är det motiverat att i momentet tillskriva Trafiksäkerhetsverket möjlighet att vägra bevilja tillstånd i en situation där det aktuella flygbolagets hemstat inte har beviljat ett finskt flygbolag överflygningstillstånd i en motsvarande situation.

**77 §. Bruksflygtillstånd.** Om bruksflygtillstånd föreskrivs i 76 § i den gällande luftfartslagen. Såsom konstateras i motiveringen till 69 § ovan, ändras ordalydelseerna gällande drifttillstånd, bruksflygtillstånd och flygutbildningstillstånd jämfört med gällande lag. Avsikten med denna ändring är att förtydliga det inbördes förhållandet mellan tillstånden utan att ändra de materiella kraven för beviljande av dem. Dessutom ändras den behöriga myndighetens namn från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**78 §. Flygutbildningstillstånd.** Om flygutbildningstillstånd föreskrivs i 77 § i den gällande luftfartslagen. Såsom konstateras i motiveringen till 69 § ovan, ändras ordalydelseerna gällande drifttillstånd, bruksflygtillstånd och flygutbildningstillstånd jämfört med gällande lag. Avsikten med denna ändring är att förtydliga det inbördes förhållandet mellan tillstånden utan att ändra de materiella kraven för beviljande av dem. Dessutom ändras den behöriga myndighetens namn från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**79 §. Flyguppvisningstillstånd och flygtävlingsstillstånd.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 78 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**80 §. Administrativa påföljder.** Bestämmelsen motsvarar 79 § i den gällande luftfartslagen.

## 9 kap. Flygplatser och markutrustning

**81 §. Definitioner.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 80 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**82 §. Användning av flygplatser och andra områden.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 81 § i den gällande luftfartslagen.

Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket. Dessutom ändras hänvisningen till länsstyrelsen i 4 mom. i enlighet med reformen av statens regionförvaltning till en hänvisning till närings-, trafik- och miljöcentralen.

**83 §. Främjande av smidig flygtrafik.** Bestämmelserna i 1 och 2 mom. motsvarar i sak 82 § 1 och 2 mom. i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras till Trafiksäkerhetsverket. I paragrafens 3 mom. bekräftas i enlighet med nuvarande praxis Trafiksäkerhetsverkets ställning som behörig myndighet för övervakning av passagerarnas rättigheter i fråga om Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

**84 §. Fördelning av ankomst- och avgångstider vid trafikflygplatser.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 83 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**85 §. Byggnadstillstånd.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 84 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**86 §. Hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 85 § i den gällande luftfartslagen. Hänvisningen till länsstyrelsen ändras till en hänvisning till närings-, trafik- och miljöcentralen.

**87 §. Förutsättningar för beviljande av byggnadstillstånd.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 86 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**88 §. Intyg över godkännande av trafikflygplats.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 87 § i den gällande luftfartslagen.

Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**89 §. Förutsättningar för beviljande av in-tyg över godkännande av trafikflygplats.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 88 § i den gällande luftfartslagen, men till 2 mom. fogas en rätt för Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter om utbildningen av och behörigheten för personalen. Ändringen grundar sig på det föreslagna tillägget till 45 § om godkännande för personer som ger rangeringssignaler åt luftfartyg. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**90 §. Tillstånd till drift av flygplats.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 88 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**91 §. Förutsättningar för beviljande av tillstånd till drift av flygplats.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 90 § i den gällande luftfartslagen.

**92 §. Flygplatser för lätta luftfartyg.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 91 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**93 §. Godkännande av ibruktagandet av byggnader, konstruktioner och anordningar.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 92 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**94 §. Förbud mot användning av flygplatser och begränsning av användningen.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 93 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

## 10 kap. Markttjänster

**95 §. Definitioner.** Bestämmelsen motsvarar 94 § i den gällande lagen.

**96 §. Tillhandahållande av markttjänster.** Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 95 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras till Trafiksäkerhetsverket. Nytt i förhållande till den gällande lagen är 5 mom., där Trafiksäkerhetsverket bemyndigas

att meddela närmare föreskrifter om hur markttjänsterna ska ordnas på flygplatserna. Flygplatsoperatören ansvarar för att markttjänstfunktionerna är trygga och inte medför fara för flygtrafiken eller den övriga luftfartsverksamheten. Det finns oftast flera aktörer på en trafikflygplats, och administreringen av verksamhetshelheterna och ansvarsfördelningen kan förutsätta vissa preciserande myndighetsföreskrifter. Enligt momentet ska Trafiksäkerhetsverket kunna meddela närmare föreskrifter om markttjänstarrangemangen och säkerhetshanteringen.

**97 §. Användning av flygplatsens centraliserade infrastrukturer.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 96 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**98 §. Bokföringsmässig uppdelning samt kontroll av bokföringen över markttjänster.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 97 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

## 11 kap. Luftfartsskydd

**99 §. Kapitlets tillämpningsområde och allmänna bestämmelser.** Bestämmelsens 1—4 mom. motsvarar till sitt sakinnehåll 98 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket. Nytt i förhållande till den gällande lagen är 5 mom. Enligt momentet ska Trafiksäkerhetsverket vid behov meddela närmare föreskrifter som förutsätts för luftfartsskyddet, med hänsyn till de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och de krav på nationella definitioner som ställs i förordningen om skyddsregler och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den. Bemyndigandet att meddela föreskrifter i den gällande lagen begränsas uteslutande till de fall som lokala nationella avvikelser på basis av riskbedömning samt eventuella striktare åtgärder än de som föreskrivs i förordningen. I den gällande lagen har dock inte beaktats olika definitioner som den nationella myndigheten ska stå för enligt förordningen om skyddsregler.

**100 §. Definitioner.** Bestämmelsen motsvarar 99 § i den gällande lagen.

**101 §. Säkerhetsprogram för flygplatser och lufttrafikföretag och genomförande av programmen.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 100 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**102 §. Utförande av kontroller och principen om minsta olägenhet.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 101 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**103 §. Ansvar för skyddsåtgärder.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 102 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**104 §. Allmän begränsning av rörelsefriheten på vissa områden på flygplatser.** Bestämmelsen motsvarar 103 § i den gällande lagen.

**105 §. Tillträdesrätt.** Bestämmelsens 1—3 mom. motsvarar till sitt sakinhåll 104 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket. Nytt i förhållande till den gällande lagen är 4 mom., enligt vilket Trafiksäkerhetsverket trots sekretessbestämmelserna ska ha rätt att av förundersöknings- och åklagarmyndigheten och domstolen få behövliga uppgifter om förundersökning, åtalsprövning eller domstolsbehandling enligt 2 mom. för behandling av ett ärende som gäller beviljande av tillträdesrätt. För närvarande är myndighetens rätt att få uppgifter om anhängiga undersökningar begränsad. Av den begränsade säkerhetsutredningen har endast framkommit brottsbenämningen för den gärning som undersöks. I sådana situationer kan man bli tvungen att skjuta upp den sökandes ansökan om tillträdesrätt tills ärendet avgjorts. Ofta kan närmare uppgifter om den misstänkta gärningen visa, att den gärning som är under utredning inte utgör något hinder för beviljande av tillträdesrätt, även om den sökande döms för gärningen. Av detta skäl är en så omfattande rätt för myndigheten som möjligt att få upp-

gifter i dessa situationer till sökandens fördel och kan påskynda behandlingen av ansökan.

**106 §. Behörighetskort och passerkort för fordon.** Bestämmelsen motsvarar 105 § i den gällande lagen.

**107 §. Ingripande i godkännanden i anslutning till tryggande av flygtrafiken.** Bestämmelsen motsvarar 106 § i den gällande lagen.

**108 §. Villkor för inträde till säkerhetskontrollantsutbildning.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 107 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**109 §. Utbildningsprogram för luftfartsskydd.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 108 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**110 §. Utrustning som ska användas som stöd för luftfartsskyddet.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 109 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

## 12 kap. Flygtrafiktjänst

**111 §. Kapitlets tillämpningsområde.** I denna paragraf försöker man förenhetliga bemyndigandena av luftfartsmyndigheten att utfärda föreskrifter enligt 12 kap. Sådana bemyndiganden finns bland annat i den gällande lagens 114 § 2 mom., 117 § 3 mom., 118 § 2 mom., 118 § 4 mom., 119 § 1 mom. och 122 § 2 mom. Utöver dessa bör hänsyn också tas till ett eventuellt behov av att meddela föreskrifter när bestämmelserna i bilagorna till Chicagokonventionen sätts i kraft. Jämfört med den gällande lagen ändras paragrafen i fråga om 3 mom., enligt vilket Trafiksäkerhetsverket, utöver vad som föreskrivs i detta kapitel, ska meddela sådana närmare föreskrifter om flygtrafiktjänst som förutsätts för flygsäkerheten och vilka baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt Eurocontrols normer och rekommendationer.

**112 §. Definitioner.** Bestämmelsen motsvarar 111 § i den gällande lagen.

**113 §.** *Nationell tillsynsmyndighet i det gemensamma europeiska luftrummet.* I paragrafens 1 mom. ska föreskrivas, att Trafiksäkerhetsverket sörjer för den nationella tillsynsmyndighetens uppgifter i Finland inom det gemensamma europeiska luftrummet enligt ramförordningen, förordningen om tillhandahållande av tjänster, förordningen om driftskompatibilitet och enligt de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av dem. Hänvisningen till Trafiksäkerhetsverket som tillsynsmyndighet för de förordningar som kommissionen utfärdat är ny. Dessutom utses Trafiksäkerhetsverket i momentet till tillsynsmyndighet enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG om ett gemenskapscertifikat för flygledare.

Enligt gällande 112 § 2 mom. i luftfartslagen är statens revisionsverk behörig myndighet för bokföringen för de leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster inom det luftrum som Finland ansvarar för. Bestämmelserna om granskningsrätt för statens revisionsverk enligt lagen om statens revisionsverk (676/2000) och granskningsrättsens inriktning på juridiska personer som står i ett särskilt förhållande till staten, t.ex. statliga affärsverk, tar inte tillräcklig hänsyn till de krav som förordningen om tillhandahållande av tjänster medför för medlemsstaterna. Det föreslås därför att Trafiksäkerhetsverkets befogenheter med avseende på förordningen om tillhandahållande av tjänster ska omfatta även bokföringen för leverantörerna av flygtrafiktjänster. Av denna anledning föreslås att 112 § 2 mom. i den gällande lagen ska slopas.

Bestämmelsens 2 mom. motsvarar 112 § 3 mom. i den gällande lagen.

**114 §.** *Strukturering av luftrummet.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 113 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**115 §.** *Specialbestämmelser om användning av luftrummet.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 114 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**116 §.** *Tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster och flygvädertjänster.* Bestämmelsen motsvarar 115 § i den gällande lagen.

**117 §.** *Flygtrafiktjänster som tillhandahålls statsluftfartyg och militära luftfartyg och prissättningen av dem.* Paragrafen ska innehålla bestämmelser om de tjänster som tillhandahålls statsluftfartyg och militära luftfartyg och grunderna för prissättningen av dem. Regleringen riktar sig till flygtrafiktjänstsystemet inom den civila luftfarten. Enligt luftfartslagen ansvarar en utnämnd leverantör av flygtrafiktjänster för denna verksamhet. Kommunikationsministeriet har utsett Luftfartsverket att sköta denna uppgift.

Den civila och den militära luftfarten verkar i Finland inom ramen för ett så kallat integrerat flygtrafiktjänstsystem, där samarbetet mellan den civila och den militära organisationen är kontinuerligt. Avsikten med denna bestämmelse är inte att ändra hävdvunnen samarbetspraxis eller grunderna för den.

Om grunderna för territorialövervakningsuppgifterna för en leverantör av flygtrafiktjänster föreskrivs i territorialövervakningslagen (755/2000). Grunderna för de kostnader och ersättningar som territorialövervakningsuppgifterna föranleder fastställs enligt vad som föreskrivs och beslutas om territorialövervakningen, inbegripet vad som fastställs om territorialövervakningsuppgifterna för en leverantör av flygtrafiktjänster i kommunikationsministeriets utnämningsbeslut.

I 1 mom. ska föreskrivas om skyldigheten för en leverantör av flygtrafiktjänster enligt 116 § att tillhandahålla flygtrafiktjänster för statsluftfartyg och militära luftfartyg i enlighet med de allmänna tjänstevillkoren på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder, om endast en leverantör tillhandahåller flygtrafiktjänsterna i fråga. Leverantören av flygtrafiktjänster har rättsligt monopol på de uppgifter som den utsetts att utföra, grundat på bestämmelserna i lagen och kommunikationsministeriets utnämningsbeslut.

De flygtrafiktjänster som tillhandahålls statsluftfartyg och militära luftfartyg ska i fortsättningen i princip jämföras med tjänsteverksamheten inom den civila luftfarten i enlighet med 2 mom. Prissättningsbestämmelsen i fråga ska utgöra prisreglering inom ett rättsligt monopol, där enhetsprissättning

ska tillämpas vid tjänsteproduktion med låga marginalkostnader.

I 3 mom. ska ingå en definition på särskilda tjänster inom flygtrafiktjänsten, som omfattar tjänster som endast behövs på grund av de krav som statsluftfartygs och militära luftfartygs verksamhet ställer. På basis av 4 mom. ska närmare föreskrifter om de tjänster som hör till de särskilda tjänsterna inom flygtrafiktjänsten få utfärdas genom förordning av statsrådet.

Särskilda tjänster inom flygtrafiktjänsten ska vara flygtrafiktjänster för förlängd öppethållning av flygplatser uteslutande i beredskapssyfte. Däremot ska områdeskontrollens normala flygtrafiktjänster dygnet runt inte omfattas av de särskilda tjänsterna inom flygtrafiktjänsten.

I 5 mom. föreskrivs om prissättningen av de särskilda tjänsterna inom flygtrafiktjänsten. Prissättningen ska motsvara kostnaderna och omfatta en skälig avkastning. De särskilda tjänsterna ska således inte omfattas av enhetsprissättningen enligt 2 mom.

Inom den ekonomiska begreppsapparaten och den konkurrensrättsliga regleringen finns hävdvunna beräknings- och värderingsgrunder som också ska tillämpas i detta sammanhang. Efter det att de sedvanliga bruks-, underhålls- och utvecklingskostnaderna har täckts har leverantören av flygtrafiktjänster rätt till en skälig avkastning på det bundna kapitalet. När avkastningens skälighet bedöms beaktas investeringens låga risknivå, finansieringskostnaderna och utrustningens livslängd. Ett tjänsteavtal på affärsekonomiska grunder mellan parterna är dock den primära metoden för att definiera de särskilda tjänsterna och ersättningsgrunderna för dem.

**118 §. Samordning av civil och militär luftfart.** Bestämmelsen motsvarar 116 § i den gällande lagen.

**119 §. Certifikat, behörighetsbevis, behörigheter, godkännanden och medicinska intyg för flygtrafiktjänstpersonal.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 117 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**120 §. Utbildning av flygtrafiktjänstpersonal.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 118 § i den gällande luftfartslagen.

Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**121 §. Efterspanings- och räddningstjänst för luftfart.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 119 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**122 §. Register över automatiska nödradiosändare.** I propositionen föreslås en ny paragraf jämfört med den gällande lagen. Enligt den leverantör av flygtrafikleddningstjänster som ansvarar för att efterspanings- och räddningstjänsterna ordnas sörja för att det förs ett register över automatiska nödradiosändare. Kravet på ett register över automatiska nödradiosändare på frekvensen 406 MHz baserar sig på bilaga 10 till Chicagokonventionen. I paragrafen ingår bestämmelser om syftet med registret över automatiska nödradiosändare och vilka basuppgifter och för ändamålet behövliga uppgifter som ska och får införas i registret. I registret ska föras in de minimiuppgifter som förutsatts i bilaga 10 till Chicagokonventionen. Dessutom ges Trafiksäkerhetsverket befogenhet att meddela föreskrifter som kompletterar 2 och 3 mom. om införande av uppgifter i registret, om internationella förpliktelser som är bindande för Finland, allmänt använda internationella standarder, registrets syfte, genomförandet av räddningsverksamheten, den tekniska utvecklingen eller motsvarande omständigheter kräver det. När Trafiksäkerhetsverket bereder föreskrifterna ska den beakta de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt JAA:s, ECAC:s, Eurocontrols och EASA:s normer och rekommendationer.

**123 §. Avgifter för flygtrafiktjänst.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 120 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**124 §. Insamling av uppgifter som gäller inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 121 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**125 §.** *Upptagningar inom flygtrafiktjänstverksamheten.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 122 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

### 13 kap. Luftfartsolyckor, tillbud och händelser

**126 §.** Rapportering av luftfartsolyckor och allvarliga tillbud. Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 123 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**127 §.** *Undersökning av luftfartsolyckor.* Bestämmelsen motsvarar 124 § i den gällande lagen.

**128 §.** *Undersökning som ordnas av Trafiksäkerhetsverket.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 125 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**129 §.** *Påträffande av luftfartyg eller delar av luftfartyg.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 126 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**130 §.** *Borttransport av vrak.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 127 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**131 §.** *Rapportering av händelser.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 128 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**132 §.** *Registrering av rapporter om händelser.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 129 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**133 §.** *Utbyte av information om händelser.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 130 § i den gällande luftfartslagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**134 §.** *Användning av information om händelser.* Bestämmelsen motsvarar 131 § i den gällande lagen.

### 14 kap. Driftsrestriktioner av bullerskäl vid flygplatser

**135 §.** *Definitioner.* Bestämmelsen motsvarar 132 § i den gällande lagen.

**136 §.** *Driftsrestriktionernas tillämpningsområde och innehåll.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 133 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**137 §.** *Principer som gäller driftsrestriktioner.* Bestämmelsen motsvarar 134 § i den gällande lagen.

**138 §.** *Bedömning av behovet av driftsrestriktioner.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 135 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket. Hänvisningen till den regionala miljöcentralen ändras till en hänvisning till närings-, trafik- och miljöcentralen.

**139 §.** *Särskilda driftsrestriktioner för jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 136 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**140 §.** *Underrättelse om driftsrestriktioner.* Bestämmelsen motsvarar 137 § i den gällande lagen.

**141 §.** *Undantag från driftsrestriktioner.* Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 138 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

### 15 kap. Skadeståndsansvar och försäkringar

**142 §.** *Skadeståndsansvar.* Bestämmelsen motsvarar 139 § i den gällande lagen.

**143 §.** *Skadeståndsansvar för samordnare för flygplatser.* Bestämmelsen motsvarar 140 § i den gällande lagen.

**144 §.** *Försäkringar.* Bestämmelsen motsvarar 141 § i den gällande lagen.



**145 §. Nationella försäkringskrav.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 142 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

16 kap. **Administrativa påföljder som gäller tillstånd och godkännanden**

**146 §. Tillämpningsområde.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 143 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**147 §. Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 144 § i den gällande lagen, med undantag för att till förteckningen fogas godkännandet av personer som ger rangeringssignaler åt luftfartyg, som fogats till 45 §. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**148 §. Anmärkningar och varningar som gäller personer.** Bestämmelsen motsvarar 145 § i den gällande lagen.

**149 §. Verksamhetsförbud för personer.** Bestämmelsen motsvarar 146 § i den gällande lagen.

**150 §. Återkallande av medicinska intyg.** Bestämmelsen motsvarar 147 § i den gällande lagen.

**151 §. Återställande av certifikat eller intyg till myndigheten.** Bestämmelsen motsvarar 148 § i den gällande lagen.

**152 §. Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 149 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**153 §. Anmärkningar och varningar som gäller organisationer.** Bestämmelsen motsvarar 150 § i den gällande lagen.

**154 §. Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer.** Bestämmelsen motsvarar 151 § i den gällande lagen.

**155 §. Vägran att ändra eller förnya tillstånd på grund av obetald avgift.** Bestäm-

melsen motsvarar 151 a § i den gällande lagen.

**156 §. När förfaller ett drifttillstånd, flygtillstånd eller trafiktillstånd.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 152 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket. Avvikande från den gällande lagen används i paragrafen termen flygtillstånd, vilket motsvarar ordalydelsen i 75 §.

**157 §. Vite samt hot om tvångsutförande och avbrytande.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 153 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

17 kap. **Särskilda bestämmelser**

**158 §. Nationell myndighet enligt EASA-förordningen.** I EASA-förordningen och de kommissionens förordningar som utfärdats med stöd av den (EASA-bestämmelserna) föreskrivs om frågor och uppgifter som av tradition har hört till Luftfartsförvaltningens behörighet. Medlemsstaterna ska ange vilken nationell myndighet som sköter den nationella myndighetens uppgifter enligt EASA-bestämmelserna. Trafiksäkerhetsverket utses i denna paragraf till den myndighet som sköter dessa uppgifter, om det av någon orsak inte är nödvändigt att bestämma något annat.

När EASA:s representanter har besökt Finland för att granska Luftfartsförvaltningens myndighetsverksamhet, har de fäst uppmärksamhet vid att man i Finland inte från deras synpunkt tillräckligt tydligt har utsett de personer som ansvarar för olika beslut. I EASA-bestämmelserna fastställs behörighetskrav för beslutsfattarna, och för att övervaka dessa har EASA:s kontrollanter begärt tydlig dokumentation över vem som i Finland fattar besluten. I luftfartslagen ska alltså anges att Trafiksäkerhetsverket är den nationella myndigheten. I Trafiksäkerhetsverkets arbetsordning och i den verksamhetsbeskrivning med processer och anvisningar som kompletterar arbetsordningen kommer man att på erforderligt sätt precisera den behörighet som krävs för beslutsfattande och vem som fattar besluten.

**159 §. Upprätthållande av yrkeskunskap.** Bestämmelsen motsvarar 5 § i den gällande lagen om Luftfartsförvaltningen. Avsikten är att lagen om Luftfartsförvaltningen ska upphävas i samband med stiftandet av förvaltningslagarna i anslutning till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Av denna orsak införs bestämmelsen i luftfartslagen.

**160 §. Trafiksäkerhetsverkets rätt att få information och utföra inspektioner.** Bestämmelsen motsvarar 154 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras. Nytt i förhållande till den gällande lagen är 1 mom. 5 punkten. Genom den nya punkten utvidgas Trafiksäkerhetsverkets rätt att få information till att gälla även uppgifter som är relevanta med tanke på tillsynen över att passagerarnas rättigheter tillgodoses. Syftet med utvidgningen av rätten att få information är att säkerställa att Trafiksäkerhetsverket förstår fullgöra de uppgifter som ålagts den i förordningen om överbokning (261/2004) och i förordningen om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet (1107/2006). I praktiken behöver Trafiksäkerhetsverket uppgifter om orsaken till att ett flyg inställts eller försenats. Rätt att få information behövs likaså för att det ska kunna klarläggas om rättigheterna för passagerare med nedsatt rörlighet har tillgodosetts så som förutsätts i förordningen om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. Skyldigheten att lämna ut uppgifter ska riktas till den som bedriver luftfartsverksamhet på samma sätt som till luftfartygets ägare, innehavare eller operatör samt den som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten.

Nytt i förhållande till den gällande lagen är även att i paragrafens 3 mom. föreskrivs att Trafiksäkerhetsverkets rätt att utföra inspektioner ska gälla tillsynen över efterlevnaden av alla de gemenskapsförordningar i fråga om vilka den har tilldelats tillsynsuppgifter. Tillämpningsområdet för inspektionsrätten ska inte längre fastslås genom en förteckning över de paragrafer där tillsynsuppgifter som bestäms på basis av gemenskapsförordningar nämns. Luftfartslagen kommer alltså inte längre att behöva ändras när det utfärdas be-

stämmelser om nya gemenskapsförordningar och tillsynsuppgifter i anslutning till dem eller om inspektionsrättigheter. Inspektionsrätten ska alljämt omfatta rätt att få tillträde till luftfartyg och andra platser där luftfartsverksamhet bedrivs, dock inte bostadslokaler, och rätt att även i övrigt granska verksamheten hos den som bedriver luftfartsverksamhet.

**161 §. Rätt att få handräckning.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 155 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**162 §. Tillsynsregister.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 156 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**163 §. Besättningskort.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 157 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**164 §. Föreskrifter om miljökonsekvenserna av luftfart.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 158 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**165 §. Flyghinder.** Bestämmelsens 1 mom. motsvarar 159 § 1 mom. i den gällande lagen.

Det föreslås att antalet objekt där det krävs flyghindertillstånd enligt 2 mom. ska inskränkas från det som föreskrivs i 159 § 2 mom. i den gällande lagen. Enligt den gällande bestämmelsen behövs ett flyghindertillstånd för bl.a. anordningar, byggnader, konstruktioner och märken som eventuellt kan medföra förväxling, störningar eller risker och som reser sig högre än 30 meter över markytan. I praktiken har det konstaterats vara onödigt att kräva tillstånd för alla anordningar, byggnader, konstruktioner och märken som reser sig högre än 30 meter över markytan. Momentet avviker från den gällande lagen genom att tillståndskravet bara ska gälla sådana hinder som reser sig högre än 30 meter över markytan och som är belägna utanför ett område som avses i nuvarande 2 mom. 2 punkten, men på högst 45 kilometers avstånd från flygplatsens referens-

punkt. Om det är fråga om en reservlandningsplats eller någon annan flygplats än en trafikflygplats ska tillstånd krävas endast för hinder som reser sig högre än 30 meter över markytan och är belägna utanför ett område som avses i den nuvarande 2 punkten, men på högst 10 kilometers avstånd från flygplatsens referenspunkt eller referenspunkten för någon annan flygplats än en trafikflygplats. För hinder utanför de ovan nämnda områdena ska i fortsättningen behövas tillstånd endast om hindren reser sig högre än 60 meter över markytan. Flygplatsens referenspunkt är den geografiska position som uppgetts för flygplatsen. Definitionen av referenspunkt baserar sig på standarden i Chicagokonventionen och har tagits in i luftfartsbestämmelsen AGA M3-1 ("AGA M3-sarjan ilmailumääräyksissä käytettyjen käsitteiden määritelmä"). I praktiken anges referenspunkterna i Finlands luftfartshandbok.

Nytt i förhållande till den gällande lagen är 3 mom. Genom det nya momentet frigörs anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken som sätts ut av flygplatsoperatören eller på uppdrag av operatören från tillståndsplikt. Det är oändamålsenligt att jämställa flygplatsoperatören med den som ansvarar för ett flyghinder, eftersom luftfartsbestämmelserna ålägger skyldigheter för de flygplatsoperatörer som fått intyg över godkännande av trafikflygplats eller tillstånd till drift av flygplats. Hinder som sätts ut av eller på uppdrag av flygplatsoperatören behöver på denna grund inte granskas inom flyghindertillståndsprocessen, utan de kan helt och hållet befrias från tillståndsplikt. I fortsättningen ska tillstånd krävas endast för hinder som sätts ut av någon annan än en flygplatsoperatör.

Nytt i förhållande till den gällande lagen är 4 mom. Den nya bestämmelsen innebär att Trafiksäkerhetsverket kan befria ett sådant i 2 mom. avsett hinder från tillståndsplikt som inte påverkar flygplatsernas hinderbegränsande ytor eller flygförfarandena. De krav som gäller flyghinder är förknippade med dessa, och därför är det ändamålsenligt att Trafiksäkerhetsverket kan befria ett sådant hinder från tillståndsplikt som inte påverkar de hinderbegränsande ytorna eller flygförfarandena. Förslaget innebär dessutom att Tra-

fiksäkerhetsverket kan befria sådana hinder från tillståndsplikt som är belägna i omedelbar närhet av ett befintligt hinder. Här kan det handla om t.ex. en lyftanordning eller en målarställning invid ett höghus under tiden för reparationsarbeten. Ett sådant annat hinder i närheten av ett befintligt hinder ökar inte väsentligt inverkan av det hinder som redan fått tillstånd och det är inte nödvändigt att förutsätta ett separat tillstånd för ett sådant hinder. Trafiksäkerhetsverket ska kunna meddela närmare föreskrifter om sådana hinder som avses i momentet.

Nytt i förhållande till den gällande lagen är 5 mom., enligt vilket förändringar som gäller ett flyghinder eller den som ansvarar för hindret ska anmälas till Trafiksäkerhetsverket eller den som verket utsett. Förteckningen över flyghinder har i praktiken förts av Luftfartsverket Finavia.

**166 §. Verksamhet som äventyrar flygsäkerheten.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 160 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**167 §. Beredskap för undantagsförhållanden.** Bestämmelsen motsvarar 161 § i den gällande lagen.

**168 §. Överföring av myndighetsuppgifter.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 162 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**169 §. Överföring av uppgifter på en organisation för sportflygverksamhet.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 163 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**170 §. Solidariskt ansvar vid användning av flygplatser och luftfartstjänster samt hindrande av luftfartyg från att starta vid utebliven betalning.** Bestämmelsen motsvarar 164 § i den gällande lagen.

**171 §. Hindrande av luftfartyg från att starta av andra orsaker.** Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinhåll 165 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**172 §.** *Ingripande i ett luftfartygs färd.* Bestämmelsen motsvarar 166 § i den gällande lagen, men den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket. Nytt i förhållande till den gällande lagen är att av skäl som är nödvändiga för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet eller när säkerheten vid viktiga statliga evenemang ska tryggas ska militärmyndigheten kunna 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. Enligt den gällande lagen är militärmyndighetens behörighet beroende av om luftfartsmyndigheten särskilt har definierat situationen som en sådan.

**173 §.** *Ingripande i ett luftfartygs färd i syfte att förhindra spridning av en smittsam sjukdom.* Den föreslagna nya paragrafen ska innehålla bestämmelser om åtgärder för att förhindra spridning av en smittsam sjukdom enligt 4 § 2 mom. i lagen om smittsamma sjukdomar. Trafiksäkerhetsverket och, i enstaka fall där det krävs omedelbart ingripande, social- och hälsovårdsministeriet, ska via leverantören av flygtrafikledningstjänster beordra ett luftfartyg att landa på en flygplats för medicinska undersökningar. Luftfartyget ska beordras att landa på en flygplats för medicinska undersökningar när det är fråga om i bilaga 2 till WHO:s internationella hälsoreglemente (2005) avsedda händelser som kan utgöra ett hot mot människors hälsa av internationell omfattning. Luftfartyget ska beordras att landa på en flygplats för medicinska undersökningar, om det finns misstankar om att passagerare har smittkoppor, sars, blödarfeber eller en sådan influensa vållad av en ny subtyp som medför ett hot om en pandemi.

I 3 mom. sägs att om inte något annat följer av flygsäkerheten, ska luftfartyget landa på flygplatsen för medicinska undersökningar i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets order eller social- och hälsovårdsministeriets beslut. Om flygsäkerheten äventyras kan ett luftfartyg således avvika från en order eller ett beslut som meddelats i enlighet med 1 eller 2 mom.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska bestämmelser om flygplatser för medicinska undersökningar utfärdas genom förordning av

statsrådet. Med en flygplats för medicinska undersökningar avses en sådan flygplats som fungerar som gränsövergångsställe och där det finns beredskap att vidta åtgärder enligt artikel 20 i Världshälsoorganisationens internationella hälsoreglemente (FördrS 51/2007) och enligt dess bilaga 1. Avsikten är att genom förordning av statsrådet utfärda bestämmelser om att Helsingfors-Vanda flygplats och Åbo flygplats ska vara flygplatser för medicinska undersökningar i Finland.

**174 §.** *Biståndsskyldighet för leverantören av flygtrafikledningstjänster och flygplatsoperatören.* Enligt den föreslagna bestämmelsen ska leverantören av flygtrafikledningstjänster eller flygplatsoperatören bistå de behöriga myndigheter som avses i 171 § med de praktiska arrangemangen och verkställigheten av myndigheternas beslut då åtgärderna gäller lufttrafiken eller ett luftfartyg eller flygpassagerare och luftfartygs besättning på en flygplats.

**175 §.** *Berusningsmedel och nedsatt funktionsförmåga.* Bestämmelsen motsvarar 167 § i den gällande lagen.

**176 §.** *Inteckning i luftfartyg.* Bestämmelsen motsvarar 168 § i den gällande lagen.

**177 §.** *Luftfartstatistik.* Bestämmelsen motsvarar 169 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**178 §.** *Deltagande i beredningen av internationella avtal.* Enligt bestämmelsen ska Trafiksäkerhetsverket delta i beredningen av internationella avtal om civil luftfart och sörja för att avtalen tillämpas. Bestämmelsen motsvarar i sak gällande praxis. För närvarande föreskrivs om detta i 1 § 2 mom. i statsrådets förordning om Luftfartsförvaltningen (1248/2005).

## 18 kap. Straff

**179 §.** *Äventyrande av trafiksäkerheten.* Bestämmelsen motsvarar 170 § i den gällande lagen.

**180 §.** *Fylleri i lufttrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet.* Bestämmelsen motsvarar 171 § i den gällande lagen.

**181 §.** *Användning av berusningsmedel vid luftfart.* Bestämmelsen motsvarar 172 § i den gällande lagen.

**182 §.** *Luftfartsförseelse.* Bestämmelsen motsvarar 173 § i den gällande lagen. Den behöriga myndighetens namn ändras från Luftfartsförvaltningen till Trafiksäkerhetsverket.

**183 §.** *Åtgärdseftergift.* Bestämmelsen motsvarar 174 § i den gällande lagen.

**184 §.** *Hörande av Trafiksäkerhetsverket och den militära luftfartsmyndigheten.* Bestämmelsen motsvarar 175 § i den gällande lagen. Hänvisningen till Luftfartsförvaltningen ändras till en hänvisning till Trafiksäkerhetsverket.

## 19 kap. Ändringssökande

**185 §.** *Ändringssökande.* Bestämmelsen motsvarar 176 § i den gällande lagen. Hänvisningen till Luftfartsförvaltningen ändras till en hänvisning till Trafiksäkerhetsverket.

## 20 kap. Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**186 §.** *Ikraftträdande.* Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2010.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

**187 §.** *Bestämmelser som upphävs.* Genom lagen upphävs den gällande luftfartslagen, som trädde i kraft vid ingången av 2006. I luftfartslagen ingår många bemyndiganden att meddela föreskrifter. De föreskrifter som meddelats med stöd av dem ingår i luftfartsbestämmelsesamlingen. Av denna anledning ska i paragrafens 2 mom. föreskrivas att de myndighetsföreskrifter som meddelats med stöd av den gällande luftfartslagen ska förbli i kraft till den del som de inte strider mot den föreslagna lagen.

**188 §.** *Övergångsbestämmelser.* I övergångsbestämmelserna ska föreskrivas att ikraftträdandet av lagen inte påverkar tillstånd, godkännanden, förbud eller beslut som meddelats med stöd av den lag som gäller vid ikraftträdandet. Lagen ska inte heller föranleda någon ändring i vad som före ikraftträdandet har avtalats med en främmande stat.

## 1.2 Lag om ändring av 75 § i gränsbevakningslagen

**75 §.** *Gränsbevakningsväsendets luftfart.* Det föreslås att 75 § i gränsbevakningslagen (578/2005) ändras så att hänvisningarna blir tidsenliga. Paragrafens 1 mom. ändras så att det hänvisas till 5 § i den föreslagna luftfartslagen. I 3 mom. åberopas dessutom det avvikande förfarande i fråga om gränsbevakningsväsendets luftfart som anges i 5 § 2 mom. i luftfartslagen.

## 2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

### 3 Ikraftträdande

De föreslagna lagarna avses träda i kraft vid ingången av år 2010 samtidigt som trafikförvaltningens ämbetsverksreform genomförs.

## 4 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning

De paragrafer som det föreslås att ska ändras i förhållande till den gällande luftfartslagen, dvs. 89, 96, 99, 111 och 165 §, gäller bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter. Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan andra myndigheter än ett ministerium 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. Ett sådant bemyndigande är förenat med större krav än det allmänna kravet på exakt avgränsning, dvs. att de frågor som bemyndigandet gäller måste preciseras exakt genom lag. Bemyndigandet ska dessutom enligt en uttrycklig bestämmelse i grundlagen ha ett exakt avgränsat tillämpningsområde (t.ex. GrUU 46/2001 rd). Sett ur ett grundlagsperspektiv är andra myndigheters normgivningsrätt ett undantag (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, se

även GrUU 16/2002 rd). Den normsamling som gäller luftfart är omfattande, vilket beror dels på internationella överenskommelser, dels på Europeiska gemenskapens ständigt växande lagstiftning. Bestämmelserna och föreskrifterna är detaljerade och gäller ofta tekniska frågor beträffande luftfartyg och flygtrafiktjänst. Det är inte ändamålsenligt att reglera sådana tekniska frågor genom lag. 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. Av den internationella ramen för regleringen följer att regleringen inte heller är förenad med någon betydande prövningsrätt. De föreslagna preciseringarna av bemyndigandena för Trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter begränsas 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 och anses kräva branshexpertis. Grundlagsutskottet har i sina utlåtanden (t.ex. GrUU 25/2000 rd, GrUU 52/2001 rd och GrUU 16/2002 rd) ansett att det är lämpligt att anförtro expertmyndigheten rätten att meddela detaljerade föreskrifter. De föreslagna bemyndigandena att utfärda rättsnormer är i linje med bestämmelserna om bemyndigande i den nuvarande luftfartslagen.

När det gäller skydd för personuppgifter föreslås exakta och heltäckande bestämmelser i 121 § i luftfartslagen. Den föreslagna paragrafen gäller ett register över automatiska nödradiosändare och föreslås innehålla bestämmelser om syftet med registret, de registrerade uppgifternas ändamål, de personuppgifter som ska registreras, uppgifternas förvaringstid och grunderna för utlämnande av uppgifter.

Den föreslagna 117 § gäller skyldigheten för leverantörer av flygtrafiktjänster att tillhandahålla tjänster för statsluftfartyg och militära luftfartyg. Enligt 15 § i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. I ovan nämnda förslag om tryggande av tillgången på flygtrafiktjänster begränsas formellt privata aktörers möjlighet att besluta om nya avtalsförhållanden. Grundlagsutskottet har ansett

att det finns det en godtagbar grund för en sådan reglering när tjänsten spelar en stor roll i samhället (GrUU 24/2002 rd), och att det av samma orsak inte heller finns någonting att anmärka på i fråga om proportionalitetskravet.

Grundlagsutskottet har bedömt förslag som inneburit skyldigheter eller begränsningar i fråga om rätten att nyttja egendomen i syfte att skapa eller trygga konkurrensvillkor (GrUU 36/2004). I de här sammanhangen har utskottet brukat utgå från att skyldigheterna och begränsningarna med hänsyn till egendomens speciella art står i samklang med grundlagen om de finns inskrivna i tydliga bestämmelser i lag och är skäligen avseende på ägaren (GrUU 4/2000 rd, GrUU 34/2000 rd). Vidare har grundlagsutskottet ansett att det i princip är nödvändigt och acceptabelt att näringsverksamheten regleras i en marknadssituation där det råder s.k. naturligt monopol (GrUU 4/2000 rd, s. 2). I ett sådant läge är det enligt utskottets mening motiverat att främja konkurrensen och skydda kundernas rättigheter av förmögenhetsvärde genom effektivare metoder än vanligt.

Den föreslagna regleringens huvudsakliga mål är att förebygga problem för flygtrafiktjänsternas funktion på grund av ett s.k. naturligt/rättsligt monopol och att trygga tillgången på förmånliga tjänster av god kvalitet. Genom regleringen försöker man dessutom förebygga avsiktlig ackumulering av alltför stora intäkter. Regleringen kan anses vara tillräckligt exakt när branschens särdrag beaktas och regleringen i stället för på individen i första hand inriktas på det statliga bolag som tillhandahåller flygtrafiktjänster. En sådan reglering blir som helhet betraktad inte oskälig för ägaren. Regleringen påverkar till dessa delar inte lagförslagens behandlingsordning.

Förslaget ger en möjlighet att inskränka ägarens rätt att bestämma storleken på vederlaget för nyttjande av sin egendom (jfr GrUU 32/2004 rd). Bestämmelsen måste bedömas med hänsyn till egendomsskyddet i 15 § i grundlagen. Prissättningsfriheten anknyter dessutom till rätten till näringsfrihet i 18 § 1 mom. i grundlagen. Avseende bör också fästas vid den ståndpunkt som grundlagsutskottet upprepade gånger har intagit, enligt vilken

frågor som gäller möjligheterna att förverkliga de grundläggande fri- och rättigheterna ska regleras genom lag.

Förslaget innebär ett ingripande i avtalen mellan leverantören av flygtrafiktjänster och kunderna. Avtalsfriheten omfattas av trygghandlet av vars och ens egendom i 15 § 1 mom. i grundlagen. Men avtalsförhållandenas okränkbarhet har inte varit absolut i utskottets praxis (GrUU 5/2002 rd). Med tanke på proportionalitetsprincipen är det väsentligt att verkningarna av ingreppen i avtalsförhållandena på grundvalen av de föreslagna ändringarna är motiverade med tanke på regleringens mål.

Inom flygtrafiktjänsterna är det fråga om en speciell art av affärsverksamhet, där kunden inte fritt kan välja tjänsteleverantör eller fritt komma överens om prissättningen på tjänsten. Ur näringsidkarens synvinkel är det väsentliga att priserna ska vara kostnadsinriktade så att de omfattar en skälig vinst. Syftet med den föreslagna regleringen är att prissättningen av de tjänster som tillhandahålls statsluftfartyg och militära luftfartyg förenhetligas jämfört med motsvarande tjänster för den civila luftfarten samt att prissätt-

ningen av specialtjänster ska göras skäligare. Det bör anses att det finns vägande samhällsliga skäl för att begränsa prissättningen.

Priset på en enskild tjänst som beräknas på basis av enhetsprissättning kan vara lägre än kostnaderna för produktionen av tjänsten. En strukturell alltför låg täckning gäller hela prissättningssystemet och således inte enbart det område där enhetsprissättning tillämpas.

Förslaget bygger på en med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna godtagbar strävan att göra prissättningen av tjänsterna rimligare och mera enhetlig.

Avsikten med den föreslagna prisregleringen är att svara på ett till sina utgångspunkter vägande samhällsligt behov. När man dessutom beaktar att inverkan av det enskilda prissättningsunderskottet på den totala omsättningen kan uppskattas bli relativt liten, anses regleringen inte påverka lagförslagens behandlingsordning.

Lagförslaget överensstämmer med grundlagen och lagen kan därför stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

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

## 1.

**Luftfartslag**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

**Allmänna bestämmelser**

1 §

*Tillämpningsområde*

Vid luftfart inom finskt territorium ska 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, ska

1) denna lag iakttas även vid luftfart utanför finskt territorium med ett finskt luftfartyg eller med stöd av ett drifttillstånd som beviljats i Finland,

2) bestämmelserna i 5, 12, 15, 16 och 18 kap. samt i 160 och 161 § tillämpas på finländska leverantörer av flygtrafiktjänst även utanför finskt territorium,

3) bestämmelserna i 3, 5, 7 och 15 kap. samt i 175 § iakttas vid luftfart med utländska luftfartyg även utanför finskt territorium, om tillsynen över flygsäkerheten eller bedrivandet av flygverksamhet genom ett giltigt avtal i fråga om ett enskilt luftfartyg och dess besättning har överförts på Trafiksäkerhetsver-

ket och om den operatör som råder över ett sådant luftfartyg med stöd av hyresavtal eller något annat sådant avtal har sin bonings- eller hemort eller sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Finland.

Utan hinder av 1 och 2 mom. ska 64 § och 182 § 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* de europeiska luftfartsmyndigheternas samarbetsorgan,

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 216/2008 om



fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG,

6) *slotförordningen* 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 behörighetsbevis,

9) *underhåll* vilken som helst av följande åtgärder separat eller i kombination: grundöversyn, reparation eller 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 uppgifter; med statsluftfartyg avses även luftfartyg som används för utförandet av andra än i denna punkt 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*

Trafiksäkerhetsverket utfärdar de trafikregler för luftfart som avses i Chicagokonven-

tionen och verkställer vid behov övriga standarder och rekommendationer som avses i konventionen.

Trafiksäkerhetsverket ska 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 luftfartssamhet. I fråga om militär luftfart och luftfart med statsluftfartyg kan Trafiksäkerhetsverket medge de undantag från trafikreglerna för luftfart enligt 1 mom. som det 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 Trafiksäkerhetsverket 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 om undantag från denna lag i fråga om militär luftfart utfärdas 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 de tillämpas inte inom kommersiell flygverksamhet. Undantag kan föreskrivas i fråga om bestämmelserna i

1) 9, 12 och 19 § om förande av luftfartygsregistret, offentlighet för uppgifterna i luftfartygsregistret, de uppgifter som ska införas i registret samt luftfartygs märkningar och beteckningar,

2) 22—24, 26 och 28—33 § om tekniska egenskaper hos luftfartyg som används inom militär luftfart 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 förutsättningarna för beviljande av ett medicinskt intyg 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 ska medföras i luftfartyg,

6) 77—79 § om bruksflygtillstånd, flygutbildningstillstånd och flyguppvisningstillstånd,

7) 82 § om användning av flygplatser och konstruktioner till den del bestämmelserna gäller militära flygplatser,

8) 115 § om flygtrafiktjänst till den del bestämmelserna gäller flygförfaranden vid militär luftfart inom kontrollzoner och terminalområden eller områden där luftfart är inkränkt 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) 147—156 § om administrativa påföljder som gäller tillstånd och godkännanden,

12) 160 och 164 § om Trafiksäkerhetsverkets 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 Trafiksäkerhetsverket, 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 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) förfaranden 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 deras flygfärd,
- 12) flygsäkerhetsutredning,
- 13) flygtrafiktjänst uteslutande för militär luftfart.

Militära luftfartyg som utför territoriella övervakningsuppdrag eller 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 ska komma överens med Trafiksäkerhetsverket om principerna för hur det avvikande förfarandet ordnas.

Vad som i denna lag bestäms om Trafiksäkerhetsverket 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 och militär luftfart och annan personal inom en organisation som kan påverka säkerheten i den militära luftfarten,
- 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 man genom förordning av statsrådet för värnande om allmän ordning och säkerhet utfärda bestämmelser om undantag från 3 och 5 kap. när det gäller utförande av uppdrag som en myndighet förelagts att utföra med statsluftfartyg.

Statsluftfartyg som utför territoriella övervakningsuppdrag eller 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 ska komma överens med Trafiksäkerhetsverket om principerna för hur det avvikande förfarandet ordnas.

Ett statsluftfartyg kan utrustas med specialanordningar, i fråga om vilka den myndighet som använder luftfartyget ska ansvara för godkännande, användning och tillsyn. Trafiksäkerhetsverket kan för statsluftfartyg medge sådana enskilda smärre och tekniska undantag från bestämmelserna i denna lag som gäller specialutrustning som luftfartygets användningsändamål kräver.

## 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 Trafiksäkerhetsverket medge smärre undantag från bestämmelserna i 2, 3 och 5—9 kap. i fråga om

- 1) ultralätta luftfartyg,
- 2) luftfartyg av klar historisk betydelse,
- 3) luftfartyg som särskilt har konstruerats eller ombyggt för forskningsändamål, försöksändamål eller vetenskapliga ändamål,
- 4) amatörbyggda luftfartyg,

5) luftfartyg som ursprungligen konstruerats för militära ändamål.

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 Trafiksäkerhetsverket i fråga om dessa medge smärre undantag från bestämmelserna i 7 och 8 kap.

1) tyngdpunktsstyrda ultralätta flygplan eller motordrivna fallskärmar,

2) glidare med en maximal tommassa på högst 80 kilogram för ensitsiga eller 100 kilogram för tvåsitsiga, inklusive sådana med fotstart,

3) obemannade luftfartyg med en operativ massa understigande 150 kilogram,

4) övriga luftfartyg som har en maximal tommassa inklusive bränsle på högst 70 kilogram.

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

Om konsekvenserna för säkerheten och miljön förutsätter det och om inte något annat följer av EASA-förordningen, kan Trafiksäkerhetsverket i fråga om luftfartyg och anordningar enligt 2 mom. samt sportfallskärmar och flygskärmar liksom amatör- eller sportmodellflygplan meddela föreskrifter av teknisk natur och driftsföreskrifter samt föreskrifter om de kunskaper och färdigheter samt den erfarenhet och ålder som förutsätts av förarna. När föreskrifterna bereds ska riksomfattande amatörorganisationer höras.

## 7 §

*Rätt till luftfart inom finskt territorium*

Ett luftfartyg som används för luftfart inom finskt territorium ska ha finsk nationalitet eller nationalitet i en annan stat som tillträtt Chicagokonventionen eller ett särskilt till-

stånd av Trafiksäkerhetsverket, 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).

Trafiksäkerhetsverket kan bevilja ett tillstånd enligt 1 mom., om det är fråga om

- 1) tillfällig trafik med ett luftfartyg från en stat som inte har tillträtt Chicagokonventionen,
- 2) överförings-, test-, demonstrations-, uppvisnings- eller tävlingsflygningar med ett registrerat luftfartyg,
- 3) en eller flera flygningar med en oregistrerad och obemannad fri luftballong,
- 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.

Genom förordning av statsrådet kan också bestämmas att områden där luftfart kan utsättas för fara på grund av verksamhet som hänför sig till försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets uppgifter ska vara farliga områden. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om farliga områden, såsom områdenas gränser i sid- och höjddled. Trafiksäkerhetsverket 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 tjänsteleverantören på tillbörligt sätt har meddelat detta via luftfartens

kommunikationssystem. Aktiveringen ska hävas så snart den för flygtrafiken farliga verksamheten har upphört. När den för lufttrafiken farliga verksamheten har avbrutits kan flygkontrollen klarera en genom ett kontrollerat luftrum ledd flygning genom ett farligt område som har meddelats vara aktivt.

Av skäl som är nödvändiga för upprätthållande av flygsäkerhet eller allmän ordning och säkerhet, såsom i samband med militärövningar, när verksamhet enligt 6 § 3 mom. eller 166 § är farlig för flygtrafiken eller när säkerheten vid viktiga statliga evenemang eller offentliga tillställningar ska tryggas, får Trafiksäkerhetsverket begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst två veckor. I 172 § bestäms om rätt att ingripa i ett luftfartygs färd i de fall där det förutsätts omedelbart ingripande.

På begäran av en räddningsmyndighet, en polismyndighet, en militärmyndighet, gränsbevakningsväsendet eller tullen ska områdeskontrollen på det sätt som den anser vara ändamålsenligt begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst ett dygn, om det är nödvändigt för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet. Områdeskontrollen ska utan dröjsmål underätta Trafiksäkerhetsverket om förbudet eller begränsningen.

## 2 kap.

### **Luftfartygs registrering, nationalitet och märkning**

## 9 §

#### *Luftfartygsregistret och dess användningsändamål*

För tillsyn över flygsäkerheten, identifiering av luftfartyg, uppfyllande av internationella förpliktelser som är bindande för Finland och utförande av uppgifter som gäller inteckning i luftfartyg ska Trafiksäkerhetsverket föra ett luftfartygsregister över luftfartygen. Registret kan föras med hjälp av automatisk databehandling.

Anställda hos Trafiksäkerhetsverket har rätt att behandla uppgifter i luftfartygsre-

gistreret till den del det är nödvändigt för att de ska kunna fullgöra sina uppgifter.

## 10 §

### *Luftfartygs nationalitet*

Ett luftfartyg har nationalitet i den stat där det är registrerat.

För att få finsk nationalitet ska 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 inteckningar och förnyande och dödande av dessa inteckningar

samt ändringar i inteckningarnas inbördes förmånsrätt,

10) skriftlig anmälan från en flygplatsoperatör om att ett luftfartyg hindrats från att starta i enlighet med 170 § 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.

Trafiksäkerhetsverket publicerar utdrag över de aktuella 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. Trafiksäkerhetsverket 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 en medlemsstat, 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 ska ha ett behörigt ombud i Finland.

Trafiksäkerhetsverket kan dock av särskilda skäl registrera ett luftfartyg i Finland trots 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*

Luftfartygets ägare ska ansöka om registrering hos Trafiksäkerhetsverket. I ansökan ska i tillämpliga delar uppges de uppgifter som nämns i 12 § 1 och 2 mom., och ansökan ska åtföljas av en utredning över fäng eller över grunden för besittnings- eller nyttjanderätten till luftfartyget samt över att rätt att registrera luftfartyget i Finland enligt 13 § föreligger.

#### 15 §

##### *Interimistisk registrering*

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan och av särskilda skäl registrera ett luftfartyg interimistiskt för överförings- och testflygningar 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 §

##### *Förändringar i registeruppgifterna*

Ägaren ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om förändringar, och anmälan ska åtföljas av en utredning som är tillräcklig för att identifiera och verifiera de förändrade uppgifterna, om

1) de uppgifter enligt 12 § 1 eller 2 mom. som ska införas i luftfartygsregistret förändras,

2) det sker en förändring i de förutsättningar för registrering som gäller bonings- eller

hemort enligt 13 § 1 eller 2 mom. eller avgångsplats enligt 13 § 2 mom.

Har ett luftfartyg för längre tid än 30 dagar överlåtit till någon annan för att användas av denne för egen räkning, ska överlåtaren anmäla detta till Trafiksäkerhetsverket. Anmälan enligt detta moment ska åtföljas av en avtalshandling eller anmälan som undertecknats av parterna eller en kopia av en sådan.

Ett luftfartygs ägare, innehavare eller operatör kan, när ägande-, besittnings- eller nyttjanderätten har upphört, anmäla detta för införande i registret. Anmälan ska 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. ska göras till Trafiksäkerhetsverket inom 14 dagar. Om anmälan inte har gjorts, kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda användningen av luftfartyget.

#### 17 §

##### *Avförande av luftfartyg ur luftfartygsregistret*

Trafiksäkerhetsverket ska avföra ett luftfartyg ur luftfartygsregistret

1) på ansökan av ägaren,

2) om Trafiksäkerhetsverket efter att ha gett ägaren tillfälle att bli hörd konstaterar att det villkor som gäller bonings- eller hemort enligt 13 § 1 mom. eller avgångsplats enligt 13 § 2 mom. inte längre uppfylls, eller om det inte längre finns särskilda skäl enligt 13 § 3 mom. att låta luftfartyget kvarstå i registret.

Trafiksäkerhetsverket kan avföra ett luftfartyg ur luftfartygsregistret när luftfartyget har förstörts, skrotats eller försvunnit, om inte ägaren inom en av Trafiksäkerhetsverket utsatt tid på m

Är ett luftfartyg intecknat 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 inteckningshavaren eller den som ansökt om utmätningen eller säkringsåtgärden. Har en flygplatsoperatör hindrat ett luftfartyg från att starta i enlighet med 170 § 2 mom. och anmält detta till den registeran-

svarige, krävs det skriftligt samtycke av flygplatsoperatören för avförande ur registret.

## 18 §

*Förvaring av uppgifter*

De uppgifter som införts i registret förvaras permanent. De uppgifter som avförts ur registret bevaras permanent i arkivet i anslutning till registret.

## 19 §

*Märkning av luftfartyg*

Trafiksäkerhetsverket ger luftfartyget en registreringsbeteckning. Ett luftfartyg ska märkas med nationalitets- och registreringsbeteckningar.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter av teknisk natur om nationalitets- och registreringsbeteckningarna och märkningen av dem.

## 20 §

*Registreringsbevis*

Trafiksäkerhetsverket ska 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, komponenter och anordningar, godkännande av planerings- och produktionsorganisationer, fortsatt luftvärdighet och godkännande av organisationer och personal som deltar i dessa uppgifter samt den behöri

## 22 §

*Luftvärdighet*

Ett luftfartyg ska vara luftvärdigt när det används för luftfart. Ett luftfartyg betraktas som luftvärdigt om det har konstruerats, tillverkats, utrustats och underhållits så att det på ett betryggande sätt kan användas för luftfart samt i fråga om sina egenskaper även i övrigt är sådant.

För säkerställande av en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket, utifrån de standarder och rekommendationer 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 och 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 Trafiksäkerhetsverket dessutom vid behov sådana luftvärdighetsdirektiv av teknisk natur och driftsföreskrifter som förutsätts för flygsäkerheten.

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.

### 23 §

#### *Upprätthållande av luftvärdighet*

Ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg som används för luftfart ska se till att luftfartyget är luftvärdigt. För att uppfylla detta krav ska 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) luftvärdighetsdirektiv och övriga föreskrifter som påverkar fortsatt luftvärdighet iaktas,
- 4) de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket meddelat med anledning av säkerhetsproblem iaktas,
- 5) reparationer och ändringar som gäller luftfartyget eller dess anordningar och komponenter görs så att luftfartyget och dess anordningar och komponenter uppfyller de krav som anges i eller uppställs med stöd av 22 §,
- 6) det efter underhållet görs en testflygning 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
- 3) det granskningsbevis avseende luftvärdighet som avses i 26 eller 27 § inte är giltigt.

### 24 §

#### *Organisationer som svarar för luftvärdighet*

Trafiksäkerhetsverket ska 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 praxis för motsvarande godkännanden i medlemsstaterna. Trafiksäkerhetsverket ska övervaka verksamheten vid de organisationer som svarar för luftvärdighet.

För säkerställande av en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den, närmare föreskrifter om yrkeskickligheten för personalen vid organisationer som svarar för luftvärdighet samt om behövliga arbetsredskap, arbetslokaler, arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över organisationer som svarar för luftvärdighet finns i 16 kap.

### 25 §

#### *Uppgifter om luftvärdighet*

Ägaren, innehavaren eller operatören ska 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. Trafiksäkerhetsverket 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 ska utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket om omständigheter som kan ha väsentlig betydelse för luftfartygets luftvärdighet.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att av luftfartygets ägare, innehavare, operatör och 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*

Trafiksäkerhetsverket beviljar luftvärdighetsbevis för luftfartyg som har konstaterats uppfylla luftvärdighetskraven enligt 22 §.

Luftvärdighetsbeviset åtföljs av ett granskningsbevis avseende luftvärdighet. Granskningsbeviset 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 användningsförhållanden som gäller bland annat följande:

- 1) luftfartygets kategori,
- 2) flyghandbokens identifieringsuppgifter,
- 3) särskilda villkor,
- 4) begränsning av det högsta antalet personer eller passagerare,
- 5) begränsning av största tillåtna massa,
- 6) former av flygverksamhet.

Trafiksäkerhetsverket kan godkänna ett utländskt luftvärdighetsbevis eller granskningsbevis avseende luftvärdighet, om luft-

fartyget uppfyller de krav som gäller för att ett finländskt bevis ska utfärdas.

## 27 §

### *Flygtillstånd*

Trots bestämmelserna i 22 och 23 § kan Trafiksäkerhetsverket för viss tid bevilja tillstånd till att ett luftfartyg används för luftfart för prövning av fartygets egenskaper, även om fartygets luftvärdighet inte är fullt klarlagd. Trafiksäkerhetsverket 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.

Trafiksäkerhetsverket kan i stället för ett luftvärdighetsbevis bevilja ett flygtillstånd för ett luftfartyg som inte har konstaterats uppfylla kraven enligt 22 §, men som anses uppfylla kraven på luftvärdighet med hänsyn till det planerade användningsändamålet. Tillståndet ska åtföljas av ett granskningsbevis avseende luftvärdighet som utfärdats för viss tid.

Flygtillståndet och granskningsbeviset avseende luftvärdighet kan förenas med nödvändiga villkor för trygg användning av luftfartyget.

## 28 §

### *Tillsyn över luftvärdighet*

Trafiksäkerhetsverket ska se till att luftfartyg samt deras anordningar och komponenter uppfyller kraven på luftvärdighet. Trafiksäkerhetsverket har rätt att inspektera och besiktiga fartyget och förordna att testflygningar ska flygas med det. Fartygets ägare, innehavare och operatör ansvarar för ordnandet av testflygningar och för kostnaderna för dem.

Vid tillsynen över luftvärdighet kan Trafiksäkerhetsverket biträdas av en i 24 § avsedd organisation som svarar för luftvärdighet el-

ler andra inhemska eller utländska sakkunniga.

För fastställande av och tillsyn över luftvärdighet meddelar Trafiksäkerhetsverket vid behov närmare föreskrifter av teknisk natur och föreskrifter om förfaranden i fråga om

1) de besiktningar som utförs av Trafiksäkerhetsverket,

2) innehållet i och arrangemangen för de inspektioner avseende luftvärdighet som organisationer som svarar för luftvärdighet utför när de biträder Trafiksäkerhetsverket,

3) särskilda inspektioner, såsom innehållet i och arrangemangen för inspektioner för fortsatt brukstid för ett luftfartyg samt den som utför inspektionerna.

## 29 §

### *Beviljande och förnyande av granskningsbevis avseende luftvärdighet*

På grundval av en luftvärdighetsinspektion som utförts av en organisation som svarar för luftvärdighet och på grundval av organisationens rekommendation beviljar eller förnyar Trafiksäkerhetsverket ett granskningsbevis avseende luftvärdighet, om luftfartyget vid inspektionstidpunkten uppfyller kraven för beviljande av ett luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd. Trafiksäkerhetsverket kan också bestämma att en organisation som svarar för luftvärdighet och som biträder Trafiksäkerhetsverket i enlighet med 28 § 2 mom. beviljar eller förnyar ett granskningsbevis avseende luftvärdighet på de villkor som Trafiksäkerhetsverket anger särskilt.

Kan inte en rekommendation av den organisation som svarar för luftvärdighet eller ett granskningsbevis avseende luftvärdighet skäligen fås, kan Trafiksäkerhetsverket på grundval av sin besiktning bevilja ett luftvärdighetsbevis eller ett i 27 § 2 mom. avsett flygtillstånd, om luftfartyget vid besiktningstidpunkten uppfyller kraven för beviljande av ett luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd.

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). Beslut av en organisation som svarar för luftvärdighet får inte överklagas genom besvär. I ett sådant beslut får rättelse yrkas hos Trafiksäkerhetsverket inom 30 dagar från delfäendet. Beslut som Trafiksäkerhetsverket meddelat med anledning av rättelseyrkande får överklagas genom besvär så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Ett tidigare beviljat granskningsbevis avseende luftvärdighet, luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd förfaller, om ett nytt bevis eller tillstånd beviljas. Ett bevis eller tillstånd som förfallit ska på begäran återlämnas till Trafiksäkerhetsverket.

## 30 §

### *Återkallande av luftvärdighetsbevis, granskningsbevis avseende luftvärdighet och flygtillstånd*

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett luftvärdighetsbevis, ett granskningsbevis avseende luftvärdighet eller ett flygtillstånd eller förbjuda att ett luftfartyg används för luftfart, om det konstateras eller finns grundad anledning att misstänka att fartyget inte är luftvärdigt eller att det inte längre uppfyller kraven på flygsäkerhet och om det inte inom en skälig tid som Trafiksäkerhetsverket bestämmer görs eller visas vara luftvärdigt eller uppfyller eller visas uppfylla kraven på flygsäkerhet.

Om villkor som är nödvändiga för flygsäkerheten har ställts för beviljande, förnyande eller godkännande av flygtillstånd eller granskningsbevis avseende luftvärdighet och om dessa villkor inte har följts, kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda användningen av luftfartyget för luftfart till dess att de nämnda villkoren har uppfyllts.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. ska tillämpas på sådant återkallande av utländska luftvärdighetsbevis och granskningsbevis avseende luftvärdighet som avses i 26 § 4 mom.

## 31 §

*Konstruktion, tillverkning och underhåll*

För konstruktion, tillverkning och underhåll av luftfartyg krävs godkännande av Trafiksäkerhetsverket. Detsamma gäller i fråga om fartygets anordningar och komponenter. Ett godkännande ska 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 Trafiksäkerhetsverkets godkännande vara

- 1) ett godkännande av en konstruktions-, 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) konstruktion som gäller en liten ändring eller reparation,
- 2) konstruktion av ett luftfartyg för vilket det inte ansöks om luftvärdighetsbevis eller konstruktion av anordningar eller komponenter till ett sådant fartyg, eller
- 3) konstruktion som gäller en ändring eller reparation i ett luftfartyg för vilket det inte ansöks om luftvärdighetsbevis eller för vilket det har utfärdats ett flygtillstånd i stället för ett luftvärdighetsbevis.

Trafiksäkerhetsverket 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 högsta tillåtna startmassa 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 flygtillstånd i stället för ett luftvärdighetsbevis, eller

4) ett arbete som utförs under uppsikt av den som godkänts att utföra underhåll.

För säkerställande av en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket, utifrån de standarder och rekommendationer 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 konstruktörerna, tillverkarna och dem som utför underhåll i fråga om

- 1) personalens utbildning, erfarenhet och yrkeskicklighet,
- 2) prov och intyg som krävs för att fastställa yrkeskickligheten,
- 3) arbetsredskap och arbetslokaler,
- 4) arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över godkännanden som beviljats för konstruktion, tillverkning och underhåll finns i 16 kap.

## 32 §

*Utbildningsorganisationer för underhållspersonal*

Utbildningsorganisationer för underhållspersonal kan ansöka om godkännande hos Trafiksäkerhetsverket. Ett godkännande ska beviljas en utbildningsorganisation om den har den yrkeskunniga personal som krävs för uppgifterna, behövliga utbildningslokaler och utbildningshjälpmedel, ett utbildningsprogram och ett kvalitetssystem. Trafiksäkerhetsverket övervakar organisationernas verksamhet.

För säkerställande av en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de för-

ordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den, närmare föreskrifter om utbildningsorganisationerna för underhållspersonal i fråga om

- 1) personalens utbildning, erfarenhet och yrkeskicklighet,
- 2) arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över utbildningsorganisationer för underhållspersonal finns i 16 kap.

### 33 §

#### *Utsläpp*

Ett motordrivet luftfartyg ska vara konstruerat, tillverkat, utrustat och underhållet så att luftfartygets buller och annat utsläpp inte medför skada för miljön eller avsevärd miljöstörning.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter av teknisk natur om buller och övriga utsläpp baserade på de standarder som avses i Chicagokonventionen.

Bestämmelser om driftsrestriktioner av bullerskäl vid flygplatser finns i 14 kap.

### 4 kap.

#### **Rampinspektioner av luftfartyg**

### 34 §

#### *Kapitlets tillämpningsområde*

Utöver vad som i 3 kap. och i 160 § bestäms om inspektioner och tillsyn ska 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 startmassa 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 Trafiksäkerhetsverket 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 den behöriga myndighet som utövar tillsyn över lufttrafikföretaget,

3) uppföljande information om lufttrafikföretaget, såsom

a) vilka korrigerande åtgärder som vidtagits,

b) återkommande fel.

Denna information ska sparas och härvid ska formuläret i bilaga I till direktivet om rampinspektioner användas.

### 37 §

#### *Rampinspektion*

Trafiksäkerhetsverket kan genomföra rampinspektioner på alla luftfartyg.

Rampinspektioner ska 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 fartyg inte iakttagit internationella säkerhetsnormer. Trafiksäkerhetsverket ska då fästa särskild uppmärksamhet vid fartyg

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 allvarlig misstanke om att luftfartyget inte överensstämmer med internationella säkerhetsnormer och i fråga om vilka Trafiksäkerhetsverket 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.

Trafiksäkerhetsverket ska genomföra de rampinspektioner och andra övervakningsåtgärder som kommissionen har beslutat enligt artikel 8.3 i direktivet om rampinspektioner.

### 38 §

#### *Genomförande av rampinspektioner*

Rampinspektioner ska genomföras i enlighet med förfarandet i bilaga II till direktivet om rampinspektioner. När rampinspektionen har slutförts ska luftfartygets befälhavare eller ett ombud för lufttrafikföretaget underrättas om resultaten av rampinspektionen, och om betydande brister har uppdagats ska rapporten sändas till lufttrafikföretaget och till de berörda behöriga myndigheterna.

Om en rampinspektion har gällt ett luftfartyg från tredje land, ska Trafiksäkerhetsverket underrätta kommissionen om de åtgärder som genomförts för att uppfylla kraven enligt denna paragraf.

### 39 §

#### *Informationsutbyte*

Trafiksäkerhetsverket ska delta i medlemsstaternas och kommissionens ömsesidiga utbyte av information på det sätt som anges i direktivet om rampinspektioner.

### 40 §

#### *Datasekretess och utlämnande av uppgifter*

I fråga om sekretessbeläggning av de uppgifter som Trafiksäkerhetsverket samlat in i enlighet med 36 §, erhållit i det syfte som av-

ses i 37 § och i enlighet med 39 § tagit emot från en annan medlemsstat eller kommissionen gäller 24 § 1 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

När upplysningar om brister i luftfartyg lämnas Trafiksäkerhetsverket frivilligt får källan inte anges i de rampinspektionsrapporter som avses i 38 § 1 mom.

## 41 §

*Startförbud för luftfartyg*

Om Trafiksäkerhetsverket inte är övertygat om att de korrigerande åtgärder som förutsätts för flygsäkerheten kommer att vidtas före flygning, ska det meddela startförbud för luftfartyget till dess att risken har undanröjts. Trafiksäkerhetsverket ska omedelbart underrätta de behöriga myndigheter som utövar tillsyn över lufttrafikföretaget samt den stat där fartyget är registrerat.

Trafiksäkerhetsverket kan dock i samarbete med den stat som ansvarar för luftfartygets drift eller den stat där fartyget är registrerat ange villkor som är nödvändiga för att fartyget ska kunna tillåtas flyga till en flygplats där bristerna kan rättas till. Om bristerna påverkar giltigheten för luftfartygets luftvärldighetsbevis, får startförbudet enligt 1 mom. återkallas för den nämnda överföringsflygningen endast om lufttrafikföretaget får tillstånd av den 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 misstan- kar om att lufttrafikföretaget inte har förut- sättningar att bedriva säker flygtrafik eller om den tillsyn över flygsäkerheten som gäll- er lufttrafikföretaget inte har ordnats så som förutsätts i Chicagokonventionen, får Trafik- säkerhetsverket utestänga företaget från flyg- verksamhet i Finland eller införa begräns- ningar eller ställa villkor för verksamheten. Utestängningarna, begränsningarna och vill- koren gäller högst till dess att bristerna har rättats till.

Trafiksäkerhetsverket ska underrätta kom- missionen om vilka åtgärder som har vidta- gits.

## 5 kap.

**Certifikat och behörighetskrav**

## 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, behörighetsbevis och godkännanden (tillstånd) för personal som deltar i flygverksamheten och underhållet.

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över tillstånden finns i 16 kap.

## 44 §

*Tillståndsgivare*

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

av 169 §. Ett tillstånd ska beviljas, om sökanden uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet. Ett tillstånd beviljas för viss tid om inte något annat bestäms nedan.

## 45 §

*Förutsättningar för att tillstånd ska beviljas och tillståndslag*

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

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

För säkerställande av flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen närmare föreskrifter om behörighetskraven och tillståndens giltighetstider. Föreskrifterna ska 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 ska anses olämplig att inneha ett tillstånd, om sökanden

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

skrifter 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.

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

## 46 §

*Förutsättningar för beviljande av ett medicinskt intyg*

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

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

Den auktoriserade flygläkaren ska tillställa Trafiksäkerhetsverket utlåtanden utifrån undersökningen.

## 47 §

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

De som ansöker om och de som innehar ett tillstånd ska till Trafiksäkerhetsverket anmäla

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

Om det finns anledning att misstänka att någon inte uppfyller villkoren för att ett medicinskt intyg ska beviljas, kan Trafiksäkerhetsverket bestämma att den sökande eller tillståndshavaren ska genomgå läkarkontroller och andra undersökningar för att klarlägga hälsotillståndet.

Om det finns anledning att misstänka att någon inte uppfyller de krav på kunskaper och färdigheter som förutsätts för att ett tillstånd ska beviljas, kan Trafiksäkerhetsverket bestämma att den sökande eller tillståndshavaren ska genomgå teoriprov, kontrollflygningar och andra kontroller.

Den 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 §

##### *Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar*

För bedömning av förutsättningarna för att bevilja, förnya och återkalla ett tillstånd har Trafiksäkerhetsverket trots 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 trafiksäkerheten vid luftfart, 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 hälsovård där den som ansöker om eller innehar ett tillstånd har vårdats eller vårdas ska trots sekretessbestämmelserna på begäran lämna Trafiksäkerhetsverket upplysningar om omständigheter som eventuellt inverkar på erhållandet av eller giltigheten för ett tillstånd.

En läkare, sammanslutning och inrättning enligt 2 mom. får trots sekretessbestämmelserna även utan en begäran underrätta Trafiksäkerhetsverket om sina misstankar om att den som ansöker om eller innehar ett tillstånd inte uppfyller de hälsomässiga villkoren för tillståndet. Innan en anmälan görs ska 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 uppställs 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 ska bestämmelserna i detta kapitel iaktas i tillämpliga delar.

Av de skäl som anges i 149 eller 150 § kan Trafiksäkerhetsverket bestämma att ett utländskt tillstånd som har erkänts i Finland inte berättigar till sådan verksamhet som av-



ses 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*

Trafiksäkerhetsverket ska föra ett certifikatregister för tillsyn över flygsäkerheten, administration av certifikatuppgifter, civilflygfartsskydd, uppfyllande av internationella förpliktelser som är bindande för Finland och utförande av andra uppgifter inom Trafiksäkerhetsverkets verksamhetsområde.

Certifikatregistret kan föras med hjälp av automatisk databehandling.

Anställda hos Trafiksäkerhetsverket har rätt att behandla uppgifterna i certifikatregistret till den del det är nödvändigt för att de ska 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 Trafiksäkerhetsverket an-

sökt om certifikat, behörighetsbevis, 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 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, födelsedatum,
- 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 trafiksäkerheten vid luftfart, användning av berusningsmedel vid luftfart eller i sådana uppgifter inom markorganisationen 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 förändras, ska tillståndshavaren anmäla detta till Trafiksäkerhetsverket inom 14 dagar. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om hur förändringarna ska anmälas.

## 54 §

*Avförande av uppgifter ur certifikatregistret*

Uppgifter avförs ur certifikatregistret som följer:

1) uppgifter om äventyrande av trafiksäkerheten vid luftfart, användning av berusningsmedel vid luftfart eller i sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten, grovt äventyrande av trafiksäkerheten och luftfartsförseelser 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 tio år efter det att beslutet har vunnit laga kraft.

## 55 §

*Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar av myndigheter*

Trots sekretessbestämmelserna har Trafiksäkerhetsverket rätt att 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 uppgifter om en sådan begränsning av utlämnandet av uppgif-

ter 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 ska mottagaren lägga fram en utredning om att uppgifterna skyddas på ett lämpligt 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 med hjälp av en teknisk anslutning eller annars i elektronisk form. Innan en teknisk anslutning öppnas ska mottagaren lägga fram en utredning om att uppgifterna skyddas på ett lämpligt 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.

kerheten medge undantag från kraven enligt 1 mom. när det gäller

- 1) skolflygningar och flygprov,
- 2) flygningar där en särskild flygassistent anlitas.

## 7 kap.

### Allmänna krav som gäller flygverksamhet

#### 58 §

##### *Luftfartygs befälhavare*

Ombord på luftfartyg och glidare eller andra anordningar som används för luftfart ska det finnas en befälhavare när de används för luftfart. Befälhavaren förordnas av ägaren, innehavaren eller operatören.

#### 59 §

##### *Certifikat, behörigheter och godkännanden samt medicinska intyg för flygbesättningen*

Medlemmarna av luftfartygets flygbesättning ska ha

1) av Trafiksäkerhetsverket eller den i 169 § avsedda organisationen för sportflygverksamhet beviljade eller godkända certifikat, behörigheter och godkännanden som förutsätts för uppgiften samt ett medicinskt intyg, eller

2) i en främmande stat utfärdade certifikat, behörigheter och godkännanden som förutsätts för uppgiften och medicinska intyg, 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 Trafiksäkerhetsverket på de villkor som är nödvändiga för att trygga sä-

#### 60 §

##### *Luftfartygs besättning*

Ett luftfartyg som används för luftfart ska vara tryggt bemannat. Ägaren, innehavaren eller operatören ansvarar för att fartyget är tryggt bemannat.

Utöver vad som bestäms i 1 mom. och i 5 kap. meddelar Trafiksäkerhetsverket 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, behörighetsbevis, rättigheter och godkännanden samt medicinska intyg som krävs av flygbesättningen,
- 3) utbildning och erfarenhet som krävs av besättningen,
- 4) maximala arbets- och flygtider samt minim

#### 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 den 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.

2) genomförande av en flygning och verksamhet under flygningen,

3) specialutrustning som krävs för den aktuella flygningen,

4) omedelbara åtgärder efter flygningen,

5) fallskärms hoppning,

6) avancerad flygning,

7) flygbogsering,

8) spridning av ämnen eller fällning av föremål.

## 62 §

### *Förberedelse och genomförande av flygningar*

Innan en flygning börjar ska 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 ska 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 ska utföra de uppgifter som ålagts besättningen i flyghandboken och i drifttillståndet, bruksflygtillståndet eller flygutbildningstillståndet, om inte luftfartygets befälhavare bestämmer något annat om uppgiftsfördelningen.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela sådana närmare föreskrifter som säkerheten kräver och som baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt på JAA:s, ECAC:s och Eurocontrols normer och rekommendationer, kompletterade med undantag och tillägg av geografiska, klimatologiska och trafikmässiga skäl eller för att samordna internationell praxis med förhållandena i Finland i fråga om följande:

1) planering av och förberedelser inför en flygning,

## 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 fartyget. Om ett luftfartyg råkar i nöd, ska befälhavaren och besättningen med till buds stående medel skydda fartyget samt personer och gods ombord.

## 64 §

### *Passagerarnas skyldigheter på flygningar*

Passagerarna får inte äventyra flygningens säkerhet. Passagerarna ska 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 ska 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 ska så snart som möjligt informeras 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 ska finnas följande handlingar när det används för luftfart:

- 1) ett giltigt registreringsbevis,
- 2) ett giltigt luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd som utfärdats med stöd av 27 §,
- 3) en utredning över luftfartygets obligatoriska försäkringsskydd,
- 4) av Trafiksäkerhetsverket 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 ska finnas följande handlingar när det används för luftfart inom finskt territorium:

- 1) ett giltigt registreringsbevis som utfärdats i en stat som tillträtt Chicagokonventio-

nen eller ett i 7 § 1 mom. avsett tillstånd av Trafiksäkerhetsverket att använda luftfartyget inom finskt territorium,

- 2) ett giltigt luftvärdighetsbevis enligt bilaga 8 till Chicagokonventionen eller ett av Trafiksäkerhetsverket erkänt flygtillstånd,

- 3) en utredning över luftfartygets obligatoriska försäkringsskydd,

- 4) av en utländsk luftfartsmyndighet eller, om det är fråga om ett oregistrerat luftfartyg, av Trafiksäkerhetsverket 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) *lufttrafikförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen,

- 2) *förordningen om luftfartsavtal med tredjeland* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder,

- 3) *kommersiell lufttransport (Commercial Air Transport)* användning av luftfartyg mot betalning eller annan ersättning för transport av passagerare, gods eller post,

- 4) *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,
- 5) *drifttillstånd (Air Operator Certificate, AOC)* ett tillstånd i vilket det 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,
- 6) *bruksflygtillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren kan bedriva bruksflyg,
- 7) *flygutbildningstillstånd* ett tillstånd att ge sådan flygutbildning eller teoretisk utbildning som hänför sig till erhållande av och fortsatt giltighet för certifikat, behörighetsbevis, behörigheter eller godkännanden för luftfartygs flygbesättning,
- 8) *flyguppvisningstillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren får ordna en flyguppvisning,
- 9) *flygtävlingstillstånd* ett tillstånd med stöd av vilket tillståndshavaren får ordna en flygtävling,
- 10) *operativ licens (Operating Licence)* ett tillstånd med stöd av vilket den som innehar tillståndet mot betalning eller annan ersättning får utföra lufttransport av passagerare, post och gods.

## 68 §

*Drifttillstånd*

Drifttillstånd krävs för kommersiell lufttransport. Drifttillstånd krävs inte, om den som bedriver flygverksamhet har ett motsva-

rande tillstånd som utfärdats i en annan stat och som Trafiksäkerhetsverket erkänner.

## 69 §

*Beviljande av drifttillstånd*

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

Drifttillstånd kan beviljas endast juridiska personer eller medborgare i en medlemsstat, vilkas hemort eller huvudsakliga driftställe är i Finland. För att ett drifttillstånd ska beviljas förutsätts också att sökanden har den kompetens och organisation samt sådana ekonomiska och verksamhetsmässiga förutsättningar som krävs för att sökanden ska kunna bedriva trygg flygverksamhet. Dessutom förutsätts det att sökanden har lämplig flygmateriel för flygverksamheten när verksamheten inleds.

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

På flygvägar för vilka införts allmän trafikplikt kan kommunikationsministeriet införa begränsningar enligt lufttrafikförordningen, om begränsningarna är nödvändiga för att trygga trafiken på linjerna.

## 70 §

*Operativ licens*

Bestämmelser om operativ licens finns i lufttrafikförordningen. Operativ licens beviljas av Trafiksäkerhetsverket.

En ny operativ licens skall omprövas ett år efter det att den beviljades och därefter vart femte år.

De luftfartyg som lufttrafikföretag använder ska registreras i luftfartygsregistret i Finland. I fråga om ett enskilt luftfartyg kan Trafiksäkerhetsverket tillåta att ett fartyg som ett lufttrafikföretag använder registreras i en annan medlemsstat, om tillsynen över dess flygsäkerhet kan utövas på ett lämpligt 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. Trafiksäkerhetsverket kan i enskilda fall eller på grundval av internationella förpliktelser som är bindande för Finland bevilja även innehavare av en annan än i en medlemsstat beviljad operativ licens ett tillstånd att bedriva sådan trafik.

## 72 §

*Allmän trafikplikt*

Kommunikationsministeriet beslutar om införande av allmän trafikplikt enligt artikel 16 i lufttrafikförordningen.

## 73 §

*Regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredje länder*

Trafiksäkerhetsverket beviljar flygvägsvisa trafik tillstånd för regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredje länder.

Om inte något annat följer av 74 §, krävs för ett trafik tillstånd 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 bolag som utsetts av ett i 1 mom. avsett tredje land, har ett av det tredje landet beviljat tillstånd som motsvarar ett drifttillstånd enligt 68 § och uppfyller de krav på flygbolag i tredje länder som uppställs i denna lag och i gemenskapsförordningarna samt att kommunikationsministeriet anser att beviljande av tillstånd är motiverat med tanke på trafikpolitiken i Finland.

Trafiksäkerhetsverket fastställer vid behov transportavgifterna, platsutbudet, tidtabellerna och övriga flygtrafiksvillkor för trafik enligt 1 mom.

## 74 §

*Flygvägar som omfattas av användningsbegränsningar*

Trafiksäkerhetsverket beslutar vilken eller vilka av dem som ansökt om trafik tillstånd som får bedriva trafik på sådana flygvägar

enligt 73 § som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal. Ett beslut om trafiktillstånd ska 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.

Trafiksäkerhetsverket 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*

Trafiksäkerhetsverket beviljar ett lufttrafikföretag från tredje land flygtillstånd för icke-regelbunden trafik mellan Finland och tredje länder som gäller enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar. Tillstånd ska 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 adekvata 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 föreskrivs i 73 och 74 §, eller att

4) sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.

Trafiksäkerhetsverket 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 tillståndet uppfylls. Trafiksäkerhetsverket kan dessutom meddela föreskrifter om begräns-

ning i fråga om den andel som andra lufttransporter än de som säljs som en del av paketresor 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 och förordnanden som avses i 3 mom. ska i tillämpliga delar beaktas gemenskapens lagstiftning om bedrivande av icke-regelbunden flygtrafik samt

1) de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen,

2) ECAC:s rekommendationer, och

3) internationell praxis till den del den allmänt tillämpas i medlemsstaterna.

EG-lufttrafikföretag som innehar en operativ licens som beviljats i en medlemsstat får bedriva icke-regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredje länder utan något separat tillstånd.

Om innehavaren av ett trafiktillstånd som avses i 73 § kräver det, kan Trafiksäkerhetsverket dock förbjuda bedrivande av sådan icke-regelbunden flygtrafik enligt 5 mom. om den orsakar verksamheten enligt trafik-tillståndet ekonomiska olägenheter som inte kan betraktas som obetydliga.

### 76 §

#### *Flygtrafik över finskt territorium*

Regelbunden och icke-regelbunden flygtrafik får bedrivas över finskt territorium utan separat tillstånd, om så har avtalats på grundval av ett bilateralt avtal mellan Finland och lufttrafikföretagets hemstat eller ett multilateralt avtal.

I andra än de fall som avses i 1 mom. beviljar Trafiksäkerhetsverket tillstånd för flygtrafik över finskt territorium. Tillstånd beviljas för regelbunden flygtrafik, enstaka flygningar eller en flygserie med flera flygningar. Tillstånd beviljas, om lufttrafikföretaget visar att dess drifttillstånd och operativa licens eller tillstånd som motsvarar dessa gör det möjligt att bedriva trafiken och att det förfo-



gar över materiel som lämpar sig för adekvata 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, eller
- 3) sökandens hemstat inte i sin tur skulle bevilja ett finskt lufttrafikföretag tillstånd.

## 77 §

### *Bruksflygtillstånd*

För bruksflyg krävs ett bruksflygtillstånd av Trafiksäkerhetsverket. För att bruksflygtillstånd ska beviljas förutsätts att sökanden har den organisation och personal som krävs för att bruksflyg ska kunna utföras på ett betryggande sätt samt förfogar över materiel som lämpar sig för den planerade verksamheten. Det krävs inte något bruksflygtillstånd, om en verksamhetsutövare med hemort eller huvudsakligt driftställe i någon annan medlemsstat visar att han uppfyller de krav i fråga om tillstånd och behörighet eller andra motsvarande krav som i den nämnda medlemsstaten ställs för motsvarande verksamhet. Trafiksäkerhetsverket kan dock ställa icke-diskriminerande villkor som behövs för säkerställande av trygg verksamhet.

Bruksflygtillstånd krävs inte för följande flygningar som genomförs i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter:

- 1) flygningar som avser bogsering av segelflygplan,
- 2) flygningar för fallskärmshoppning,
- 3) flygningar för övervakning av skogsbränder,
- 4) sporadiska efterspanings- och räddningsflygningar enligt 121 § 4 mom. på begäran av en myndighet.

Trafiksäkerhetsverket 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.

Trafiksäkerhetsverket meddelar de närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av bruksflygtillstånd som behövs 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 förfaranden för innehavare av bruksflygtillstånd,
- 4) ekonomiska krav på innehavare av bruksflygtillstånd.

Bruksflygtillstånd ska beviljas, om sökanden uppfyller villkoren enligt denna paragraf och de villkor som föreskrivits med stöd av 4 mom. Bruksflygtillstånd beviljas för viss tid, vilken Trafiksäkerhetsverket bestämmer utifrån sökandens verksamhetsförutsättningar, de bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten eller på någon annan motsvarande grund.

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

## 78 §

### *Flygutbildningstillstånd*

För flygutbildning och teoretisk utbildning som hänför sig till erhållande av och fortsatt giltighet för certifikat, behörighetsbevis, behörigheter och godkännanden för luftfartygs flygbesättning krävs ett flygutbildningstill-

stånd av Trafiksäkerhetsverket. För att flygutbildningstillstånd ska beviljas förutsätts att sökanden har den organisation och personal som krävs för trygg och adekvat flygutbildning och förfogar över materiel, lokaler och läromedel som lämpar sig för den planerade verksamheten.

Trafiksäkerhetsverket meddelar de närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av flygutbildningstillstånd som behövs 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 ska beviljas, om sökanden uppfyller villkoren enligt denna paragraf och de villkor som föreskrivits med stöd av 2 mom. Flygutbildningstillstånd beviljas för viss tid, vilken Trafiksäkerhetsverket bestämmer utifrån sökandens verksamhetsförutsättningar, de bestämmelser och föreskrifter som gäller verksamheten eller på någon annan motsvarande grund.

Trafiksäkerhetsverket kan bestämma att flygutbildningstillstånd inte behövs för ett visst slag av flygutbildning, om det inte är nödvändigt att skaffa ett tillstånd för att trygga säkerheten.

kanden har den organisation och personal som krävs för att uppvisningen eller tävlingen ska 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 bestämmelser och föreskrifter.

Trafiksäkerhetsverket meddelar de närmare föreskrifter om förutsättningarna för erhållande av flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd som behövs för att evenemangen ska 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 flygtävlingstillstånd ska 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 §

### *Flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd*

För ordnande av flyguppvisningar och flygtävlingar krävs ett flyguppvisnings- eller flygtävlingstillstånd av Trafiksäkerhetsverket. För att flyguppvisningstillstånd och flygtävlingstillstånd ska beviljas förutsätts att sö-

## 80 §

### *Administrativa påföljder*

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över de tillstånd som avses i detta kapitel finns i 16 kap.

9 kap.

## Flygplatser och markutrustning

81 §

### Definitioner

I detta kapitel avses med

1) *flygplats* ett bestämt land- eller vattenområde eller ett område på en konstruktion, vilket helt eller delvis har anordnats så att luftfartyg ska kunna landa, starta samt röra sig till lands och på vattnet,

2) *trafikflygplats* en flygplats 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 Trafiksäkerhetsverket 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 trafikflygplats* ett tillstånd som bekräftar att trafikflygplatsens operatör och dess personal har den yrkesskicklighet och organisation och de verksamhetsmetoder som krävs för att säkra att lufttrafiken är tillräckligt trygg och att trafikflygplatsen 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 gods samt för tankning, uppställning eller underhåll av luftfartyg.

Till en flygplats hör förutom vad som anges i 1 mom.

1) på vattenområden, kajplatser 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,

3) byggnader, konstruktioner och anordningar som behövs för verksamheten på flygplatsen.

82 §

### 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. I fråga om användning av landningsområden på fartyg för start och landning med helikoptrar föreskrivs särskilt.

För start och landning med luftfartyg får tillfälligt användas ett öppet vattenområde samt med samtycke av området ägare eller innehavare något annat land- eller vattenområde, även om området inte särskilt har organiserats för ett sådant ändamål. Trafiksäkerhetsverket 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 ska kunna löpa smidigt eller av skäl som hänför sig försvaret eller för idkande av näring eller förebyggande av skadliga miljökonsekvenser, kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda användningen av andra områden än en flygplats eller begränsa användningen av ett område som avses i 2 mom. till luftfartygs starter och landningar. Trafiksäkerhetsverket ska höra den berörda närings-, trafik- och miljöcentralen samt vid behov andra myndigheter, om skälet till förbudet eller begränsningen är något annat än flygsäkerhet eller att trafiken ska kunna löpa smidigt.

## 83 §

*Främjande av smidig flygtrafik*

Trafiksäkerhetsverket ska 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 trafikflygplatserna.

I enlighet med det nationella handlingsprogrammet och Trafiksäkerhetsverkets driftsföreskrifter och föreskrifter av teknisk natur ska trafikflygplatsens operatör sörja för samordningen av verksamheten för de företag och myndigheter som regelbundet verkar på trafikflygplatsen.

Utöver vad som annanstans i lag föreskrivs om konsumentmyndigheters behörighet är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet enligt Europaparlamentets och rådets 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 och enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med

flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

## 84 §

*Fördelning av ankomst- och avgångstider vid trafikflygplatser*

Bestämmelser om fördelning av ankomst- och avgångstider vid trafikflygplatser finns i slotförordningen. Om inte något annat bestäms i 3 mom. ansvarar Trafiksäkerhetsverket för de uppgifter som anges för medlemsstaterna i slotförordningen. Trafiksäkerhetsverket utser den tidtabellsanpassare eller samordnare som avses i artikel 4.1 i slotförordningen.

Trafikflygplatsens operatör ska

- 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 parametrar som används vid fördelning av ankomst- och avgångstider.

## 85 §

*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, när ändringarna kan ha konsekvenser för flygsäkerheten eller avsevärda konsekvenser för landskapsbilden. Trafiksäkerhetsverket 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, iakttas 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 tillämpningen av denna lag, krävs inte samma utredning en gång till. Av tillståndsbeslutet ska 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 ska 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 radiofyrrar 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.

#### 86 §

##### *Hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd*

Innan tillstånd till byggande av en flygplats beviljas ska kommunen samt, enligt ärendets art, försvarsministeriet, miljöministeriet, närings-, trafik- och miljöcentralen och 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 anordning-

ar på en sådan, ska kommunen samt, enligt ärendets art, andra behöriga myndigheter samt grannar ges tillfälle att avge utlåtande i ärendet innan byggnadstillstånd beviljas.

#### 87 §

##### *Förutsättningar för beviljande av byggnadstillstånd*

Byggnadstillstånd ska beviljas, om en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfarten samt byggnader, konstruktioner och anordningar på flygplatsen eller området uppfyller de krav som ställs för flygsäkerheten och smidig trafik och om flygplatsen har beviljats ett miljötillstånd enligt 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 Trafiksäkerhetsverket de närmare föreskrifter om förutsättningarna för byggnadstillstånd som behövs 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,
- 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 iakttas eller om villkoren för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls och om tillståndshavaren inte har avhjälpt bristerna inom

en skälig tid som Trafiksäkerhetsverket bestämmer.

### 88 §

#### *Intyg över godkännande av trafikflygplats*

För varje trafikflygplats krävs ett intyg över godkännande av Trafiksäkerhetsverket, om inte något annat bestäms nedan. I intyget anges den trafik eller annan luftfart som en trafikflygplats får användas till.

Användningen av en trafikflygplats som är i allmänt bruk ska vara tillåten på samma villkor för alla, om inte något annat bestäms i slotförordningen eller med stöd av den.

Intyg över godkännande krävs inte för en trafikflygplats som används uteslutande för militär luftfart eller statlig flygverksamhet.

### 89 §

#### *Förutsättningar för beviljande av intyg över godkännande av trafikflygplats*

Ett intyg över godkännande ska beviljas, om sökanden visar att

1) trafikflygplatsen och dess områden, anordningar, system och verksamheter är förenliga med föreskrifterna,

2) trafikflygplatsens operatör och dess personal har den kompetens och erfarenhet som behövs för att driva trafikflygplatsen.

Utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen meddelar Trafiksäkerhetsverket de närmare föreskrifter om förutsättningarna för intyg över godkännande som behövs 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 trafikflygplatser,

3) flyghinderbegränsningar och märkning av flyghinder,

4) visuella markanordningar,

5) flygtrafiktjänster på trafikflygplatser,

6) ledning och övervakning av trafiken,

7) personalens utbildning och behörighet,

8) skötsel samt tekniskt genomförande av inspektioner,

9) snöborttagning och halkbekämpning,

10) räddningsverksamhet på trafikflygplatser,

11) tillfälliga arrangemang på trafikflygplatser,

12) fågelbekämpning och bekämpning av andra djur på flygplatser och i närheten av dem,

13) trafikflygplatsoperatörens drifthandbok,

14) trafikflygplatsoperatörens organisation och personalens kompetens,

15) trafikflygplatsoperatörens säkerhetssystem,

16) 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 trafikflygplatsens land- eller vattenområde.

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över intyg över godkännande finns i 16 kap.

### 90 §

#### *Tillstånd till drift av flygplats*

För flygplatser för vilka det inte förutsätts ett sådant intyg över godkännande som avses i 88 § krävs tillstånd till drift av Trafiksäkerhetsverket, om inte något annat bestäms nedan. I tillståndet fastställs flygplatsoperatören, 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.

### 91 §

#### *Förutsättningar för beviljande av tillstånd till drift av flygplats*

Tillstånd till drift av flygplats ska beviljas, om sökanden har visat att flygplatsen uppfyl-

ler de villkor för byggnadstillstånd som avses i 87 § och att flygplatsoperatören har en organisation som gör det möjligt att driva flygplatsen på ett betryggande sätt. I fråga om beviljande av tillstånd till drift tillämpas 89 § 3 mom.

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över tillstånd till drift av flygplats finns i 16 kap.

## 92 §

### *Flygplatser för lätta luftfartyg*

Tillstånd behöver inte sökas för byggande och drift av flygplatser för lätta luftfartyg. Operatören för en sådan flygplats ska dock 90 dagar innan byggandet inleds och 30 dagar innan flygplatsen tas i bruk lämna anmälan till Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om vilka uppgifter som ska framgå av anmälan.

Trafiksäkerhetsverket kan i syfte att förhindra att flygsäkerheten äventyras eller att skadliga miljökonsekvenser uppstår eller av försvarsskäl förbjuda byggandet eller ibruktagandet 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.

## 93 §

### *Godkännande av ibruktagandet av byggnader, konstruktioner och anordningar*

Trafiksäkerhetsverkets 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 ska beviljas, om byggnaderna, konstruktionerna och anordningarna uppfyller de krav som förutsätts för flygsäkerheten och smidig trafik. Trafiksäkerhetsverkets godkännande

krävs inte, om byggnaderna, konstruktionerna, anordningarna eller ändringarna inte påverkar flygsäkerheten eller stör trafiken.

## 94 §

### *Förbud mot användning av flygplatser och begränsning av användningen*

Flygplatsoperatören 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.

Flygplatsoperatören ska 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 behövs av något annat därmed jämförbart vägande skäl.

Trafiksäkerhetsverket 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.

### **Markttjänster**

## 95 §

### *Definitioner*

I detta kapitel avses med

1) markttjänster 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 markttjänster på flygplatserna inom gemenskapen, nedan markttjänstdirektivet,

2) egenhantering en situation där den som transporterar passagerare, gods och post med flyg skaffar sig en eller flera typer av markttjänster utan att ingå något kontrakt om detta med tredje man.

Transportörer betraktas inte som i 1 mom. 2 punkten avsedda tredje män i förhållande till varandra om den ena innehar en aktiemajoritet i den andra eller samma aktör innehar aktiemajoriteten i var och en av dem.

#### 96 §

##### *Tillhandahållande av markttjänster*

Flygplatsoperatören får inte utan en grund som anges i denna paragraf begränsa tillhandahållandet av markttjänster eller egenhanteringen till den del markttjänstdirektivet ska tillämpas på tillhandahållandet av tjänsterna på flygplatsen. Flygplatsoperatören är skyldig att se till att bestämmelserna i artikel 16 i markttjänstdirektivet iakttas när flygplatsens konstruktioner och anordningar används för markttjänster och egenhantering samt när denna användning organiseras. Flygplatsoperatören ska dessutom se till att det för den flygplats som omfattas av markttjänstdirektivets tillämpningsområde inrättas en användarkommitté enligt artikel 5 i direktivet.

Trafiksäkerhetsverket ska sörja för de övervakningsuppgifter som avses i markttjänstdirektivet. Trafiksäkerhetsverket kan på flygplatsoperatörens ansökan begränsa tillhandahållandet av markttjänster eller egenhanteringen i enlighet med artiklarna 6, 7, 9 eller 15 i markttjänstdirektivet eller ålägga leverantörerna av markttjänster 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 artikel 9.5. När Trafiksäkerhetsverket begränsar tillhan-

dahållandet av markttjänster eller egenhanteringen i enlighet med artiklarna 6, 7, 9 eller 15 ska det i tillämpliga delar förfara så som bestämmelserna i de nämnda artiklarna anger samt vid behov ordna ett urvalsförfarande för leverantörer av markttjänster i enlighet med artikel 11 i direktivet. Upplýsningar om urvalsbesluten och om tillstånd som utan urval getts för tillhandahållande av markttjänster som omfattas av en begränsning ska lämnas på det sätt som bestäms i artikel 11.3 i markttjänstdirektivet.

I ärenden som gäller markttjänster ska flygplatsoperatören höra användarkommittén och leverantörerna av markttjänster så som föreskrivs i artikel 13 i markttjänstdirektivet.

I enlighet med artikel 20 i markttjänstdirektivet kan Trafiksäkerhetsverket på grund av att ömsesidighet saknas begränsa de rättigheter som avses i direktivet när det är fråga om leverantörer av markttjänster och utövare av egenhantering från en annan stat än en medlemsstat.

Trafiksäkerhetsverket får meddela sådana närmare föreskrifter om markttjänster som förutsätts för säkerhet och smidighet. Föreskrifterna kan gälla markttjänstarrangemang och säkerhetshantering.

#### 97 §

##### *Användning av flygplatsens centraliserade infrastrukturer*

Trafiksäkerhetsverket kan på flygplatsoperatörens ansökan besluta att leverantörerna av markttjänster och de som är berättigade till egenhantering ska använda flygplatsens centraliserade infrastrukturer för ordnande av markttjänsterna. I detta fall tillämpas artikel 8 i markttjänstdirektivet.

#### 98 §

##### *Bokföringsmässig uppdelning samt kontroll av bokföringen över markttjänster*

En leverantör av markttjänster ska göra en bokföringsmässig uppdelning mellan den



verksamhet som är knuten till marktjänsterna och den övriga verksamheten (bokföringsmässig uppdelning) samt till den kontrollant som Trafiksäkerhetsverket förordnat, på begäran överlämna sin bokföring och de uppgifter som behövs för övervakningen av att den bokföringsmässiga uppdelningen iakttas.

Kontrollanten avger till Trafiksäkerhetsverket en berättelse om hur den bokföringsmässiga uppdelningen har genomförts. Trots sekretessen får Trafiksäkerhetsverket överlämna berättelsen till kommissionen och konkurrensmyndigheten.

## 11 kap.

### Luftfartsskydd för den civila luftfarten

#### 99 §

##### *Kapitlets tillämpningsområde och allmänna bestämmelser*

Bestämmelser om luftfartsskydd finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (*förordningen om skyddsregler*) och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den.

Trafiksäkerhetsverket 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 den 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 Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om åtgär-

der 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 102 § 2 mom. Trafiksäkerhetsverket ska underrätta kommissionen om åtgärderna.

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter som förutsätts för luftfartsskyddet för den civila luftfarten, med hänsyn till de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och de krav på nationella definitioner som ställs i förordningen om skyddsregler och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den.

#### 100 §

##### *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 gods, kurir- och expresspaket eller post.

## 101 §

*Säkerhetsprogram för flygplatser och lufttrafikföretag och genomförande av programmen*

Flygplatsoperatören och de lufttrafikföretag som tillhandahåller tjänster med utgångspunkt i Finland ska göra upp, genomföra och upprätthålla ett säkerhetsprogram som motsvarar det nationella säkerhetsprogram för civil luftfart som avses i artikel 5 i förordningen om skyddsregler. Trafiksäkerhetsverkets godkännande ska sökas för säkerhetsprogrammet och ändringar av det. Om säkerhetsprogrammet för en flygplats eller ändringar av programmet påverkar verksamheten vid polisens, tullverkets eller gränsbevakningsväsendets enhet på flygplatsen, ska Trafiksäkerhetsverket begära utlåtande av inrikesministeriet och tullstyrelsen.

Trafiksäkerhetsverket ska säkerställa att flygplatsoperatörerna och lufttrafikföretagen genomför och upprätthåller programmen. Av vägande skäl, såsom att säkerheten inom den civila luftfarten är hotad, kan Trafiksäkerhetsverket 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.

Flygplatsoperatören och ett företag eller en sammanslutning med verksamhet på flygplatsen ska utan dröjsmål tillåta att tjänstemän som bemyndigats av kommissionen samt Trafiksäkerhetsverket utför kontroller som gäller tillämpningen av förordningen om skyddsregler och säkerhetsprogrammet.

## 102 §

*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 Trafiksäkerhetsverket godkänt som säkerhetskontrollant.

Säkerhetskontrollerna ska utföras så att de inte medför onödiga olägenheter för de personer, varor eller objekt som ska kontrolleras. Kontrollerna får inte onödigt försvåra eller störa flygtrafiken eller den övriga verksamheten på flygplatsen.

## 103 §

*Ansvar för skyddsåtgärder*

Enligt förordningen om skyddsregler, de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den och detta kapitel ansvarar flygplatsoperatören för de åtgärder och arrangemang som förutsätts på flygplatsen när det gäller luftfartsskyddet, om det inte har föreskrivits att en myndighet, ett lufttrafikföretag eller någon annan verksamhetsutövare ansvarar för åtgärderna och arrangemangen. Lufttrafikföretag eller säkerhetsgodkända speditörer eller postoperatörer svarar för den säkerhetskontroll som de ordnar och som gäller gods eller andra varor som ska transporteras i ett luftfartyg.

Bestämmelser om förfarandet när flygplatsoperatören, 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. Beslut av flygplatsoperatören, ett lufttrafikföretag eller någon annan verksamhetsutövare får inte överklagas genom besvär. I ett sådant beslut får rättelse yrkas hos Trafiksäkerhetsverket inom 30 dagar från delfäendet. Beslutet ska dock iakttas trots att rättelse har yrkats, om inte Trafiksäkerhetsverket bestämmer något annat. Beslut som Trafiksäkerhetsverket meddelat med anledning av rättel-

seyrkande får överklagas genom besvär så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

## 104 §

*Allmän begränsning av rörelsefriheten på vissa områden på flygplatser*

Det är förbjudet att utan flygplatsoperatörens tillstånd 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.

## 105 §

*Tillträdesrätt*

Trafiksäkerhetsverket ska 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, och

3) inte genom sin tidigare verksamhet har visat sådan allmän likgiltighet gentemot bestämmelser eller föreskrifter att det ger anledning att misstänka att sökanden inte förstår eller vill följa bestämmelser och föreskrifter som är av väsentlig betydelse för flygsäkerheten och luftfartsskyddet.

Trafiksäkerhetsverket kan skjuta upp 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. Trafiksäkerhetsverket har trots sekretessbe-

stämmelserna rätt att av förundersöknings- och åklagarmyndigheten och domstolen få behövliga uppgifter om förundersökning, åtalsprövning eller domstolsbehandling för behandling av ett ärende som gäller att bevilja, förnya eller återkalla tillträdesrätt.

Polismän, gränsbevakningsmän och tullmän har tillträdesrätt enligt denna paragraf på basis av sina arbetsuppgifter.

## 106 §

*Behörighetskort och passerkort för fordon*

I förordningen om skyddsregler och i de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den finns bestämmelser om de behörighetskort och passerkort för fordon som behövs för passagekontroll.

Flygplatsoperatören utfärdar behörighetskort och passerkort för fordon för dem som beviljats tillträdesrätt. Flygplatsoperatören kan begränsa tillträdesrätten enligt 105 § till att gälla endast andra än flygplatsens behörighetsområden.

Flygplatsoperatören 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 ska vid behov bistå när behörighetskort och passerkort för fordon ska återlämnas till flygplatsoperatören.

Flygplatsoperatören kan ta ut en avgift för behörighetskort och passerkort för fordon som motsvarar kostnaderna för tillverkningen och hanteringen. Avgiften ska vara icke-diskriminerande.

## 107 §

*Ingripande i godkännanden i anslutning till tryggande av flygtrafiken*

Bestämmelser om administrativa påföljder vid tillsyn över tillstånd och godkännanden som avses i detta kapitel finns i 16 kap.

## 108 §

*Villkor för inträde till säkerhetskontrollantsutbildning*

De som deltar i säkerhetskontrollantsutbildning ska ha godkänts av Trafiksäkerhetsverket. För godkännande krävs att sökanden

- 1) har fyllt 18 år,
- 2) uppfyller de villkor för beviljande av tillträdesrätt som avses i 105 § 1 mom.,
- 3) har den synskärpa och hörsel som krävs för uppgifterna.

Med avvikelse från 1 mom. gäller att polismän godkänns för säkerhetskontrollantsutbildning av chefen för den enhet som ansvarar för polisverksamheten. Gränsbevakningsmän godkänns av kommendören för gränsbevaknings- och sjöbevakningssektionen och tullmän av tullstyrelsen.

## 109 §

*Utbildningsprogram för civilluftfartsskydd*

Trafiksäkerhetsverkets godkännande kan sökas för program som hänför sig till utbildning av följande personer:

- 1) säkerhetskontrollant,
- 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 ska godkännas förutsätts att utbildningen uppfyller kraven enligt del 12 i bilagan till förordningen om skyddsregler.

Ett godkänt utbildningsprogram gäller i tre år från och med datumet för godkännande. Trafiksäkerhetsverket kan bestämma att utbildningsprogrammet under den tid det gäller ska ändras så som lagstiftningen och den tekniska utvecklingen förutsätter.

Trafiksäkerhetsverket 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 Trafiksäkerhetsverket bestämmer inte har ändrats så att den motsvarar kraven.

## 110 §

*Utrustning som ska användas som stöd för luftfartsskyddet*

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett godkännande i enlighet med förordningen om skyddsregler av utrustning som ska 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 den uppfyller kraven.

## 12 kap.

**Flygtrafiktjänst**

## 111 §

*Kapitlets tillämpningsområde och allmänna bestämmelser*

- Bestämmelser om flygtrafiktjänst finns i
- 1) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luft- rummet (*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 utfärdat med stöd av förordningarna i 1—4 punkten.

Utöver de förordningar som avses i 1 mom. ska bestämmelserna i detta kapitel tillämpas i fråga om flygtrafiktjänst.

Utöver vad som föreskrivs i detta kapitel meddelar Trafiksäkerhetsverket sådana närmare föreskrifter om flygtrafiktjänst som förutsätts för trygg och smidig luftfart och som baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt Eurocontrols normer och rekommendationer.

Trafiksäkerhetsverket meddelar också sådana kompletterande föreskrifter om flygtrafiktjänst som förutsätts i Europeiska gemenskapens rättsakter.

## 112 §

*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 111 § 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 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 ramförordningen bestäms om innehållet i begreppen flygtrafiktjänster, flygvädertjänst, luftrumsblock, funktionellt luftrumsblock, flygvägsnät, rutt och sektor.

## 113 §

*Nationell tillsynsmyndighet i det gemensamma europeiska luftrummet*

Trafiksäkerhetsverket sörjer för den finländska tillsynsmyndighetens uppgifter inom det gemensamma europeiska luftrummet enligt ramförordningen, förordningen om tillhandahållande av tjänster och förordningen om driftskompatibilitet och enligt de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av dem, om inte något annat bestäms nedan. Trafiksäkerhetsverket sörjer för den nationella tillsynsmyndighetens uppgifter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG om ett gemenskapscertifikat för flygledare, om inte något annat bestäms nedan.

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över tillstånden finns i 16 kap.

## 114 §

*Strukturering av luftrummet*

Trafiksäkerhetsverket beslutar om inrättande och ändring av luftrumsblock och funktionella luftrumsblock som bildas av dem. Vid beslutsfattandet ska Trafiksäkerhetsverket 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, ska Trafiksäkerhetsverket förhandla med försvarsministeriet och inrikesministeriet innan den fattar beslut. På framställning av leverantören av flygtrafikledningstjänster fastställer Trafiksäkerhetsverket

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.

Trafiksäkerhetsverket ska höra den militära luftfartsmyndigheten när de beslut som avses i 1 och 2 mom. påverkar den militära luftfarten, och inrikesministeriet då besluten påverkar flygning över riksgränsen.

#### 115 §

##### *Specialbestämmelser om användning av luftrummet*

Leverantören av flygtrafikledningstjänster ansvarar för flygförfarandena inom kontrollzonen, terminalområdet och flyginformationszonen.

Trafiksäkerhetsverket 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 flygförfaranden. När Trafiksäkerhetsverket bereder föreskrifterna ska den beakta de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt JAA:s, ECAC:s och Eurocontrols normer och rekommendationer.

#### 116 §

##### *Tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster och flygvädertjänster*

Kommunikationsministeriet utser en leverantör av flygtrafikledningstjänster inom ett luftrumsblock. Innan kommunikationsministeriet utser leverantören ska 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 ska 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 ska 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 ska 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.

#### 117 §

##### *Flygtrafiktjänster som erbjuds för statsluftfartyg och militära luftfartyg och prissättningen av dem*

En leverantör av flygtrafiktjänster enligt 116 § är skyldig att i enlighet med de allmänna tjänstevillkoren på likvärdiga och icke-diskriminerande grunder tillhandahålla flygtrafiktjänster i luftrumsblock för statsluftfartyg och militära luftfartyg, om endast en leverantör tillhandahåller flygtrafiktjänsterna i fråga.

De avgifter för flygtrafiktjänster som tas ut av statsluftfartyg och militära luftfartyg ska motsvara de avgifter som tas ut för tjänster som tillhandahålls luftfartyg inom den civila

luftfarten, om det inte är fråga om en särskild tjänst inom flygtrafiktjänsten.

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

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

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

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

## 118 §

### *Samordning av civil och militär luftfart*

Försvarsministeriet och kommunikationsministeriet kommer överens om hur behoven inom den civila och den militära luftfarten ska beaktas när flygtrafiktjänster tillhandahålls.

När luftrummet används ska principen om flexibel användning av luftrummet tillämpas på det sätt som avses i artikel 7 i förordningen om luftrummet.

## 119 §

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

Flygledare och flygledarelever som utför flygkontrolluppgifter ska ha

- 1) av Trafiksäkerhetsverket beviljat eller godkänt certifikat, de behörigheter och god-

kännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg, eller

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

AFIS-personal ska ha

- 1) av Trafiksäkerhetsverket beviljat behörighetsbevis och de behörigheter och godkännanden som krävs för uppgiften samt ett medicinskt intyg,

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

- 3) ett certifikat som avses i 1 mom.

Trafiksäkerhetsverket meddelar de 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, behörighetsbevis och godkännanden samt medicinska intyg som krävs av flygledare, flygledarelever och AFIS-personal.

## 120 §

### *Utbildning av flygtrafiktjänstpersonal*

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

Trafiksäkerhetsverket meddelar vid behov föreskrifter om utbildningen av och behörigheten för den tekniska personalen inom flyg-

trafiktjänst. När Trafiksäkerhetsverket bereder föreskrifterna ska den beakta de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt Eurocontrols normer och rekommendationer.

Trafiksäkerhetsverket godkänner behörighetssystemet för den tekniska personalen inom flygtrafiktjänsten. Ett godkännande ska beviljas, om sökanden uppfyller de krav som ställs utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och utifrån Eurocontrols normer och rekommendationer. Trafiksäkerhetsverket ska övervaka verksamheten för den som ansvarar för behörighetssystemet.

För säkerställande av en tillräcklig nivå på flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket, 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, erfarenhet och yrkeskicklighet,
- 2) utbildningsprogram, arbetsmetoder, kvalitetssystem och anvisningar.

Bestämmelser om administrativa påföljder i samband med tillsyn över godkännanden som gäller utbildningsorganisationer finns i 16 kap.

#### 121 §

##### *Efterspanings- och räddningstjänst för luftfart*

Utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen meddelar Trafiksäkerhetsverket föreskrifter om efterspanings- och räddningstjänst för luftfart.

Den som utsetts till leverantör av flygtrafikledningstjänster ska sörja för att efterspanings- och räddningstjänster för luftfart ordnas.

Om det finns flera leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska kommunikationsministeriet besluta om hur efterspanings- och

räddningstjänsterna ska ordnas. För uppdrag i situationer som avses i detta moment betalas ersättning som motsvarar självkostnadsvärdet för tillhandahållande av efterspanings- och räddningstjänsten. Närmare bestämmelser om ersättningen utfärdas vid behov genom förordning av kommunikationsministeriet.

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 ska delta i efterspanings- och räddningstjänst för luftfart samt i flygräddningsövningar, 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 ska betalas ersättning av statens medel enligt skadeståndslagen (412/1974).

#### 122 §

##### *Register över automatiska nödradiosändare*

För inledande av efterspanings- och räddningstjänster ska den leverantör av flygtrafikledningstjänster som ansvarar för att efterspanings- och räddningstjänsterna ordnas sörja för att det förs ett register över automatiska nödradiosändare.

I registret över automatiska nödradiosändare ska införas uppgifter om

- 1) namn och kontaktuppgifter avseende ägaren och operatören av ett luftfartyg,
- 2) namn och kontaktuppgifter för andra som utsetts till kontaktpersoner i händelse av efterspaning och räddning,
- 3) den automatiska nödradiosändarens identifieringskod, som har kodats med ett av den registeransvarige förutsatt protokoll enligt en sådan standard som avses i Chicagokonventionen samt uppgifter om sändarens tillverkning och typgodkännande,
- 4) den automatiska nödradiosändarens art, dvs. om det är fråga om luftfartygets primära nödradiosändare eller till exempel en räddningsflottes nödradiosändare.
- 5) tillverkaren och typen,
- 6) registreringsbeteckningen,



- 7) hemflygplatsen,
- 8) det maximala passagerarantalet,
- 9) färgen, samt
- 10) radioutrustningen.

I registret över automatiska nödradiosändare får införas andra uppgifter om luftfartyget enligt internationella standarder och internationell praxis, såsom registreringsdatum, batteriets sista bruksdatum och den automatiska nödradiosändarens placering på luftfartyget.

Trafiksäkerhetsverket får meddela föreskrifter som kompletterar 2 och 3 mom. om införande av uppgifter i registret, om internationella förpliktelser som är bindande för Finland, allmänt använda internationella standarder, registrets syfte, genomförandet av räddningsverksamheten, den tekniska utvecklingen eller motsvarande omständigheter kräver det.

Luftfartygets ägare och operatör ska underätta den registeransvarige om de uppgifter som avses i denna paragraf och förändringar i dem, och anmälan ska åtföljas av en utredning som är tillräcklig för att identifiera och verifiera uppgifterna.

Personuppgifter ska avföras ur registret tre år efter utgången av det år då uppgifterna om ett luftfartygs automatiska nödradiosändare har avförts ur registret på begäran av luftfartygets ägare, innehavare eller operatör.

Uppgifter ur registret över automatiska nödradiosändare får lämnas ut endast till myndigheter som avses i 4 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) för skötseln av uppgifter som föreskrivs i lag eller med stöd av lag.

På behandlingen av personuppgifter som införts i registret över automatiska nödradiosändare tillämpas i övrigt bestämmelserna i personuppgiftslagen (523/1999).

### 123 §

#### *Avgifter för flygtrafiktjänst*

Trafiksäkerhetsverket ska övervaka att avgifterna för flygtrafiktjänst bestäms i enlighet med artikel 15 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.

### 124 §

#### *Insamling av uppgifter som gäller inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet*

Trafiksäkerhetsverket har rätt att trots sekretessbestämmelserna få de uppgifter som behövs för bedömning av inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet.

### 125 §

#### *Upptagningar inom flygtrafiktjänstverksamheten*

Leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska se till att lägesbilder av trafiken och flygtrafiktjänstens tele- och radiokommunikation upptas och förvaras så att de är skyddade mot obehörig insyn.

Trafiksäkerhetsverket 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**

### 126 §

#### *Rapportering av luftfartsolyckor och allvarliga tillbud*

Trafiksäkerhetsverket ska underrättas om olyckor och allvarliga tillbud. Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om hur rapporteringen ska göras.

## 127 §

*Undersökning av luftfartsolyckor*

Bestämmelser om undersökning av olyckor och allvarliga tillbud inom luftfarten finns i lagen om undersökning av olyckor (373/1985).

## 128 §

*Undersökning som ordnas av Trafiksäkerhetsverket*

Trafiksäkerhetsverket undersöker andra med luftfart förknippade tillbud och händelser än de som undersöks enligt 127 §, om undersökningen är nödvändig för att främja flygsäkerheten.

Trafiksäkerhetsverket kan anlita utomstående experter vid undersökningen.

## 129 §

*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, ska anmäla fyndet till kretsalarmeringscentralen, räddningsverket, Centralen för undersökning av olyckor, Trafiksäkerhetsverket, 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 hittegodis enligt 1 mom. än luftfartyg eller en del av ett luftfartyg gäller i övrigt hittegodislagen (778/1988). En myndighet kan dock överlämna hittegodis till den som har rätt till det, även om hittelön el-

ler kostnadsersättning enligt hittegodislagen inte har betalats.

## 130 §

*Borttransport av vrak*

Efter att ha hört undersökningsmyndigheten kan Trafiksäkerhetsverket förelägga ägaren, innehavaren eller operatören att bortskaffa luftfartyget, en del av luftfartyget eller gods som har funnits ombord på luftfartyget från olycks- eller undersökningsplatsen.

## 131 §

*Rapportering av händelser*

Utöver vad som bestäms i gemenskapens lagstiftning ska de som bedriver luftfartsverksamhet, deras anställda och de som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten underrätta Trafiksäkerhetsverket 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 ska 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 behörighetsbevis,
- 4) de som utför sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten.

Trafiksäkerhetsverket 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) när-

mare föreskrifter om rapportering av händelser samt de närmare föreskrifter om rapportering av händelser som annars förutsätts för flygsäkerhetsarbetet.

## 132 §

*Registrering av rapporter om händelser*

Trafiksäkerhetsverket ska registrera rapporter om olyckor, allvarliga tillbud och händelser i sin databas så som föreskrivs i artiklarna 5 och 8.2 i händelsedirektivet.

## 133 §

*Utbyte av information om händelser*

Trafiksäkerhetsverket ska 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. Trafiksäkerhetsverket kan dessutom hemlighålla omständigheter som gäller information om händelser, när utlämnande av uppgifter om omständigheterna kan äventyra möjligheterna att få information i fortsättningen.

## 134 §

*Användning av information om händelser*

En myndighet får inte vidta rättsliga åtgärder på grund av oöverlagda eller oavsiktliga överträdelse som myndigheten får kännedom om, endast på grund av att de har rapporterats med anledning av kravet i 131 §, 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 de anställda på ett diskriminerande sätt som

lämnar in en rapport om ett eventuellt tillbud som de känner till.

## 14 kap.

**Driftsrestriktioner av bullerskäl vid flygplatser**

## 135 §

*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 högsta 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).

## 136 §

*Driftsrestriktionernas tillämpningsområde och innehåll*

För att förebygga bullerolägenheter kan Trafiksäkerhetsverket i enlighet med 137—139 § 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.

## 137 §

*Principer som gäller driftsrestriktioner*

När nödvändigheten och omfattningen av driftsrestriktioner övervägs ska god avvägning följas. Enligt detta undersöks möjligheterna att tillämpa olika åtgärder för bullerbekämpning och konsekvenserna av dem, såsom minskning av luftfartygens bulleremission, planering av markanvändningen och genomförande av den, flygförfaranden som minskar spridningen av buller och konsekvenserna av driftsrestriktionerna.

Vid införande av driftsrestriktioner ska 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 ska basera sig på det buller jetplanet orsakar i enlighet med definitionen i det certifieringsförfarande som fastställs i volym I i bilaga 16 till Chicagokonventionen.

## 138 §

*Bedömning av behovet av driftsrestriktioner*

Innan driftsrestriktioner införs vid en flygplats ska flygplatsoperatören göra en bedömning av behovet av dem. Vid bedömningen ska

- 1) de aktuella förhållandena vid flygplatsen utredas,
- 2) eventuella effekter om inga ytterligare åtgärder vidtas uppskattas,
- 3) behovet av kompletterande åtgärder bedöms.

Av bedömningen ska framgå de 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 ha

Trafiksäkerhetsverket ska 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. Trafiksäkerhetsverket ska dessutom begära utlåtande i saken av kommunerna inom flygplatsens bullerområde och av närings-, trafik- och miljöcentralen.

## 139 §

*Särskilda driftsrestriktioner för jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal*

Konstateras andra slags driftsrestriktioner vara otillräckliga enligt den bedömning som avses i 138 §, kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda eller begränsa trafik med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal.

Innan ett förbud som avses i 1 mom. träder i kraft ska 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 getts.

Efter att den begränsning som avses i 2 mom. har trätt i kraft ska trafiken med jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal begränsas så att antalet sådana 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.

## 140 §

*Underrättelse om driftsrestriktioner*

De begränsningar som avses i 139 § ska anmälas i enlighet med artikel 11 i direktivet om bullerkontroll.

## 141 §

*Undantag från driftsrestriktioner*

Trafiksäkerhetsverket kan medge undantag från driftsrestriktionerna på begäran av flygplatsoperatören eller ägaren, innehavaren 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 modifieringsarbeten, reparationer eller underhåll och den start från flygplatsen som sker efter detta.

## 15 kap.

**Skadeståndsansvar och försäkringar**

## 142 §

*Skadeståndsansvar*

På skadeståndsansvar för en skada som har inträffat vid luftfart tillämpas skadeståndslagen med de undantag som anges nedan.

Ett luftfartygs ägare, innehavare och operatör ansvarar oberoende av eventuell oaktsamhet solidariskt för en skada som användningen av luftfartyget för luftfart vållar personer eller egendom som inte transporteras i luftfartyget. Den som innehar rätt till luftfartyget genom äganderättsförbehåll eller som i fråga om luftfartyget innehar någon annan säkerhetsrätt grundad på ägande, eller den som hyr ut luftfartyget är dock inte ansvarig enligt detta moment, förutsatt att uppgifter om luftfartygets operatör har införts i 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 också 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 ska 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.

## 143 §

*Skadeståndsansvar för samordnare för flygplatser*

Skadeståndsansvar för samordnare som avses i slotförordningen fastställs enligt skadeståndslagen. En samordnare ansvarar dock bara för de skador som han eller hon uppsåtligt eller av grov oaktsamhet vållar vid utförandet av sina uppgifter enligt nämnda förordning.

## 144 §

*Försäkringar*

Bestämmelser om försäkringar i händelse av skador vid luftfart finns i Europaparla-

mentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer (*förordningen om luftfartsförsäkring*). Bestämmelserna i 142 § ska 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.

## 145 §

*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 Trafiksäkerhetsverket.

I fråga om luftfartyg vars högsta godkända startmassa är 2 700 kilogram eller mindre och som används vid icke-kommersiell drift ska försäkringsbeloppet av den ansvarsförsäkring som krävs för personskador per passagerare uppgå till minst hälften av det allmänna minimiförsäkringsskyddet för passagerare enligt artikel 6.1 i förordningen om luftfartsförsäkring, dock minst 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 ska det i händelse av personskador för flygeleven och flyginstruktören tecknas en olycksfallsförsäkring för varje sittplats där minimiförsäkringsbeloppet är minst tio procent av det allmänna minimiförsäkringsskyddet 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**

## 146 §

*Tillämpningsområde*

Vad som i detta kapitel bestäms om tillstånd gäller sådana certifikat, behörigheter, behörighetsbevis 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.

## 147 §

*Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats personer*

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

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

Med avvikelse från 1 mom. är chefen för den enhet som ansvarar för polisverksamheten behörig myndighet i fråga om godkännande för säkerhetskontrollanter som beviljats polismän. Kommendören för gränsbevaknings- eller sjöbevakningssektionen är behörig myndighet i fråga om godkännande för säkerhetskontrollanter som beviljats

gränsbevakningsmän. Tullstyrelsen är behörig myndighet i fråga om godkännande för säkerhetskontrollanter som beviljats tullmän.

## 148 §

*Anmärkningar och varningar som gäller personer*

En i 147 § 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 civilluftfartsskyddet. Anmärkningen kan ges muntligt eller skriftligt.

En i 147 § 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 civilluftfartsskydd.

Varningen ges skriftligt.

## 149 §

*Verksamhetsförbud för personer*

En i 147 § 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 bestämmelser eller föreskrifter 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 Trafiksäkerhetsverket prövar eller behandlar ett ärende som kan leda till ett verksamhetsförbud enligt 1 mom. eller återkallande av ett medicinskt intyg enligt 150 §. Ett sådant föreläggande gäller högst till dess att det aktuella ärendet har avgjorts. Verksamhetsförbud antecknas bland den berördas uppgifter i certifikatregistret.

## 150 §

*Återkallande av medicinska intyg*

Ett medicinskt intyg 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.

## 151 §

*Återställande av certifikat eller intyg till myndigheten*

I de fall som avses i 149 och 150 § kan tillståndshavaren åläggas att omedelbart åter-

ställa sitt certifikat eller intyg till den beviljande myndigheten.

## 152 §

*Åtgärder för ingripande i tillstånd som beviljats organisationer*

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov vidta åtgärder enligt 153—155 §, 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 försöks- eller forskningsändamål,
- 2) en organisation som svarar för luftvärdighet,
- 3) en konstruktions-, 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, flyg-utvisning eller flygtävling,
- 9) en flygplatsoperatör,
- 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 165 §.

## 153 §

*Anmärkningar och varningar som gäller organisationer*

Om innehavaren av ett tillstånd som beviljats en organisation inte iakttar villkoren för ett godkännande enligt 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.

## 154 §

*Ändring, begränsning och återkallande av tillstånd som beviljats organisationer*

Trafiksäkerhetsverket 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 låter bli att iaktta 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.

## 155 §

*Vägran att ändra eller förnya tillstånd på grund av obetald avgift*

Myndigheten får inte utan särskilda skäl bifalla en ansökan om att ändra eller förnya ett



tillstånd som den beviljat, om den föreskrivna avgiften för tillståndet har förfallit till betalning och inte trots uppmaning har betalats inom en skälig utsatt tid.

## 156 §

*När förfaller ett drifttillstånd, flygtillstånd eller trafiktillstånd*

Ett drifttillstånd, flygtillstånd 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 Trafiksäkerhetsverket 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 tidsfrist på minst en månad som Trafiksäkerhetsverket fastställer.

## 157 §

*Vite samt hot om tvångsutförande och avbrytande*

Trafiksäkerhetsverket kan förena ett åläggande eller förbud som det har meddelat med stöd av denna lag eller en gemenskapsförordning med vite eller hot om tvångsutförande eller avbrytande så som bestäms i viteslagen (1113/1990).

## 17 kap.

**Särskilda bestämmelser**

## 158 §

*Nationell myndighet enligt EASA-förordningen*

Trafiksäkerhetsverket är den nationella behöriga myndighet som avses i EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av den, om inte något annat föreskrivs någon annanstans.

## 159 §

*Upprätthållande av yrkeskunskap*

Anställda hos Trafiksäkerhetsverket för vilkas uppgifter gäller särskilda krav beträffande upprätthållande av yrkesskicklighet kan upprätthålla sin yrkesskicklighet genom att i bisyssla arbeta hos någon som bedriver luftfartsverksamhet. Om sådant arbete och om villkoren för det avtalas särskilt mellan verket, den anställda och nämnda verksamhetsutövare.

Bestämmelserna i 28 § 1 mom. 4 punkten i förvaltningslagen (434/2003) om jäv för en i 1 mom. nämnd person när ärenden som gäller en i momentet avsedd verksamhetsutövare behandlas inom Trafiksäkerhetsverket tillämpas inte på tillsynen över flygtrafiktjänsten eller på beslutsfattandet gällande den.

## 160 §

*Trafiksäkerhetsverkets rätt att få information och utföra inspektioner*

De som bedriver luftfartsverksamhet liksom luftfartygs ägare, innehavare eller operatörer samt de som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten ska, till den del de förfogar över eller har tillgång till informationen, på begäran av Trafiksäkerhetsverket trots sekretessbestämmelserna lämna det följande

uppgifter 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 radio-kommunikation,
- 3) andra än i 1 och 2 punkten avsedda uppgifter som behövs med tanke på flygsäkerheten,
- 4) uppgifter om verksamhetsutövarens verksamhet, ekonomi och försäkringar,
- 5) uppgifter som är relevanta med tanke på tillsynen över att passagerarnas rättigheter tillgodoses.

Trafiksäkerhetsverket 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 ska transporteras i ett luftfartyg.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att för utförandet av de uppgifter som avses i denna lag samt för tillsynen över efterlevnaden av lagen och gemenskapsförordningarna

- 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.

#### 161 §

##### *Rätt att få handräckning*

Trafiksäkerhetsverket har rätt att för skötseln av de uppgifter som ålagts den få handräckning av polisen, gränsbevakningsväsendet och försvarsmakten.

#### 162 §

##### *Tillsynsregister*

Över de tillstånd, rättigheter och godkännanden som Trafiksäkerhetsverket har utfär-

dat 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.

#### 163 §

##### *Besättningskort*

Trafiksäkerhetsverket beviljar på ansökan luftfartygens besättning ett besättningskort. Till ansökan ska fogas en försäkran av innehavaren av operativ licens om att sökanden är anställd hos innehavaren.

För att ett besättningskort ska beviljas och gälla krävs att

- 1) sökanden som medlem av besättningen på ett luftfartyg är anställd hos en innehavare av en operativ licens som beviljats av Trafiksäkerhetsverket,
- 2) sökanden uppfyller villkoren för att tillträdesrätt enligt 105 § ska beviljas.

Innehavare av operativ licens ska underrätta Trafiksäkerhetsverket när anställningen för den som innehar ett besättningskort upphör.

#### 164 §

##### *Föreskrifter om miljökonsekvenserna av luftfart*

Med hänsyn till den goda avvägning som avses i 137 § kan Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om flyg- och underhållsverksamhet, om det är nödvändigt för att medge tillåtna undantag i syfte att minska eller förhindra buller från luftfartyg eller andra skadliga miljökonsekvenser. 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.

## 165 §

*Flyghinder*

En mast, en lyftkran, en belyningsanläggning, 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 får inte heller störa vare sig 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. ska få sättas upp krävs ett flyghindertillstånd, om hindret

1) reser sig högre 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,

2) reser sig högre än 30 meter över markytan och är beläget utanför ett område som avses i 1 punkten men på högst 45 kilometers avstånd från trafikflygplatsens referenspunkt,

3) reser sig högre än 30 meter över markytan och är beläget utanför ett område som avses i 1 punkten men på högst 10 kilometers avstånd från reservlandningsplatsens referenspunkt eller referenspunkten för någon annan än en trafikflygplats, eller

4) reser sig högre än 60 meter över markytan och är beläget utanför de områden som avses i 1—3 punkten.

Flyghindertillstånd behövs inte för anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken som sätts ut av eller på uppdrag av flygplatsoperatören.

Trafiksäkerhetsverket kan befria ett hinder enligt 2 mom. från tillståndsplikt, om hindret inte påverkar flygplatsernas hinderbegränsande ytor eller flygförfarandena eller om hindret är beläget i omedelbar närhet av ett befintligt hinder. Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om konstruktionen för sådana hinder eller andra motsvarande tekniska aspekter.

Den som ansvarar för ett flyghinder ska utan dröjsmål underrätta Trafiksäkerhetsverket eller den som verket utsett om förändringar som gäller hindret eller ändringar i sina kontaktuppgifter.

## 166 §

*Verksamhet som äventyrar flygsäkerheten*

Om flygsäkerheten eller smidig trafik kräver det kan Trafiksäkerhetsverket 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.

Trafiksäkerhetsverket 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.

## 167 §

*Beredskap för undantagsförhållanden*

Följande innehavare av ett i Finland beviljat tillstånd eller godkännande som berättigar till luftfartsverksamhet ska 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 på vilken en drifttillståndshavare överfört 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 trafikflygplats som avses i 88 §,

4) en leverantör av flygledningstjänster och flygvädertjänster som kommunikationsministeriet utsett med stöd av 116 §.

Utöver vad som bestäms i 1 mom. ska flygplatsoperatörerna och leverantörerna av flygtrafikledningstjänster och flygvädertjänster

ter förbereda sig på att sörja för att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt även under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1080/1991) och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Kommunikationsministeriet kan utöver vad som i beredskapslagen bestäms om statsrådets och ministeriernas behörighet meddela de närmare föreskrifter och anvisningar om ordnandet av beredskapsplanering som behövs för förberedelser för undantagsförhållanden och därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

#### 168 §

##### *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 Trafiksäkerhetsverket i fråga om enstaka luftfartyg och deras besättning på myndigheten i den främmande staten enligt överenskommelse med staten överföra uppgifter som Trafiksäkerhetsverket ska utföra enligt 3 och 5 kap. samt enligt 59 och 60 §.

#### 169 §

##### *Överföring av uppgifter på en organisation för sportflygverksamhet*

Trafiksäkerhetsverket kan genom avtal överföra offentliga förvaltningsuppgifter i anslutning till tillsynen över sportflygning på en riksomfattande registrerad organisation för sportflygverksamhet. 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 behörighetsbevis.

Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan som en i 1 mom. avsedd organisation för sportflygverksamhet godkänna en juridisk person som har landsomfattande verksamhet och

den yrkeskunniga personal som behövs för uppgifterna enligt 1 mom., behövliga arbetsredskap samt arbetslokaler, arbetsmetoder och anvisningar. Godkännandet ges för viss tid eller tills vidare. Trafiksäkerhetsverket ska övervaka verksamheten inom här avsedda organisationer för sportflygverksamhet.

Bestämmelser om förfarandet när en organisation för sportflygverksamhet har hand om offentliga förvaltningsuppgifter finns i förvaltningslagen, lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet, språklagen, lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet, personuppgiftslagen och arkivlagen. Beslut som den riksomfattande organisationen för sportflygverksamhet meddelat om tillsyn över sportflygning får inte överklagas genom besvär. I ett sådant beslut får rättelse yrkas hos Trafiksäkerhetsverket inom 30 dagar från delfäendet. Beslut som Trafiksäkerhetsverket meddelat med anledning av rättelseyrkande får överklagas genom besvär så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

#### 170 §

##### *Solidariskt ansvar vid användning av flygplatser och luftfartstjänster samt hindrande av luftfartyg från att starta vid utebliven betalning*

Luftfartygs ägare, innehavare och operatörer ansvarar solidariskt för kostnaderna för de tjänster de tillhandahållits av flygplatsoperatören eller av den som tillhandahåller tjänster 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.

Flygplatsoperatören 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 i 1 mom. avsedda avgifter som förfallit till betalning har betalats eller säkerhet för dem har ställts. Åtgärderna ska dimensioneras och genomföras så att de inte äventyrar liv eller hälsa eller skadar parkerade luftfartyg. Rätt att hindra

start föreligger dock inte, om luftfartyget står i beråd att starta enligt tidtabellen för internationell regelbunden flygtrafik.

## 171 §

*Hindrande av luftfartyg från att starta av andra orsaker*

Trafiksäkerhetsverket kan förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att starta, om

1) det finns anledning att misstänka att ett luftfartyg, när det ska 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 ska dimensioneras och genomföras så att de inte äventyrar liv eller hälsa eller skadar parkerade luftfartyg.

Flygplatschefen, de som är anställda hos flygplatsoperatören eller de som sköter uppgifter inom flygtrafiktjänsten eller underhålls- eller tjänstorganisationen har rätt att på begäran av Trafiksäkerhetsverket 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. Trafiksäkerhetsverket ska då utan dröjsmål underrättas om att luftfartyget har hindrats från att starta. Trafiksäkerhetsverket ska vidta de åtgärder som saken kräver. I fråga om tillåtna åtgärder för hindrande av start gäller 2 mom.

## 172 §

*Ingripande i ett luftfartygs färd*

När allmän ordning och säkerhet kräver det kan Trafiksäkerhetsverket och, i sådana fall

där det förutsätts omedelbart ingripande, den flygplats som ansvarar för flygkontrollen, områdeskontrollen och flygplatschefen vid en flygplats som ansvarar för flygtrafikledningstjänster eller en ställföreträdare som flygplatschefen förordnat samt, av skäl som är nödvändiga för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet eller när säkerheten vid viktiga statliga evenemang ska tryggas, en militärmyndighet förbjuda ett luftfartyg att starta, beordra ett luftfartyg att landa, kräva identifiering, bestämma flygriktningen och flyghöjden eller på något annat sätt ingripa i luftfartygets färd. Om ett luftfartyg beordras att landa, ska den flygplats som anvisas för landningen vara lämplig för att den aktuella typen av luftfartyg ska 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 föreskrivs särskilt.

## 173 §

*Ingripande i ett luftfartygs färd i syfte att förhindra spridning av en smittsam sjukdom*

I syfte att förhindra att en i 4 § 2 mom. i lagen om smittsamma sjukdomar (583/1986) allmänfarlig smittsam sjukdom sprids kan Trafiksäkerhetsverket via leverantören av flygtrafikledningstjänster beordra ett luftfartyg att landa på en sådan flygplats där det finns beredskap att vidta åtgärder enligt artikel 20 i Världshälsoorganisationens internationella hälsoreglemente (2005) (FördrS 51/2007) och enligt bilaga 1 till hälsoreglementet (*flygplats för medicinska undersökningar*).

I sådana fall där det förutsätts omedelbart ingripande kan social- och hälsovårdsministeriet i enskilda fall fatta ett beslut enligt 1 mom. i stället för Trafiksäkerhetsverket.

Om inte något annat följer av flygsäkerheten, ska luftfartyget landa på flygplatsen för medicinska undersökningar i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets order enligt 1 mom. eller social- och hälsovårdsministeriets beslut enligt 2 mom.

Bestämmelser om flygplatser för medicinska undersökningar utfärdas genom förordning av statsrådet.

## 174 §

*Biståndsskyldighet för leverantören av flygtrafikledningstjänster och flygplatsoperatören*

Leverantören av flygtrafikledningstjänster och flygplatsoperatören ska bistå med de praktiska arrangemangen och verkställigheten av myndigheternas beslut i sådana fall som avses i 173 § då åtgärderna gäller lufttrafiken eller ett luftfartyg eller flygpassagerare och luftfartygs besättning på en flygplats.

## 175 §

*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 förberedelse av flygningar.

Om kravnivån på verksamheten förutsätter det ställer den militära luftfartsmyndigheten vid behov striktare krav än enligt 1—3 mom.

## 176 §

*Inteckning i luftfartyg*

Bestämmelser om inteckning i luftfartyg finns i lagen om inteckning i luftfartyg (211/1928).

## 177 §

*Luftfartstatistik*

Trafiksäkerhetsverket svarar för luftfartsstatistiken. Vid utförandet av uppgifter med anknytning till statistik följer Trafiksäkerhetsverket bestämmelserna i statistiklagen (280/2004).

De som nämns i 160 § 1 mom. ska trots sekretessbestämmelserna på begäran av Trafiksäkerhetsverket lämna det statistiska upplysningar om sin verksamhet.

## 178 §

*Deltagande i beredningen av internationella avtal*

Trafiksäkerhetsverket deltar i beredningen av internationella avtal om civil luftfart och sörjer för att avtalen tillämpas.

## 18 kap.

*Straff*

## 179 §

*Äventyrande av trafiksäkerheten*

Bestämmelser om straff för äventyrande av trafiksäkerheten och grovt äventyrande av trafiksäkerheten finns i 23 kap. 1 och 2 § i strafflagen.

## 180 §

*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.

## 181 §

*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 trots att han eller hon till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholkhalt 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 med stöd av 175 § 4 mom. ställt i fråga om användning av alkohol eller andra berusningsmedel, ska han eller hon, om inte ett strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för användning av berusningsmedel i luftfart dömas till böter.

## 182 §

*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) för luftfart 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 gemenskapsförordningar,

7) utan godkännande utför ett arbete för vilket det krävs godkännande enligt 31 § eller enligt bestämmelserna om konstruktion, tillverkning och underhåll i EASA-förordningen och i de förordningar som kommissionen utfärdat 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 77—79 § utan det tillstånd som krävs eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd,

13) för start eller landning använder andra än enligt 82 § tillåtna flygplatser eller områden,

14) driver en flygplats utan ett intyg över godkännande av trafikflygplats som avses i 88 § eller utan ett tillstånd till drift som avses i 90 § eller bryter mot villkoren enligt ett sådant intyg eller tillstånd,

15) bryter mot en skyldighet enligt 94 § eller mot ett förbud eller en begränsning som avses i paragrafen och som utfärdats av flygplatsoperatören eller av Trafiksäkerhetsverket,

16) bryter mot det förbud som avses i 104 §,

17) för att överskrida riksgränserna använder någon annan gränsöverskridningsplats än de som avses i 114 § 2 mom. 5 punkten,

18) utan tillstånd flyttar ett sådant luftfartyg eller en del av ett luftfartyg eller gods som avses i 129 § 1 mom.,

19) överträder ett förbud som avses i 134 § 2 mom.,

20) bryter mot de föreskrifter som avses i 164 §,

21) överträder ett förbud eller bryter mot en föreskrift som avses i 165 §,

22) överträder ett förbud eller en begränsning som avses i 166 §,

23) överträder ett förbud eller bryter mot ett föreläggande som avses i 172 § 1 mom.,

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

### 183 §

#### *Åtgärdseftergift*

Om en förseelse enligt 182 § 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 Trafiksäkerhetsverket utan att vidta andra åtgärder ge den skyldige en anmärkning.

### 184 §

#### *Hörande av Trafiksäkerhetsverket och den militära luftfartsmyndigheten*

Innan beslut fattas om väckande av åtal som gäller en gärning som avses i detta kapitel ska allmänna åklagaren ge Trafiksäkerhetsverket tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

När domstolen behandlar ett mål som gäller en gärning enligt detta kapitel ska den ge Trafiksäkerhetsverket tillfälle att bli hörd.

Om det är fråga om militär luftfart ska allmänna åklagaren och domstolen höra den militära luftfartsmyndigheten.

### 19 kap.

#### **Ändringssökande**

### 185 §

#### *Ändringssökande*

Beslut som statsrådet, ett ministerium eller Trafiksäkerhetsverket har meddelat med stöd av denna lag får överklagas genom besvär så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen. Med undantag av beslut som gäller byggnadstillstånd, vite och hot om tvångsutförande ska beslutet dock iaktas även om besvär anförts, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

Beslut enligt 169 § av en organisation för sportflygverksamhet får inte överklagas genom besvär. I ett sådant beslut får rättelse yrkas hos Trafiksäkerhetsverket inom 30 dagar från delfäendet. Beslut som Trafiksäkerhetsverket meddelat med anledning av rättelseyrkande får överklagas genom besvär så som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen.

### 20 kap.

### 186 §

#### *Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 139 § ska 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 en flygplats som avses i 136 § under tiden mellan den 1 januari 1996 och 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 fortfarande bedriver flygtrafik med planet.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

## 187 §

*Författningar som upphävs*

Genom denna lag upphävs luftfartslagen (1242/2005) av den 29 december 2005, sådan den lyder ändrad genom lag 540/2006 av den 29 juni 2006.

De bestämmelser och föreskrifter som har utfärdats med stöd av den lag som upphävs

genom 1 mom. ska fortfarande iaktas till den del de inte strider mot denna lag.

## 188 §

*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 i en överenskommelse med en främmande stat.

Ärenden som är anhängiga när denna lag träder i kraft ska behandlas och avgöras med stöd av de författningar som upphävs med stöd av 187 §.

## 2.

**Lag****om ändring av 75 § i gränsbevakningslagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i gränsbevakningslagen av den 15 juli 2005 (578/2005) 75 § 1 och 3 mom. som följer:

## 75 §

*Gränsbevakningsväsendets luftfart*

För att fullgöra sina uppgifter kan gränsbevakningsväsendet idka sådan luftfart uteslutande för statsändamål som avses i 5 § i luftfartslagen (1). I gränsbevakningsväsendets luftfart ska luftfartslagen iakttas, om inte något annat föreskrivs någon annanstans eller, i fråga om statsluftfartyg som används för motsvarande ändamål, i internationella avtal som är förpliktande för Finland.

-----  
Chefen för gränsbevakningsväsendet fattar beslut om landning och start från en annan flygplats än en sådan som avses i luftfartslagen och om avvikande förfarande enligt 5 § 2 mom. i luftfartslagen i fråga om gränsbevakningsväsendets luftfart. Innan ett förfarande genomförs och avvikelse görs ska luftfartsmyndigheterna höras, om det avvikande förfarandet kan äventyra flygsäkerheten.  
-----

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 16 oktober 2009

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

*Bilaga**Parallelltext***Lag****om ändring av 75 § i gränsbevakningslagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i gränsbevakningslagen av den 15 juli 2005 (578/2005) 11 kap. 75 § 1 och 3 mom.  
som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

75 §

75 §

*Gränsbevakningsväsendets luftfart**Gränsbevakningsväsendets luftfart*

För att fullgöra sina uppgifter kan gränsbevakningsväsendet idka sådan luftfart uteslutande för statsändamål som avses i 4 § 1 mom. i luftfartslagen (281/1995). I gränsbevakningsväsendets luftfart ska luftfartslagen iakttas, om inte något annat föreskrivs någon annanstans eller, i fråga om statsluftfartyg som används för motsvarande ändamål, i internationella avtal som är förpliktande för Finland.

För att fullgöra sina uppgifter kan gränsbevakningsväsendet idka sådan luftfart uteslutande för statsändamål som avses i 5 § i luftfartslagen (/). I gränsbevakningsväsendets luftfart ska luftfartslagen iakttas, om inte något annat föreskrivs någon annanstans eller, i fråga om statsluftfartyg som används för motsvarande ändamål, i internationella avtal som är förpliktande för Finland.

-----  
Chefen för gränsbevakningsväsendet fattar beslut om landning och start från en annan flygplats än en sådan som avses i luftfartslagen och om avvikande förfarande enligt 4 § 3 mom. i luftfartslagen i fråga om gränsbevakningsväsendets luftfart. Innan ett förfarande genomförs och avvikelse görs ska luftfartsmyndigheterna höras, om det avvikande förfarandet kan äventyra flygsäkerheten.

-----  
Chefen för gränsbevakningsväsendet fattar beslut om landning och start från en annan flygplats än en sådan som avses i luftfartslagen och om avvikande förfarande enligt 5 § 2 mom. i luftfartslagen i fråga om gränsbevakningsväsendets luftfart. Innan ett förfarande genomförs och avvikelse görs ska luftfartsmyndigheterna höras, om det avvikande förfarandet kan äventyra flygsäkerheten.

-----  
*Denna lag träder i kraft den 20 .*  
-----