

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till luftfartslag och till lag om ändring av lagen om undersökning av storolyckor

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en ny luftfartslag, som skall ersätta den gällande luftfartslagen av år 1964.

Denna lag skall reglera luftfarten i Finland och luftfart med finska luftfartyg utanför Finland. Om militär luftfart skall fortfarande stadgas särskilt genom förordning. Luftfartslagens väsentligaste stadganden om flygsäkerhet skall dock gälla även militär luftfart.

I propositionen har man beaktat den kraftiga utveckling som har ägt rum i flygverksamheten efter det att luftfartslagen av år 1964 stiftades och de krav som denna utveckling ställer. De behov som den europeiska integrationsutvecklingen medför samt utvecklingen inom Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och den europeiska konferensen för civil luftfart (ECAC) har också beaktats vid beredningen av propositionen.

Jämfört med den gällande luftfartslagen innehåller förslaget flera väsentliga ändringar. Tillståndsförfarandet föreslås bli förenklat. Behovsprövningen av tillstånd skall slopas. I de stadganden som gäller flygverksamhet i förvärvssyfte och registrering av luftfartyg har de krav integrationsutvecklingen ställer beaktats på det sättet att de begränsningar som uppställts i fråga om tillståndshavares nationalitet föreslås bli lindrigare. De internationella avtal som är bindande för Finland reglerar dock synnerligen noggrant tillstånds- m.fl. förfaranden, vilket begränsar det nationella spelrummet.

Det föreslås att i lagen tas in ett stadgande

om buller och annat utsläpp. Syftet med detta stadgande är att minska de olägenheter som användningen av luftfartyg förorsakar. I enlighet med förslaget skall det tillståndsförfarande som gäller flygplatser å ena sidan förenklas och å andra sidan bli exaktare.

De försäkringskrav som gäller luftfartyg föreslås bli strängare genom att stadganden om obligatorisk ansvarsförsäkring införs.

Syftet med lagförslaget är dessutom att straffstadgandena skall preciseras och att ett vitesförfarande skall tas i bruk.

De viktigaste stadgandena som gäller luftfart skall utfärdas i lagen. De viktigaste stadgandena i den nuvarande luftfartsförordningen skall tas in i lagen och regleringen på förordningsnivå skall till en stor del slopas. Bestämmelser på lägre nivå skall utfärdas i luftfartsbestämmelser.

I propositionen föreslås att stadganden om undersökning av luftfartsolyckor skall tas in i lagen om undersökning av storolyckor. Olyckorna skall undersökas av centralen för undersökning av olyckor, som skall verka i anslutning till justitieministeriet, eller av en undersökningskommission.

Lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt efter att de har antagits och blivit stadfästa och de nya luftfartsbestämmelser som behövs har beretts. Avsikten är att ikraftträdelsetidpunkten skall bestämmas genom förordning. Målsättningen är att lagen skall träda i kraft senast vid ingången av 1996.

INNEHÅLL

	Sida		Sida
PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1	3 kap. Luftfartygs luftvärdighet	18
ALLMÄN MOTIVERING	3	4 kap. Certifikat och kompetensbevis ..	21
1. Inledning	3	5 kap. Luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord	25
2. Nuläge	3	6 kap. Flygplatser och markutrustning	28
2.1. Lagstiftning och praxis	3	7 kap. Flygtrafiktjänst	32
2.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet	4	8 kap. Luftfart i förvärvssyfte och tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall	35
2.3. Bedömning av nuläget	5	9 kap. Skadeståndsansvar och försäkringar	41
3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen ..	7	10 kap. Luftfartsolyckor och olyckstillbud	43
3.1. Mål och medel	7	11 kap. Särskilda stadganden	44
3.2. De viktigaste förslagen	7	12 kap. Straffstadganden	47
4. Propositionens verkningar	9	13 kap. Ändringssökande	49
4.1. Ekonomiska verkningar	9	14 kap. Närmare stadganden och ikraftträdande	49
4.2. Verkningar i fråga om organisation och personal	9	1.2. Lagen om undersökning av storolyckor ..	50
4.3. Miljöverkningar	10	2. Närmare stadganden och bestämmelser	52
4.4. Verkningar för medborgarna	10	3. Ikraftträdande	52
5. Beredningen av propositionen	10	LAGFÖRSLAG	53
5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial ..	10	1. Luftfartslagen	53
5.2. Remissutlåtanden	10	2. Lag om ändring av lagen om undersökning av storolyckor	70
6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll	10	BILAGOR	72
6.1. Samband med andra propositioner	10	Bilaga 1. Parallelltexter	72
6.2. Samband med internationella avtal och förpliktelser	11	Lag om ändring av lagen om undersökning av storolyckor	72
DETALJMOTIVERING	11	Bilaga 2. Luftfartsförordning	76
1. Lagförslagen	11		
1.1. Luftfartslagen	11		
1 kap. Allmänna stadganden	11		
2 kap. Luftfartygs registrering, nationalitet och märkning	14		

ALLMÄN MOTIVERING

1. Inledning

Utvecklingen har varit snabb inom luftfarten och det internationella luftfartssamarbetet under de senaste årtiondena. Luftfartygens tekniska utveckling och den ökade flygverksamheten samt flygtrafikens ökande betydelse i synnerhet inom den internationella trafiken har föranlett ett behov av en genomgripande översyn av luftfartslagstiftningen.

Den nuvarande luftfartslagen (595/64) av år 1964 bereddes i många stycken i enlighet med synnerligen långsiktiga principer och vid beredningen stödde man sig på det nordiska samarbetet. Lagen jämte senare ändringar har jämförelsevis väl betjänat utvecklandet av luftfarten och för sin del skapat förutsättningar såväl för flygsäkerheten som för utvecklandet av denna näringsgren. Lagen grundar sig dock delvis på luftfartslagen (139/23) av år 1923, så det finns många olika behov av ändringar.

Den internationella utvecklingen inom luftfarten har varit kraftig både inom Förenta Nationernas (FN) internationella civila luftfartsorganisation (ICAO, International Civil Aviation Organization) och den europeiska konferensen för civil luftfart (ECAC, European Civil Aviation Conference). ICAO och ECAC är interstatliga organisationer. Den europeiska integrationsutvecklingen har inneburit och kommer även i fortsättningen att innebära en höggradig liberalisering av flygtrafiken och av flygverksamheten i allmänhet.

Flygverksamheten i förvärvssyfte har utvecklats från ett system av företag bestående av en person och ett flygplan till en verksamhet som utövas av stora luftfartsorganisationer. Luftfartygens tekniska utveckling har varit snabb och de har ökat snabbt i antal. Miljöverkningsarnas betydelse har ökat.

Ändringsbehoven är så många att en helt ny luftfartslag i stället för delreformer är motiverad även till den del ändringarna inte innehållsmässigt är så betydande jämfört med den gamla lagen. Resultatet är en lagtekniskt klarare och enhetligare helhet.

En omständighet som talar för stiftandet av en ny lag är att centrala stadganden som gäller luftfart, flygsäkerhet, tillstånd osv. samtidigt kan flyttas från förordningen till lagen. Regleringen på förordningsnivå skall slopas nästan helt. I stället för det nuvarande trestegssystemet

(lag, förordning och luftfartsbestämmelser) skall stommen i regelkomplexet utgöras av lagen och luftfartsbestämmelserna.

Luftfartsbestämmelserna skall som hittills utfärdas av Luftfartsverket. Luftfartsbestämmelserna grundar sig på ett flertal normer som uppkommit som ett resultat av internationellt samarbete.

2. Nuläge

2.1. Lagstiftning och praxis

Med tanke på 1990-talets luftfart och lufttrafik grundar sig Luftfartslagen och luftfartsförordningen (525/68) på helt andra sociala, ekonomiska och trafikmässiga förhållanden. Lagen baserar sig delvis på luftfartslagen av år 1923.

Den gällande luftfartslagens avdelning I, som gäller civil luftfart, innehåller allmänna stadganden om luftfart inom finskt område. Lagens 2 kap. innehåller stadganden om luftfartygs registrering, nationalitet och märkning. En förutsättning för registrering är att sökanden är finsk och att det finns ett luftvärdighetsbevis som har utfärdats eller godkänts i Finland.

Lagens 3. kap. innehåller stadganden om ett luftfartygs luftvärdighet och i 4 kap. ingår stadganden som gäller ett luftfartygs bemanning samt stadganden om förutsättningarna för erhållande av flygcertifikat och ett certifikats giltighet. I 5 kap. fastställs en luftfartygsbefälhavares rättigheter och skyldigheter vid genomförandet av en flygning samt i situationer som berör luftfartygets säkerhet och likaså i situationer som gäller brott som förövas ombord på luftfartyget eller brott med anknytning till luftfartyg.

I 6 kap. finns stadganden om de krav som ställs på markorganisationen samt om ordnandet av flygtrafiktjänster. I kapitlet stadgas om de tillstånd som krävs för byggande och drift av flygplatser både i fråga om allmänna och enskilda flygplatser samt om godkännande. Tillstånd till byggande och drift av en flygplats utfärdas i regel av statsrådet. Luftfartsverket utfärdar tillstånd som gäller mindre flygplatser som är mindre trafikerade samt tillstånd till ändring av byggnadsverk, anläggningar och anordningar. I detta kapitel stadgas också om

inlösningsgrunderna för flygplatser och om inskränkning av nyttjanderätten till egendom för trygghet av flygsäkerheten.

I 7 kap. finns stadganden om luftfart i förvärvssyfte. Vad den internationella trafiken beträffar är systemet baserat på tillståndsplikt, behovsprövning och luftfartsavtal. Flygtrafik och inrikestrafik i förvärvssyfte i Finland är i allmänhet möjlig endast för finländare.

Kapitel 8 innehåller stadganden om användningen av flygplatser och flygvägar.

Stadganden om ansvarighet för skada till följd av luftfart ingår i kap. 10 och i lagen av år 1923, som ännu gäller till denna del.

I kap. 11 finns stadganden med tanke på flygolyckor. I kapitlet ingår stadganden om ordnande av räddningstjänst och om undersökning av flyghaverier. Flygolyckor eller olycksfall som kunde ha lett till en flygolycka undersöks av en undersökningskommission som Luftfartsverket tillsätter särskilt för varje enskild olycka. När kommissionen har slutfört sitt arbete skall den avlåta sin redogörelse till den av statsrådet tillsatta granskningskommissionen för flygolyckor. Flygolyckor och olycksfall som betraktas som storolyckor undersöks dock med avvikelse från undersökningsystemet enligt luftfartslagen i enlighet med lagen om undersökning av storolyckor. Då tillsätter statsrådet för varje enskild undersökning en undersökningskommission, som avlåter en undersökningsrapport till statsrådet.

I kap. 13 finns straffstadganden och i kap. 14 ett stadgande om ändringssökande. Domstolsärenden som gäller brott mot luftfartslagen behandlas vid underrätter i enlighet med normala stadganden om behörig domstol samt i normal sammansättning.

Avdelning II innehåller ett fullmaktstadgande enligt vilket stadganden som gäller militär luftfart utfärdas genom förordning (förordningen om militär luftfart 643/68) samt stadganden om tillämpning av luftfartslagen på andra luftfartyg som används uteslutande för statsändamål.

Luftfartsförordningen innehåller närmare bestämmelser om ett luftfartygs registrering, nationalitet, märkning, luftvärdighet, bemanning och befälhavare. I förordningen stadgas också om flygplatser och om annan markorganisation, om luftfart i förvärvssyfte, om annan luftfartsverksamhet, om regler för luftfart och om undersökning av flygolyckor.

Utöver genom nämnda författningar sker en

viktig del av styrningen av luftfartsverksamheten genom trafikreglerna för luftfart och andra luftfartsbestämmelser. Luftfartsbestämmelserna är till sin natur teknisk-operativa och de kan indelas i bestämmelser om flygplatser och markanordningar, om luftfartyg och luftfartsmateriel, om flygverksamhet, om luftfartscertifikat samt om utbildningsverksamhet. Antalet gällande luftfartsbestämmelser uppgår till ca 200.

Luftfartsbestämmelserna utfärdas av Luftfartsverket. Luftfartsverkets verksamhet styrs av lagen (1123/90) och förordningen (1124/90) om Luftfartsverket samt av den lagstiftning som gäller statens affärsverk.

Lufttransportlagen (387/86), lagen om luftbefordringsavtal (45/77) och lagen om befordran med luftfartyg (289/37) innehåller särskilda stadganden om lufttransport av passagerare, resgods eller frakt.

Stadganden om fastställande av inteckning i luftfartyg ingår i lagen om inteckning i luftfartyg (211/28).

2.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet

Den snabba utvecklingen inom luftfarten har försakat behov av en revidering av lagstiftningen även i andra länder. Luftfartslagstiftningen i Sverige motsvarar innehållsmässigt synnerligen långt den finska luftfartslagen. I Sverige har luftfartslagstiftningen reviderats genom delreformer. I Norge avläts vid ingången av 1993 en regeringsproposition som länge varit under beredning och som syftar till en totalrevidering av luftfartslagstiftningen. I Danmark håller en lagstiftningsreform på att inledas. Revideringen av den europeiska luftfartslagstiftningen anknyter i många avseenden till den liberalisering av flygtrafiken som pågår inom Europeiska unionen.

Luftfarten är utpräglat internationell. Centrala principer och arrangemang som gäller luftfart kommer till som ett resultat av det internationella samarbetet vid ICAO:s, ECAC:s och JAA:s (Joint Aviation Authorities) möten och arbetsgrupper.

De grundläggande utgångspunkterna för de internationella luftfartsavtalen har varit säkerhet, effektivitet och ekonomi. Också i den nationella luftfartslagstiftningen i de avtalslutande staterna betonas flygsäkerheten, ska-

pandet av betingelser för flygverksamheten och luftfartsnäringen, ordnandet av flygtrafiktjänsten, en ändamålsenlig användning av luftrummet, beaktandet av miljön, behovet av tillståndsförfaranden samt luftfartens globala karaktär.

Det nationella spelrummet vid stiftandet av en luftfartslag är synnerligen litet. Luftfartens utveckling styrs av de principer som har överenskommit genom det internationella samarbetet och som staterna genomför i sin lagstiftning eller — som så ofta sker i praktiken — i luftfartsbestämmelserna.

Vid beredningen av propositionen har EES-avtalet och ett eventuellt finländskt medlemskap i Europeiska unionen (EU) beaktats. På luftfartens område bedrivs det viktigaste samarbetet dock inom ramen för ICAO på grundval av det internationella avtalet om civil luftfart. ICAO har som mål att främja en säker utveckling av den internationella civila luftfarten. I tekniska, operativa och delvis också ekonomiska frågor utfärdar ICAO bestämmelser som gäller standarder, metoder och förfaringssätt och som publiceras i form av bilagor till ICAO-konventionen. Finland blev medlem i ICAO 1949.

Under de senaste åren har ECAC:s och de europeiska luftfartsmyndigheternas samarbetsorganisation JAA:s betydelse accentuerats jämsides med ICAO.

ECAC koncentrerar sig i sitt arbete närmast på att utveckla verksamhetsbetingelserna för den europeiska luftfartsnäringen. ECAC har som mål att påverka beredningen av de EUnormer som gäller flygtrafik. Finland blev medlem i ECAC 1954.

Syftet med det arbete som JAA utför är att i samarbete med myndigheterna uppgöra bestämmelser, närmast av teknisk-operativ art, som gäller flygsäkerhet. JAR-bestämmelserna (Joint Aviation Requirements), som publiceras av JAA, kompletterar och vidareutvecklar de bestämmelser som godkänts inom ICAO.

ICAO:s, ECAC:s och JAA:s bestämmelser och rekommendationer är vad innehållet beträffar tekniska och operativa. De införs i Finland genom Luftfartsverkets beslut och luftfartsbestämmelser.

2.3. Bedömning av nuläget

Under de senaste årtiondena har luftfartens

betydelse som producent av trafik tjänster ökat. Också den tekniska och ekonomiska utvecklingen samt internationaliseringen har varit kraftig. Genom de ändringar som under åren har gjorts i luftfartslagen har man

a) genom undantagsförfarande (8 § 3 mom.) lindrat kraven i fråga om registrering av luftfartyg,

b) ändrat stadgandena om tillgripande av tvångsmedel i luftfartyg (25 § 2—4 mom. och 26 § 2—3 mom.),

c) ändrat det stadgande som gäller förbud mot bruk av rusmedel (27 § 1 mom.),

d) ändrat stadgandena om landnings- m.fl. avgifter (37 §, 63 § 2 mom.),

e) genom undantagsförfarande lindrat kraven i fråga om utövande av flygverksamhet i förvärvssyfte (43 § 3 mom.),

f) ändrat det stadgande som gäller skyldigheten att ersätta skada till följd av luftfart (53 §),

g) till stadgandena om undersökning av flygolyckor fogat en hänvisning till de befogenheter som tillkommer en undersökningskommission för utredning av en flygolycka (60 a §),

h) till lagen fogat en hänvisning som gäller tillämpning av hittegodslagen (778/88) (61 § 2 mom.),

i) ändrats straffstadgandena (67—69 §§), samt

j) ändrat stadgandet om ändringssökande (71 § 1 mom.).

De flesta ändringarna har berott på revideringsprojekt som inte har hänfört sig till luftfart, t.ex. allmänna reformer som har gällt straffstadganden eller jämkning av skadestånd. Vad den egentliga luftfarten beträffar har lagen förblivit nästan oförändrad.

I luftfartslagstiftningen har observerats konkreta brister och missförhållanden, som kan rättas till endast genom en revidering av hela lagstiftningen. Sådana behov ansluter sig bl.a. till stadgandena om flygverksamhet i förvärvssyfte, inrättande av flygplatser och befogenheter att utfärda normer. Internationaliseringen har aktualiserat frågor som inte är tillräckligt reglerade i den nuvarande luftfartslagen. Lagen beaktar inte att flygtrafiken har utvecklats till ett komplicerat system med verksamheter av många olika slag och många olika aktörer. De osmidiga tillståndsstadgandena motsvarar inte de nuvarande behoven. Den för näringsverksamheten osmidiga antingen/eller-principen har förorsakat problem t.ex. vid ordnandet av

lätt linjefart. Lagens nuvarande innehåll motsvarar inte miljöaspekternas ökade betydelse. En annan brist har konstaterats vara att det inte krävs att luftfartyg skall ha obligatorisk ansvarsförsäkring.

Bristerna i luftfartslagstiftningen inskränker sig inte enbart till luftfartslagen och de författningar som har givits med stöd av den. T.ex. de bristfälliga och föråldrade stadgandena om inteckning i luftfartyg har vållat olägenheter för den praktiska verksamheten. Den beredning som gäller inteckning i luftfartyg sker vid justitieministeriet som en del av revideringen av inteckningssystemet i övrigt.

Utvecklingen av luftfarten i Finland från och med 1960-talet kan beskrivas med följande kvantitativa uppgifter:

Flygplan m.fl. samt certifikat

	1960	1990
Flygplan och helikoptrar	93	733
av dem:		
trafikflygplan	21	44
helikoptrar	1	53
Segelflygplan	98	379
Ballonger och luftskepp	0	28
Ultralätta flygplan	0	281
Certifikat	1099	8476

Passagerare på flygplatserna (milj. personer):

	1960	1990	Årlig tillväxt- prognos till år 2000
Internationell trafik	0,27	5,79	+4—5 %
Inrikestrafik	0,64	4,97	+3—4 %
Sammanlagt	0,91	10,76	

De finska flygbolagens trafikprestation i regelbunden trafik (milj. personkilometer):

	1960	1990
Internationell trafik	130	3784
Inrikestrafik	98	985
Sammanlagt	228	4769

Det nuvarande systemet för undersökning av flygolyckor är tudelat på det sättet att en del av flygolyckorna undersöks enligt det system som anges i 11 kap. luftfartslagen och en del enligt det system som anges i lagen om undersökning av storolyckor. Detta tudelade system kan förorsaka onödig oklarhet om hur en enskild flygolycka skall undersökas. Ur principiell synpunkt sett är det problematiskt att Luftfartsverket tillsätter den undersökningskommission som skall utreda en flygolycka enligt 11 kap. luftfartslagen, fastän Luftfartsverkets egen verksamhet som myndighet som utövar tillsyn över luftfartsverksamheten, som utfärdare av luftfartsnormer, som drivare av flygplatser och tillhandahållare av flygtrafiktjänster kan bli föremål för undersökning. Vid sådana undersökningar kan på grund av jäv inte heller användas de olycksutredare som är anställda i huvudsyssla vid Luftfartsverket, även om dessa utredare i övrigt har en god yrkesmässig beredskap att utföra undersökningen. Den organisatoriska kopplingen mellan Luftfartsverket och undersökningen av flygolyckor inverkar negativt på användningen av personalresurser till undersökningar. På grund av möjligheten till intressekonflikter, det principiella jävproblemet och säkerställandet av giltigheten hos en undersökning som har genomförts med resurser utanför Luftfartsverket har man tvingats komplettera undersökningsorganisationen genom att använda ett särskilt sakkunnigorgan, dvs. granskningskommissionen för flygolyckor.

I det internationella civila luftfartsavtalets bilaga 13, som gäller undersökning av flygolyckor, är utgångspunkten att undersökningen av olyckor skall anförtros ett organ som är oavhängigt i förhållande till de parter som är föremål för undersökningen. Bl.a. i Sverige, Norge och Danmark samt i de anglosaxiska länderna har undersökningen av flygolyckor anförtrots självständiga oavhängiga undersökningsorgan. Enligt det direktivförslag om undersökning av flygolyckor som är under beredning inom EU skall särskild uppmärksamhet fästas vid att undersökningsorganet är oavhängigt i förhållande till den myndighet som utövar tillsyn över luftfarten. När lagen om Luftfartsverket stiftades ansåg riksdagens trafikutskott det vara problematiskt att Luftfartsverket å ena sidan skall svara för upprätthållandet och utvecklandet av flygsäkerheten och å andra sidan för tillsynen över flygsäkerheten

och undersökningen av flygolyckor. Riksdagens justitieombudsman väckte 1990 en motion till riksdagen om att undersökningen av flygolyckor skall överföras på en organisation utanför Luftfartsverket. I sin motion framhöll justitieombudsmannen att man vid undersökningen av flygolyckor oundvikligen också tvingas utreda eventuella brister i Luftfartsverkets egen verksamhet.

På ovan nämnda grunder är det ändamålsenligt att undersökningen av flygolyckor i sin helhet överförs på ett självständigt undersökningsorgan, som skall ha en oberoende ställning i förhållande till alla de instanser vilkas förfaranden kan bli föremål för undersökning. Om det samtidigt är möjligt att tillförsäkra undersökningen av olyckor tillräckliga materiella och professionella resurser, blir det säkerställande av en undersöknings riktighet som sker i granskningskommissionen samtidigt onödigt.

3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

3.1. Mål och medel

Syftet med denna proposition är att i fråga om en sektor som är stadd i snabb utveckling uppdatera de nationella författningarna så att de motsvarar de förändringar som har skett inom luftfarten och den utveckling av luftfarten som kan skönjas. Förslaget syftar till att beakta inte endast verkningarna av den europeiska integrationen utan också den allt mer ökande betydelse som det övriga internationella luftfartssamarbetet har för regleringen av verksamheten.

För att av de ovan nämnda målen skall kunna nås krävs det ökad klarhet och smidighet hos det nationella författningskomplexet. Detta mål skall nås genom att författningshierarkin rationaliseras så, att antalet ärenden som regleras genom förordning minskas. Regleringen på lagnivå görs synnerligen heltäckande, varvid också luftfartsmyndighetens befogenheter blir klarare och enhetligare definierade än för närvarande. Å andra sidan skall teknisk-operativa normer och andra flygsäkerhetsnormer som gäller den praktiska luftfartsverksamheten smidigt kunna utfärdas genom luftfartsmyndighetens luftfartsbestämmelser.

3.2. De viktigaste förslagen

Luftfartslagen

Propositionen har uppgjorts så att de allmänna betingelserna för luftfart t.ex. i fråga om flygsäkerhet, ordnande av flygverksamhet, flygtrafiktjänst, näring, tillståndspolitik m.m. skall kunna garanteras på ett ändamålsenligt sätt inom de ramar som lagen uppställer. De förslag till stadganden som gäller dessa betingelser bygger i väsentlig utsträckning på internationella avtal och den gällande luftfartslagen. I stadgandena har man samtidigt så långt som möjligt försökt beakta de behov som den kommande utvecklingen föranleder.

EES-avtalet förutsätter i synnerhet i fråga om den lagstiftning som gäller idkande av näring att kraven på medborgarskap och bopingsort skall lindras och delvis slopas. De ovan nämnda kraven kan tolkas så att de begränsar konkurrensen inom EES och därmed är förbjudna. Därför skall också luftfartslagens stadganden om registrering av luftfartyg och flygverksamhet i förvärvssyfte lindras i detta hänseende så att de motsvarar de nämnda internationella förpliktelserna. För beaktande av de tillsynsbehov som följer av att luftfarten och flygverksamheten i förvärvssyfte har sin speciella karaktär och som i mångt och mycket grundar sig på flygsäkerheten skall i propositionen likväl krävas att flygverksamhet i förvärvssyfte skall ha ett fast verksamhetsställe i Finland. Dessutom föreslås det att medborgarskapskravet skall kvarstå i fråga om länder utanför EES.

I anslutning till integrationsutvecklingen och i överensstämmelse med utvecklingen av övriga trafikstillståndsförfaranden föreslås det att behovsprövningen i samband med tillståndsförfaranden enligt luftfartslagen slopas. Förutsättningarna för erhållande av tillstånd skall vara kvalitativa. För att erhålla drifttillstånd skall en sökande uppfylla vissa tekniska och verksamhetsmässiga krav. Uppfyllandet av särskilda ekonomiska kriterier krävs för erhållande av trafikstillstånd.

Miljöverkningarna av den ökade flygtrafiken beaktas i förslaget så, att Luftfartsverket befullmäktigas att meddela tekniska föreskrifter om luftfartygs buller och andra emissioner. Förslaget innehåller också ett stadgande på basis av vilket föreskrifter kan meddelas för

minskande av skadliga miljöverkningar som användningen av luftfartyg förorsakar.

Med detta förslag skall det skapas ett system för beviljande av byggnadstillstånd för byggande av flygplatser samt konstruktioner och anordningar på flygplatser. I detta system skall Luftfartsverket, eller i undantagsfall trafikministeriet, vara tillståndsmyndighet. I vissa fall skall stadgandena om åtgärdstillstånd inte tillämpas på byggandet av konstruktioner och anordningar. För byggnader skall byggnadslåv krävas på normalt sätt. På inlösningsfall skall bestämmelserna i den allmänna inlösningslagstiftningen tillämpas. Behovsprövning eller bedömning av allmänt intresse skall inte tillämpas i fråga om beviljande av byggnadstillstånd. Utöver byggnadstillstånd för flygplats skall det finnas tillstånd till drift av flygplats, som beviljas utan behovsprövning och närmast på flygsäkerhetsgrunder. För byggande och drift av flygplatser för lätta luftfartyg skall det räcka med en anmälan. Luftfartsverket skall dock av flygsäkerhets-, försvars- eller miljöskäl kunna ingripa i byggandet eller ibruktagandet av dessa flygplatser.

Lagförslaget skärper de krav som gäller ett luftfartygs försäkringar. Även om luftfart inte i sig är någon särskilt farlig verksamhet jämfört med andra trafikformer, kan ett luftfartygs kollisionenergi förorsaka stor skada. Skadan kan drabba en utomstående utan att denna kan förutse händelsen eller påverka händelsen så att skadorna blir mindre. Enligt förslaget skall ett luftfartyg både i fråga om privatbruk och flygverksamhet i förvärvssyfte ha en ansvarsförsäkring som täcker det skadeståndsansvarsområde som bestäms i lagförslaget. Förslaget utvidgar försäkringsskyldigheten till att omfatta egentlig enskild flygverksamhet och segelflygplan. Genom certifikatvillkoren krävs redan nu försäkring för flygverksamhet i förvärvssyfte. På samma sätt är ultralätta och s.k. experimental-flygplan redan nu försäkrade med tanke på skada som vållas tredje part.

För säkerställande av sakkunskapen vid rättegångar som gäller luftfartsfrågor föreslås ett stadgande om att Luftfartsverket skall höras när beslut om åtal fattas och under rättsbehandlingen. Genom hörandet av sakkunniga får åklagaren och domstolen tillgång till den specialsakkunskap som behövs.

Straffstadgandena i den nuvarande luftfartslagen uppfyller vad klarheten i brottsbeskrivningen beträffar inte längre de krav som bör

ställas på straffstadganden. Vid beredningen av straffstadgandena i förslaget till luftfartslag har beaktats de principer och lösningar som tillämpas vid totalrevideringen av strafflagen. Enligt den principiella linjen för totalrevideringen av strafflagen skall endast stadganden om sådana brott för vilka påföljden kan bli högst böter finnas i speciallagstiftning utanför strafflagen. Då kan de föreslagna stadgandena i luftfartslagen om äventyrande av flygsäkerheten och grovt äventyrande av flygsäkerheten upphävas när det kapitel i strafflagen som gäller trafikbrott träder i kraft, varvid det i luftfartslagen så småningom endast återstår ett straffstadgande som gäller luftfartsförseelse.

Lagförslaget innehåller ett stadgande om Luftfartsverkets rätt att förelägga vite samt hot om tvångsutförande och avbrytande enligt vitelagen för att förstärka en order eller ett förbud som utfärdats med stöd av luftfartslagen.

Genom förordning skall endast utfärdas stadganden som absolut kräver förordning. Den nuvarande, synnerligen omfattande och detaljerade förordningen skall kunna ersättas med en författning med en längd av några paragrafer. Detta skulle avsevärt rationalisera den helhet som författningarna utgör.

Undersökningen av luftfartsolyckor

Det tudelade systemet för undersökning av luftfartsolyckor skall slopas, och undersökningen skall i sin helhet överföras på den organisation för undersökning av olyckor som arbetar i anslutning till justitieministeriet. Utgående från planeringskommissionen för undersökning av storolyckor skall i anslutning till justitieministeriet inrättas en *central för undersökning av olyckor*. Centralen skall ha till uppgift att sköta om det allmänna ordnandet och den allmänna planeringen och utbildningen i samband med undersökningen av storolyckor samt olyckor som inträffar vid luftfart. Stadganden om detta skall tas in i lagen om undersökning av storolyckor, som samtidigt skall få sin rubrik ändrad till lagen om undersökning av olyckor.

Luftfartsolyckor och olyckstillbud som kunde ha lett till en luftfartsolycka skall fortfarande undersökas av kommissioner, som materiellt skall stödas av centralen för undersökning av olyckor. Systemet med kommissioner har visat

sig vara ett förmånligt och smidigt sätt att ställa sakkunskapen inom olika områden till förfogande för undersökningen av olyckor. Centralen för undersökning av olyckor skall också ha utredare i huvudsyssla för undersökning av flygolyckor. Dessa utredare skulle kunna användas som ordförande för eller medlemmar i kommissionerna. Dessutom skall centralen kunna undersöka små eller mindre betydande luftfartsolyckor utan kommission i form av s.k. tjänstemannaundersökningar.

Granskningskommissionen för flygolyckor skall upphöra med sin verksamhet i samband med den föreslagna organisationsreformen.

De föreslagna ändringarna av undersökningen av storolyckor inverkar endast på det sättet att justitieministeriet i stället för statsrådet skall tillsätta undersökningskommissioner för undersökning av olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka. Kommissionerna skall dock på samma sätt som hittills rapportera om undersökningen till statsrådet. De uppgifter som för närvarande åligger planeringskommissionen för undersökning av storolyckor skall överföras på centralen för undersökning av olyckor. Avsikten är att den sakkunskap inom olika områden som planeringskommissionen har till sitt förfogande skall tryggas genom att den nuvarande planeringskommissionen ombildas till direktionen för centralen för undersökning av olyckor.

4. Propositionens verkningar

4.1. Ekonomiska verkningar

Om undersökningen av luftfartsolyckor överförs från Luftfartsverket till den central för undersökning av olyckor som skall inrättas i anslutning till justitieministeriet, så innebär det att kostnaderna för den organisation som upprättats för undersökning av olyckor skall överföras till statsbudgetens ansvarsområde. När centralen för undersökning av olyckor inleder sin verksamhet krävs det i begynnelse-skedet anslag för anskaffning av den basmateriel som behövs för undersökning av luftfartsolyckor samt för anskaffning av utrymmen, i första hand på Helsingfors-Vanda flygplats eller i närheten av den. Dessutom behövs det anslag för anställning av personal. Omkostnaderna under det första året beräknas uppgå till 2,5—3 milj. mk. Den ökning av totalkostna-

derna som organisationen för undersökning av luftfartsolyckor åsamkar staten blir dock liten, eftersom Luftfartsverket gör inbesparingar när olycksundersökningen och de personalresurser den kräver överförs på centralen för undersökning av olyckor.

Det årliga anslagsbehovet för den egentliga undersökningen av luftfartsolyckor kan inte förutses, eftersom behovet är direkt knutet till olyckornas och olyckstillbudens antal och art. Därför är det ändamålsenligt att dessa anslag vid behov anvisas särskilt ur statens medel, vilket redan nu är fallet i fråga om undersökningen av storolyckor.

I övrigt har förslaget inga direkta verkningar för den offentliga ekonomin. Även om förslagets indirekta verkningar är viktiga med tanke på hela luftfartsnäringen, innebär förslaget inte sådana ändringar i den gällande lagstiftningen att det skulle ha avsevärda ekonomiska verkningar på utövandet av luftfart och på luftfartsnäringens konkurrensförmåga. Förslaget skapar ändamålsenliga betingelser för utövande av luftfartsnäringen i en situation där konkurrensen inom luftfarten i den europeiska verksamhetsmiljön släpps fri och även i övrigt för utövande av denna näring enligt de internationella avtal som reglerar luftfarten.

4.2. Verkningar i fråga om organisation och personal

I anslutning till justitieministeriet skall inrättas en central för undersökning av olyckor. Planeringskommissionen för undersökning av storolyckor skall sammanslås med denna central så att planeringskommissionen ombildas till direktionen för centralen för undersökning av storolyckor. Vid planeringskommissionen för undersökning av storolyckor har funnits en sekreterare i huvudsyssla samt en ordförande i bisyssla, som dock sedan 1990 skött uppgiften som huvudsyssla. Motsvarande uppgifter skall skötas vid centralen för undersökning av olyckor med tillämpning av anställningsförhållanden som utövas i huvudsyssla. För undersökningen av luftfartsolyckor skall anställas två haveriutredare i huvudsyssla. Motsvarande uppgifter sköts nu vid Luftfartsverket. Eftersom undersökningen av olyckor för närvarande kräver en insats på ca. 3,4 årsverken av Luftfartsverket, bör till centralen för undersökning av olyckor knytas en anställd för olika stödtjänster vid

undersökningar. Medlemmarna av undersökningskommissionerna skall vara anställda i bisyssla.

Granskningskommissionen för flygolyckor skall upphöra med sin verksamhet.

I övrigt innebär förslaget att vissa tillståndsförfaranden gallras bort eller att beslutsnivån ändras. Statsrådets tillstånd för byggande och drift av flygplats slopas. Trafikministeriets befogenheter beträffande vissa dispenser slopas. Å andra sidan får trafikministeriet en möjlighet att förbehålla sig avgörandet av ärenden som gäller byggnadstillstånd och tillstånd till drift av flygplats. Dessa ändringar har inga verkningar i fråga om organisation och personal.

De flesta tillståndssystem som gäller luftfart grundar sig på internationella avtal. Därför har antalet tillstånd som beviljas av Luftfartsverket inte kunnat minskas genom nationella lösningar. Tillståndsförfarandena kommer dock klart att förenklas när behovsprövningen slopas och grunderna för erhållande av tillstånd fastställs i lag.

4.3. Miljöverkningar

Miljönormer och miljökrav som gäller luftfart omfattas i likhet med övriga trafikformer i stor utsträckning av den allmänna miljölagstiftningen. Luftfartens verkningar på miljön blir således föremål för bedömning i systemet med miljöstillstånd och i samband med planläggning (miljöstillstånd som gäller förlägningsplatsen, bullerbekämpning, markanvändningsfrågor) samt enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/94).

Det föreslås dock att också stadganden om miljöskydd skall utfärdas genom luftfartslagen. Dessa stadganden är bl.a. stadganden om luftfartygs buller och andra utsläpp samt om byggande av flygplatser. De sistnämnda stadgandena gäller de miljökrav som skall ställas på flygplatser samt hörande av miljömyndigheterna.

4.4. Verkningar för medborgarna

Förslaget har inga verkningar på olika medborgargrupperns ställning eller på jämlikheten eller inkomstfördelningen mellan dessa grupper. I fråga om de hemorts- och nationalitetsbegränsningar som gäller flygverksamhet i för-

värvssyfte grundar sig förslaget på kravet på finsk nationalitet och på de internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Vad gäller dessa krav försätter förslaget medborgare inom EES i en särställning jämfört med medborgare i stater utanför EES.

5. Beredningen av propositionen

5.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial

Trafikministeriet tillsatte den 4 oktober 1990 en kommission med uppgift att bereda en revidering av luftfartslagstiftningen.

I kommissionen satt företrädare för trafikministeriet, justitieministeriet, Luftfartsverket, luftstridskrafterna, Finnair Oy samt Suomen Ilmailuliitto — Finlands Flygförbund rf.

Kommissionens betänkande (komm. bet. 1992:43) har använts som material vid utarbetandet av denna regeringsproposition.

5.2. Remissutlåtanden

På förslag av kommissionen inhämtades utlåtanden från de med tanke på ämnet viktigaste ministerierna samt från Luftfartsverket, meteorologiska institutet, staben för luftstridskrafterna, konkurrensverket, justitiekanslersämbetet, huvudstaben, gränsbevakningsväsendet och dataombudsmannens byrå samt från ca 30 olika förbund och fackorganisationer.

Remissinstanserna gav 31 utlåtanden om kommissionens betänkande. En tjänstemannaarbetsgrupp som trafikministeriet tillsatte den 29 oktober 1993 beredde på grundval av dessa utlåtanden ett preciserat förslag, i vilket också beaktades den integrationsutveckling som hade skett i Europa efter det betänkandet avläts.

6. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

6.1. Samband med andra propositioner

Delvis parallellt pågår vid justitieministeriet en beredning som gäller in-teckning i luftfartyg och som utgör en del av en mer omfattande revidering av in-teckningssystemet.

Riksdagen behandlar som bäst regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av strafflagen och vissa andra lagar, vilka hör till det andra skedet i totalrevideringen av strafflagstiftningen (RP 94/1993 rd), till vilket ansluter sig ett förslag till ändring av 18 § 2 mom. lagen om undersökning av storolyckor. Om riksdagen godkänner den sistnämnda ändringen på det sätt som regeringen har föreslagit, blir det förslag till ändring av 18 § 2

mom. som ingår i förevarande proposition onödigt.

6.2. Samband med internationella avtal och förpliktelser

De verkningar som internationella avtal och förpliktelser har på detta lagförslag har behandlats i detalj i inledningen samt under avsnitt 2.2.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslagen

1.1. Luftfartslagen

1 kap. Allmänna stadganden

1 §. *Tillämpningsområde.* Denna lag skall enligt 1 mom. tillämpas på luftfart inom finskt område samt enligt 2 mom. även på luftfart med finskt luftfartyg utanför finskt område, om inte något annat följer av de internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Med stöd av 3 mom. skall lagens 3—5 och 12 kap. iakttas även bl.a. vid flygverksamhet som ett finländskt företag utövar i förvärvssyfte med ett utländskt luftfartyg utanför finskt område på det sätt som de internationella förpliktelser som är bindande för Finland tillåter och på det sätt som i fråga om ett enskilt luftfartyg och dess besättning har överenskommits mellan Finland och de behöriga myndigheterna i den stat där luftfartyget är registrerat. Den operatör (operator) som med stöd av hyresavtal eller annat avtal som kan likställas därmed innehar ett sådant luftfartyg skall ha sin bonings- eller hemort eller sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Finland.

Med ett luftfartygs operatör (operator) avses i denna paragraf och på andra ställen i lagen det begrepp "operator" som används i ICAO:s definitioner (ICAO Definitions Doc 9569, First Edition 1991). Enligt den luftfartsrättsliga terminologin är den som brukar ett luftfartyg en person, en organisation eller ett företag som utövar eller erbjuder sig att utöva flygverksamhet med ett luftfartyg (a person, organization or enterprise engaged in or offering to

engage in an aircraft operation). Som operatör enligt lagen betraktas t.ex. inte ett luftfartygs befälhavare eller förare under en enskild flygning eller en serie av flygningar. På grund av den speciella betydelsen hos ordet operatör föreslås det att efter detta ord, när det används första gången i lagen, för tydlighetens skull skall tilläggas ordet "operator" inom parentes.

Tillämpningen av 3 mom. skall i samtliga fall förutsätta att Finland enligt ICAO:s definitioner är hemstaten (state of the operator) för operatören av ett luftfartyg.

Denna paragraf motsvarar med vissa små författningstekniska ändringar 1 och 2 §§ i den gällande lagen.

2 §. *Utfärdande av trafikregler för luftfart samt vissa bestämmelser som gäller luftfart.* I 1 mom. befullmäktigas Luftfartsverket att utfärda och publicera trafikregler för luftfart. Trafikreglerna är grundläggande regler, som iaktas vid flygverksamhet för hindrande av sammanstötning eller annan olycka, skada eller olägenhet. Trafikreglerna grundar sig på internationella flygregler som ICAO:s råd har godkänt (Annex 2, Rules of the Air). I Finland behövs det i praktiken några undantag och tillägg jämfört med de internationella trafikreglerna. När trafikregler utfärdas måste också den militära luftfarten och gränsbevakningsväsendets luftfartsverksamhet beaktas. Därför bör Luftfartsverket förhandla med försvarsministeriet eller inrikesministeriet innan sådana ändringar i trafikreglerna görs som inverkar på de särskilda behoven hos den militära luftfarten eller hos gränsbevakningsväsendets luftfartsverksamhet. Det blir ministeriernas uppgift att inom sitt förvaltningsområde utse den enhet

som skall förhandla med Luftfartsverket. För närvarande är det uppenbarligen fråga om staben för luftstridskrafterna och staben för gränsbevakningsväsendet.

Förordningen angående trafikregler för luftfart (136/69), som utfärdades med stöd av den gällande lagens 3 § och i vilken bl.a. stadgas om att Luftfartsverket skall ha fullmakt att fastställa och publicera trafikregler för luftfart, upphävs som obehövlig.

Med stöd av 1 mom. skall Luftfartsverket utöver trafikregler för luftfart kunna meddela vissa andra föreskrifter som gäller luftfart och som i likhet med trafikreglerna är nödvändiga för hindrande av sammanstötningar eller andra olyckor, skador eller olägenheter. Med dessa föreskrifter avses med flygreglerna likvärdiga allmänna flygverksamhetsmässiga föreskrifter som saknas i de internationella flygreglerna men som på grund av flygsäkerheten skall iakttas i flygverksamhet oberoende av om det är fråga om privat flygverksamhet eller flygverksamhet i förvärvssyfte. Sådana föreskrifter bl.a. är föreskrifter om flygmetoder, väderminima eller förberedande av flygning. Luftfartsverket skall dessutom kunna meddela föreskrifter som kompletterar trafikreglerna i fråga om sådana funktioner om vilka de internationella flygreglerna inte innehåller detaljerade bestämmelser och i vilka enligt flygreglerna iakttas de villkor som luftfartsmyndigheterna i varje land har uppställt. Sådana bestämmelser skall för sin del vara bl.a. vissa bestämmelser som gäller fallskärmshoppning, konstflygning, flygbogsering eller spridning eller nedsläppande av ämnen eller föremål.

Det är viktigt för flygsäkerheten att trafikreglerna för luftfart i Finland så exakt som möjligt stämmer överens med de internationella trafikreglerna och med trafikreglerna i andra länder. Därför skall de finska trafikreglerna så exakt som möjligt motsvara de internationella trafikreglerna och i dem skall endast intas sådana undantag och tillägg som absolut behövs. Övriga föreskrifter som avses i detta moment skall Luftfartsverket meddela särskilt.

De krav som avses i 2 mom. och som ingår i de internationella normerna är bl.a. andra ICAO-standarder och -rekommendationer än de ovan nämnda trafikreglerna, ECAC:s (European Civil Aviation Conference) rekommendationer och samarbetsorganet för europeiska luftfartsmyndigheter JAA:s (Joint Aviation Authorities) JAR-bestämmelser (Joint Aviation

Requirements). ICAO:s standarder och rekommendationer ingår i bilagorna (Annex) till konventionen om internationell civil luftfart (FördrS 11/49), nedan *Chicagokonventionen*. Antalet bilagor uppgår för närvarande till 18. Antalet gällande JAR-bestämmelser är för närvarande tio och de har trätt i kraft inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet den 1 juli 1994 genom rådets förordning (EEG) nr 3922/91, om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart, nedan JAR-förordningen. Förordningen har varit i kraft inom Europeiska gemenskapen från och med den 1 januari 1992. Dessutom är flera JAR-bestämmelser under beredning.

Det föreslås att det skall stadgas om särskilda bestämmelser i enlighet med internationella normer om undersökning av luftfartsolyckor. Dessa lämpar sig inte att meddelas genom Luftfartsverkets föreskrifter och beslut i de fall då den som utför olycksundersökningen är en enhet tillhörande justitieministeriets förvaltningsområde.

3 §. *Militär luftfart.* Den militära luftfarten skall fortfarande regleras genom förordning, dock så, att skadeståndsansvaret i fråga om militär luftfart skall fastställas på samma sätt som i fråga om civil luftfart och att även vid militär luftfart skall iakttas trafikregler för luftfart och med stöd av de föreslagna 52 och 56 §§ meddelade föreskrifter om kontrollerat luftrum, reglering av lufttrafiken och verksamhet som är till fara för flygsäkerheten.

Till militär luftfart hör förutom luftstridskrafternas egentliga flygverksamhet dessutom all annan flygverksamhet som försvarsmakten utövar, såsom användningen av fjärrstyrda luftfartyg och andra luftfartyg av särskild art för militära ändamål samt bl.a. försvarsmaktens fallskärmshoppningsverksamhet. Den militära luftfarten omfattar också luftfartsverksamhet som utövas med civila luftfartyg som försvarsmakten har hyrt.

Arten av de uppgifter som har ålagts försvarsmakten kan ha till följd att utförandet av vissa uppgifter kan kräva att avvikelser görs från de trafikregler och föreskrifter som nämns i 1 mom. Därför skall i 2 mom. stadgas att ett militärt luftfartyg som utför ett territoriellt bevakningsuppdrag får avvika från bestämmelserna i fråga på det sätt som stadgas därom särskilt, om utförandet av uppdraget kräver det och flygsäkerheten inte äventyras. Vid militär

luftfart avviker säkerhetsgränserna från dem som gäller för civil luftfart. Detta moment möjliggör avvikelse från trafikregler och -föreskrifter för luftfart också när ett övningsuppdrag som gäller militär luftfart utförs på ett sådant område som under tiden för övningen är stängt för annan luftfart. Ett militärt luftfartyg som utför ett sådant territoriellt bevakningsuppdrag eller ett sådant övningsuppdrag skall alltid vara underställt försvarsmaktens ledningssystem.

Paragrafens 1 mom. motsvarar vad innehållet beträffar den gällande lagens 72 §.

4 §. *Undantag som gäller statsluftfartyg.* Med stöd av denna paragraf skall det kunna utfärdas från lagen avvikande bestämmelser om luftfart med andra för statliga ändamål använda luftfartyg än militära luftfartyg. Stadgandet motsvarar i detta avseende den gällande lagens 73 §.

Paragrafens 1 mom. ger fullmakt att bevilja Luftfartsverket undantag. Den gällande lagen förutsätter att undantagen anges i förordning.

Enligt 2 mom. skall avvikande föreskrifter inte kunna meddelas, om flygsäkerhetsskäl hindrar detta, och avvikelse får inte heller göras från 66 § eller flygreglerna eller från de föreskrifter som med stöd av 52 § har meddelats om flygtrafiktjänst, bevakat lufrum och reglering av lufttrafiken.

Föreskrifter som avviker från lagen kan komma i fråga, när

a) ett ändamålsenligt utförande av en uppgift som har ålagts gränsbevakningsväsendet eller någon annan myndighet förutsätter att undantag görs,

b) när en för civil luftfart icke godkänd militär luftfartstyp eller ett luftfartyg som är en avsevärt modifierad version av en civil luftfartygstyp anskaffas till gränsbevakningsväsendet, polisen eller tullen eller

c) ett arbete som normalt kräver drifttillstånd eller annat tillstånd utförs med ett luftfartyg som är i statens användning, om de som utövar flygverksamhet i förvärvssyfte inte har för ändamålet lämplig materiel till sitt förfogande, som t.ex. vid tungt lyftningsarbete.

Undantag som gäller luftfartyg som skall användas i statlig företagsverksamhet skall dock inte vara möjliga.

På grund av arten av de uppgifter som har ålagts statliga myndigheter, t.ex. gränsbevakningsväsendet, kan utförandet av vissa uppgif-

ter kräva att avvikelse görs från de föreskrifter som nämns i 2 mom. Därför skall i 3 mom. stadgas att ett statsluftfartyg som utför ett territoriellt bevakningsuppdrag får avvika från bestämmelserna i fråga på det sätt som därom stadgas särskilt, om utförandet av uppdraget kräver det och flygsäkerheten inte äventyras. Detta moment möjliggör avvikelse från flygregler och flygföreskrifter också när övningsuppdrag som gäller statsluftfartygs verksamhet utförs på ett sådant område som under tiden för övningen är förbjuden för annan luftfart. Vid bevaknings- och övningsuppdrag kan säkerhetsgränserna skilja sig från motsvarande säkerhetsgränser som gäller för civil luftfart.

Enligt 4 mom. skall ett statsluftfartyg när det används för ändamål enligt 3 mom. kunna utrustas med specialanordningar som användningsändamålet förutsätter och som bl.a. skall kunna vara strålkastare, kameror, lyftanordningar, signalanordningar samt anordningar som används för militära ändamål. Godkännande, normgivning och tillsyn som gäller specialanordningar föreslås bli uppgifter som skall skötas av den myndighet som använder luftfartyget, eftersom dessa uppgifter inte lämpar sig för de civila luftfartsmyndigheterna.

5 §. *Undantag som gäller luftfartyg av särskild art.* I 1 mom. skall Luftfartsverket ges fullmakt att utfärda från 2—6, 8 och 11 kap. avvikande bestämmelser samt att i enskilda fall bevilja undantag från nämnda stadganden i fråga om luftfartyg av särskild art och användningen av dessa. Luftfartyg av särskild art, såsom segelflygplan, motorsegelflygplan, ultralätta flygplan eller ballonger används nästan uteslutande för luftfart i hobby- eller sportsyfte. Luftfartyg av särskild art är också luftfartyg som framförs utan förare, såsom obemannade fria ballonger (dock inte de ballonger som inte bär någon last) eller fjärrstyrda luftfartyg. Luftfartsverket skall i sina föreskrifter kunna avvika från de ovan nämnda kapitlen i luftfartslagen endast om inget hinder föreligger med tanke på flygsäkerheten. Momentet skall inte omfatta sådana luftfartyg av särskild art som används till militär luftfart.

Luftfartsverket har redan med stöd av den gällande luftfartslagens 66 § kunnat medge undantag från stadganden i 2—8 kap.

6 §. *Luftfart inom finskt område.* Enligt 1 mom. skall finsk nationalitet eller nationalitet i en ICAO-medlemsstat krävas för luftfartyg

som används till luftfart inom finskt område. Detta motsvarar i praktiken det nurådande läget. I andra fall skall det med stöd av paragrafen var möjligt att av Luftfartsverket få ett särskilt tillstånd till luftfart. Beviljandet av ett särskilt tillstånd skall komma i fråga bl.a. i följande fall:

a) för tillfällig trafik med ett luftfartyg eller hyrning av ett luftfartyg från ett sådant land som inte är medlem i ICAO,

b) för tom-, prov-, demonstrations-, uppvisnings- eller tävlingsflygningar med icke registrerade luftfartyg; tillstånd skall också kunna utfärdas i de fall där ett tillstånd enligt 17 § samtidigt utfärdas för luftfartyget, och

c) för luftfartyg med icke registrerad, obemannad fri ballong; tillstånd skall också kunna beviljas för en flygningsserie eller för ett visst slag av återkommande flygningar, som t.ex. flygningar som utförs med ballonger som undersöker atmosfären.

Tillstånd skall kunna utfärdas endast om luftfartyget uppfyller kraven på flygsäkerhet.

De internationella förpliktelser som avses i 1 mom. hänser till t.ex. på det internationella avtalet om övervakningsflygningar (det s.k. Open Skies-avtalet), med stöd av vilket Finland måste släppa en främmande stats luftfartyg som används till detta ändamål in i finskt luftrum för övervakningsflygning eller för transitflygning för övervakningsflygning som skall utföras i tredje land.

I 3 mom. skall Luftfartsverket befullmäktigas att meddela föreskrifter om andra för luftfart använda anordningar än luftfartyg, ifall flygsäkerheten och förebyggandet av skadliga miljöverkningskräver det. Anordningar av denna typ, vilkas användning för luftfart i övrigt kan äventyra flygsäkerheten, den allmänna säkerheten eller den som använder anordningen, är bl.a. fallskärmar, glidare och skärmar av ett visst slag, vädersonder, raketer samt modellflygplan som används för hobbyverksamhet. Modellflygplan som är stora, tunga, osedvanligt snabba, har lång aktionstid eller aktionsradie eller flyger högt skall dock i vissa fall betraktas som luftfartyg av speciell beskaffenhet. Luftfartsverket skall meddela föreskrifter också om användningen av anordningarna och om de krav på behörighet som skall ställas på användarna. Momentet skall inte gälla anordningar som används till militär luftfart.

7 §. *Förbudande och inskränkning av luftfart.*

Artikel 9 i Chicagokonventionen ger de fördragsslutande staterna rätt att av tvingande försvarsskäl eller allmänna säkerhetsskäl förbjuda eller inskränka luftfartygs överflygningar av vissa delar av det egna territoriet förutsatt att alla luftfartyg, också de luftfartyg som är registrerade i staten i fråga, omfattas av samma förbud och restriktioner.

Med stöd av 1 mom. skall man av tvingande försvarsskäl eller för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet kunna inskränka eller förbjuda luftfart på det sätt som stadgas närmare genom förordning. Detta stadgande motsvarar 6 § 1 mom. i den gällande lagen. Förordningen om områden där luftfart är inskränkt (256/92) har givits med stöd av den gällande lagen. Genom denna förordning förbjuds i stort sett flygningar utan Luftfartsverkets tillstånd inom kärnkraftsverksområden och inom vissa områden som har inrättats för försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets ändamål.

Med stöd av 2 mom. skall Luftfartsverket för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet tillfälligt kunna inskränka eller förbjuda luftfart inom ett visst område för en tid av högst två veckor. Detta stadgande möjliggör inskränkning av luftfarten t.ex. under tiden för internationella konferenser, t.ex. KSSE, eller ovanför publiken under tiden för masstillställningar. Med stöd av stadgandet skall man också kunna begränsa underhålls- och fotograferingsflygningar i samband med biltävlingar för säkerställande av publikens säkerhet och förebyggande av risken för sammanstötningar mellan luftfartyg.

Paragrafens 1 och 2 mom. motsvarar vad sakinnehållet beträffar 6 § 1 och 2 mom. i den gällande lagen. Den gällande 6 § 3 mom., i vilken stadgas om statsrådets rätt att inskränka luftfarten under undantagsförhållanden, har inte intagits i det föreslagna stadgandet. Det finns en särskild lagstiftning som gäller undantagsförhållanden, varför det inte är nödvändigt att i luftfartsförfattningarna ta in ett särskilt stadgande som gäller undantagsförhållanden.

2 kap. Luftfartygs registrering, nationalitet och märkning

8 §. *Luftfartygsregistret.* Enligt 1 mom. skall Luftfartsverket föra ett luftfartygsregister. Det-

ta motsvarar nuvarande praxis. Enligt Chicagokonventionen måste ett luftfartyg vara registrerat för att det skall kunna användas till internationell luftfart.

Enligt 2 mom. skall i registret införas behövliga uppgifter om de luftfartyg som omfattas av registreringskyldigheten. Dessa uppgifter skall vara bl.a. uppgifter som gäller individualisering, registrering, luftvärdighet, försäkring, tillverkare eller importör samt uppgifter om luftfartygets tekniska egenskaper. Annex 7 (Aircraft nationality and registration marks), som är en bilaga till Chicagokonventionen, innehåller de minimikrav som ställs på de uppgifter som skall införas i registret. I registret skall åtminstone införas ett luftfartygs nationalitets- och registerbeteckning, tillverkare, luftfartygets typ, serienummer, ägare, innehavare och operatör jämte adresser samt dagen för införande av uppgifterna i registret. Dessutom skall i luftfartsregistret införas de övriga uppgifter om luftfartyget och ombudet som behövs med tanke på tillsynen över luftfarten.

I registret skall också införas uppgifter om inteckning i luftfartyg. Genom att inteckningsuppgifterna koncentreras och införs i samma register går det att undvika att två separata register som delvis innehåller samma uppgifter upprätthålls.

I 3 mom. skall stadgas om de personuppgifter som får införas i registret. Sådana uppgifter skall vara ägarens, innehavarens, operatörens och ombudets personuppgifter, såsom namn- och kontaktuppgifter, personbeteckning och hemort. I registret skall dessutom få införas arten av innehavarens och operatörens nyttjanderätt.

Luftfartsverket publicerar en förteckning över de luftfartyg som är registrerade i Finland. Av publikationen framgår bl.a. luftfartygens ägare, innehavare, operatörer samt behövliga kontaktuppgifter. Publiceringen av registeruppgifter är vedertagen praxis både i inhemsk och internationell luftfart. Faktureringen av flygtrafik- och flygplatstjänster som luftfartygen utnyttjar grundar sig på uppgifterna i luftfartsregistret. Det internationella tillhandahållandet av registeruppgifter mellan olika stater grundar sig på artikel 21 i Chicagokonventionen.

9 §. *Registreringsvillkor.* I 1 mom. 1 punkten skall fastställas de krav som skall ställas på ett luftfartygs ägare, innehavare eller operatör för att luftfartyget skall kunna registreras i Fin-

land. I 1 och 2 mom. har beaktats verkningarna av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och Finlands eventuella medlemskap i EU.

Enligt 1 mom. skall ett luftfartyg kunna registreras i Finland, om

a) luftfartygets ägare, innehavare eller operatör är bosatt eller, om det är fråga om en juridisk person, har sin hemort inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, samt

b) om ett luftvärdighetsbevis i Finland har utfärdats eller godkänts för luftfartyget.

Med boningsort avses den plats där personen i fråga faktiskt bor. En juridisk person har sin hemort inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, om den juridiska personen har bildats enligt lagstiftningen i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och om den juridiska personens hemort enligt dess stadgar eller bolagsordning är belägen i en stat inom EES. Den verksamhet som operatören av ett luftfartyg utövar skall vara av bestående natur, t.ex. sådan flygverksamhet med luftfartyg som grundar sig på leasingavtal eller annat hyresavtal.

Enligt 2 mom. skall ett luftfartyg ha sin huvudsakliga avgångsort i Finland, om ägaren, innehavaren eller operatören har sin bonings- eller hemort i något annat land inom Europeiska ekonomiska gemenskapen än Finland. Syftet med detta stadgande är att hindra registrering av luftfartyg i Finland, om registreringen saknar en rationell funktionsmässig grund och en rimlig anknytning till Finland. Registreringskraven är i detta avseende direkt förbundna med tillsynen över luftfarten. Med tanke på en ändamålsenlig användning av tillsynsresurserna är det motiverat att i Finland registrera endast de luftfartyg som på grundval av antingen ägande, innehav eller huvudsaklig användning hör till de finländska myndigheternas kompetensområde.

Enligt 3 mom. skall en ägare, innehavare eller operatör ha ett behörigt ombud i Finland. Ombudet kan vara en i Finland fast bosatt fysisk person eller en juridisk person. Detta stadgande har väsentlig betydelse för flygsäkerheten, eftersom man vid behov snabbt måste kunna få kontakt med ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg. Sådana situationer uppkommer bl.a. när användningen av ett luftfartyg förbjuds eller användningen begränsas på grund av en olycka eller skada som drabbat luftfartstypen i fråga. För att situatio-

nen skall kunna åtgärdas genast skall ombudet vara anträffbart i Finland. Dessutom skall ombudet ha fullmakt att företräda sin huvudman hos myndigheter, eftersom begränsningen av ett luftfartygs användning eller förordnandet om eventuella inspektioner, reparationer eller ändringar kan förorsaka avsevärda kostnader.

För dem som är bosatta i Finland innebär stadgandet ingen nämnvärd förändring jämfört med nuläget, eftersom ägaren, innehavaren eller operatören kan företräda sig själv.

Paragrafens 4 mom. förbjuder i enlighet med Chicagokonventionen registrering av ett utländskt luftfartyg, om det inte först avförs ur registret i den främmande staten. Avsikten med detta stadgande är att förhindra att luftfartyg registreras i två olika länder.

Enligt 5 mom. skall Luftfartsverket av särskilda skäl kunna registrera ett luftfartyg utan hinder av vad som i 1 mom. 1 punkten stadgas om ägarens, innehavarens eller operatörens bonings- eller hemort. Stadgandet skall närmast tillämpas i sådana fall där bonings- eller hemorten för en finsk medborgare vars luftfartyg är infört i registret i Finland flyttas till en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och han av tvingande skäl inte kan registrera sitt luftfartyg i den stat där bonings- eller hemorten är belägen. Även i det fallet skulle ett luftfartyg antingen registreras i Finland eller så skulle registreringen skötas på annat sätt genom specialarrangemang. Övervakningen av ett luftfartygs luftvärdighet skall i huvudsak och i regel utföras av luftfartsmyndigheten i Finland. Avsikten är att stadgandet skall tillämpas mycket restriktivt.

Paragrafens 1 mom. 2 punkt motsvarar vad sakinnehållet beträffar 8 § 2 punkten i den gällande lagen. Med stöd av stadgandet kan endast luftfartyg som uppfyller de krav på luftvärdighet som gäller i Finland registreras i Finland.

Paragrafens 4 mom. har samma innehåll som 8 § 2 mom. i den gällande lagen. Stadgandet förbjuder registreringen av ett luftfartyg i Finland, om fartyget har registrerats i en främmande stat.

10 §. *Ansökan om registrering.* Enligt denna paragraf skall ansökan om registrering av ett luftfartyg göras hos Luftfartsverket. Ansökan skall åtföljas av en utredning om att de villkor för registrering som anges i 9 § uppfylls samt av annan utredning som närmare föreskrivs av

Luftfartsverket. Luftfartsverkets föreskrifter om den utredning som krävs skall närmast gälla de omständigheter som krävs redan på grundval av den gällande förordningen, såsom individualisering och fång av ett luftfartyg samt uppgifter som gäller ägaren, innehavaren och operatören och som enligt lagen skall införas i registret.

Paragrafen motsvarar i övrigt den gällande lagens 9 § 1 mom., men om ansökan om registrering stadgas numera närmare genom förordning.

11 §. *Interimistisk registrering.* Den interimistiska registrering som avses i denna paragraf skall ersätta det nuvarande förfarandet, i vilket interimistiska anteckningar görs i bilagan till luftfartsregistret.

Med stöd av 1 mom. skall ett luftfartyg på ansökan kunna registreras interimistiskt för viss tid, om de förutsättningar för registrering som anges i 9 § 1 mom. 1 punkten samt 2—4 mom. föreligger. Interimistisk registrering för viss tid skall användas t.ex. när det är fråga om

a) flygningar för förflyttning av luftfartyg som förvärvats utomlands,

b) flygutbildning för en finsk besättning ombord på ett utomlands förvärvat luftfartyg, innan detta luftfartyg har förts till Finland,

c) prov- eller tomflygningar med ett i Finland tillverkat eller utomlands förvärvat luftfartyg, innan detta luftfartyg har förts till Finland, eller

d) prov- eller tomflygningar med ett luftfartyg som tidigare har avförts ur registret på grund av flygoduglighet, överföring till det militära luftfartygsregistret eller av andra skäl (omregistrering).

Paragrafens 1 mom. motsvarar till sitt syftemål den gällande lagens 11 § 2 mom.

Med stöd av 2 mom. skall ett luftfartyg som är under byggnad på ansökan registreras interimistiskt för viss tid, om arbetet har fortskridit så långt att fartyget kan identifieras och de förutsättningar som anges i 9 § 1 mom. 1 punkten samt 2—4 mom. föreligger. Interimsregistrering för viss tid är nödvändig med tanke på registeruppgifternas riktighet. Annars kan en anteckning som är avsedd att vara interimistisk förbli kvar i registret, även om luftfartyget aldrig färdigställs. Tidsfristen skall kunna förlängas vid behov.

Den interimistiska registrering som avses i 2 mom. motsvarar, med undantag av att den

gäller för viss tid, det förfarande som anges i den gällande lagens 11 § 1 mom.

12 §. *Ändringar i registeruppgifterna.* Enligt 1 mom. skall ägaren till ett luftfartyg vara skyldig att till Luftfartsverket anmäla om byte av ägare, innehavare, operatör eller ombud, om ändringar som skett i förutsättningarna för registrering samt om vissa andra ändringar som skett i de uppgifter som införts i registret. Luftfartsverket skall fastställa, vilka andra ändringar som skall anmälas.

Enligt 2 mom. skall den som överlåter ett luftfartyg meddela Luftfartsverket, om luftfartyget har överlåtit på någon annan för användning för eget bruk (m.a.o. så, att mottagaren blir luftfartygets operatör "operator", för en längre tid än 30 dagar). Den som överlåter luftfartyget och luftfartygets operatör skall för Luftfartsverket förete ett ömsesidigt avtal om att luftfartyget överläts på operatören. Detta stadgande skall inte tillämpas på tillfällig uthyrning av luftfartyg.

Enligt 3 mom. skall ett luftfartygs ägare, innehavare eller operatör, när hans rätt att föfoga över luftfartyget upphör, på egen begäran kunna bli avförd ur registret. En rättighet som avser detta behövs, eftersom ett luftfartygs ägare, innehavare och operatör enligt 66 § 2 mom. är gemensamt ansvariga för skada som fartyget åsamkar tredje part. Den i registret införda ägaren, innehavaren och operatören ansvarar enligt 82 § 2 mom. dessutom gemensamt för de avgifter som användningen av luftfartyget förorsakar. Befrielse från ansvar förutsätter att den anmälan som avser detta åtföljs av en utredning som Luftfartsverket föreskriver. Utredningen kan t.ex. bestå av en kopia av köpebrevet eller av de uppsägningshandlingar som gäller ett avtal som avses i 2 mom. eller av ett annat skriftligt meddelande.

I 4 mom. utsätts en frist på 14 dagar inom vilken de anmälningar som avses i paragrafen skall göras. På grund av försummelse att lämna in anmälan kan Luftfartsverket förbjuda att luftfartyget används. Avsikten med detta stadgande är att säkerställa att någon av dem som är införda i registret ansvarar för skada som eventuellt förorsakas av att ett luftfartyg används. Aktuella registeruppgifter behövs för upprätthållande av en tillräcklig effektivitet vid tillsynen över luftfarten och å andra sidan på grund av faktureringen av de avgiftstillgodohavanden som beror på användningen av

ett luftfartyg och som avses i den föreslagna 82 §.

En försummelse som gäller en ny ägares anmälan till registret kan komma till Luftfartsverkets kännedom t.ex. när den gamla ägaren har anmält att han har sålt luftfartyget. Den gamla ägarens anmälan enligt 3 mom. kan inkomma till registerföraren före den nya ägarens anmälan till registret. Luftfartsverket skall då genom sitt beslut hindra att luftfartyget används, om den nya ägaren inte gör anmälan inom 14 dagar efter ändringen.

13 §. *Avförande av luftfartyg ur luftfartygsregistret.* I 1 mom. skall stadgas om de fall då ett luftfartyg skall avföras ur luftfartygsregistret. Ett luftfartyg skall avföras ur luftfartygsregistret, om

a) de förutsättningar för registrering som anges i 9 § 1 mom. 1 punkten eller 2 mom. inte föreligger, eller om de i samma paragraf 5 mom. avsedda särskilda skälen för hållande av ett luftfartyg i registret inte längre föreligger,

b) luftfartyget har förstörts, nedskrotats eller försvunnit, eller

c) fartygets luftvärdighetsbevis under två år inte har varit i kraft och luftfartyget inte därefter inom en av Luftfartsverket fastställd tid har konstaterats vara luftvärdigt.

Med stöd av den gällande lagens 10 § 2 mom. skall ett luftfartyg avföras ur registret bl.a. om ägaren anhåller om avförande eller om luftfartyget har blivit ett militärt luftfartyg. I dessa fall skall avförandet ur registret betraktas som självklart, varför det inte har ansetts nödvändigt att ta in dessa stadganden i lagförslaget. Med stöd av förordningen om militär luftfart (643/68) införs ett militärt luftfartyg i det militära luftfartygsregistret i Finland, som förs vid staben för luftstridskrafterna.

Den tid under vilken ett luftfartyg skall vara avfört ur registret på grund av flygoduglighet föreslås bli förkortad från tre år enligt det gällande stadgandet till två år. Genom denna ändring skall tillsynen över luftfarten effektiviseras.

Med stöd av 2 mom. skall inteckningshavarens samtycke krävas för avförande av ett luftfartyg ur registret, om en inteckning i luftfartyget är i kraft.

14 §. *Luftfartygs nationalitet och märkning.* Paragrafens 1 mom., som gäller luftfartygs nationalitet, motsvarar den gällande lagens 12 §

1 mom. Registrering i Finland skall ge ett luftfartyg finsk nationalitet.

Paragrafens 2 mom., som gäller märkning av luftfartyg, motsvarar till sitt sakinhåll den gällande lagens 13 § 2 mom. förutom i det avseendet att Luftfartsverket enligt det föreslagna stadgandet skall meddela närmare föreskrifter om märkning med nationalitets- och registerbeteckningar.

15 §. *Registreringsbevis.* Den paragraf som gäller utfärdande av registreringsbevis har i övrigt sakligt sett samma innehåll som den gällande lagens 13 § 1 mom., men begreppen har preciserats så, att de motsvarar lagförslagens 11 §. Ett registreringsbevis skall utfärdas över ett luftfartygs registrering och ett interimistiskt registreringsbevis skall utfärdas över interimistisk registrering. Under den tid då ett ärende som gäller ändring av registeruppgifter är anhängigt, skall luftfartygets ägare, utan att något uttryckligt stadgande om det finns, för säkerställande av en fortsatt flygverksamhet kunna ges ett interimisbevis för viss tid som motsvarar ett registreringsbevis men som gäller endast i Finland.

3 kap. Luftfartygs luftvärdighet

16 §. *Kapitlets tillämpningsområde.* Enligt denna paragraf skall detta kapitel tillämpas, om inte något annat följer av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller de internationella förpliktelser som är bindande för Finland. En sådan allmän begränsning som gäller hela kapitlet föreslås, eftersom EES-normerna i framtiden till stor del kommer att bestämma reglerna för luftfartygs luftvärdighet inom EES-området. Den viktigaste normen för närvarande är JAR-förordningen, genom vilken en del av de sameuropeiska JAR-normer och JAR-krav som uppgjorts av samarbetsorganet för europeiska luftfartsmyndigheter JAA har sats i kraft.

17 §. *Luftvärdighet.* I 1 mom. skall stadgas om förutsättningarna för luftvärdighet och om under vilka förutsättningar som hänför sig till luftvärdigheten ett luftfartyg får användas till luftfart. Luftvärdigheten skall förutsätta att ett luftfartyg är så planerat, tillverkat, utrustat och underhållet samt har sådana flygegenskaper att det tryggt kan användas till luftfart. Med stöd av paragrafen skall Luftfartsverket meddela

närmare föreskrifter om kraven på luftvärdighet.

De föreskrifter som avses i 1 mom. skall vara t.ex.

a) luftvärdighetskrav, som är detaljerade tekniska föreskrifter och som bl.a. gäller planering av, egenskaper hos och prov som skall utföras på luftfartyg eller luftfartygsdelar eller luftfartygsanordningar. Finland har tillämpat de luftvärdighetskrav som ställs i de ledande luftfartsländerna, t.ex. de luftvärdighetskrav som ingår i Förenta staternas luftfartsbestämmelser (FAR) eller de europeiska luftfartsmyndigheternas JAR-luftvärdighetskrav, i stället för att uppgöra särskilda egna finska krav; i framtiden kommer JAR-luftvärdighetskraven sannolikt att utgöra huvuddelen av de krav som avses i detta moment och det kan hända att de blir de enda krav som får tillämpas på nya typer av luftfartyg,

b) föreskrifter som gäller planering, tillverkning och underhåll av luftfartyg inklusive använda förfaringsätt, organisationernas krav på kompetens och krav för godkännande samt underhållssystem jämte dokumenteringskrav för enskilda luftfartyg eller enskilda luftfartygstyper och

c) krav som gäller luftfartygs minimiutrustning.

Med stöd av 2 mom. skall Luftfartsverket för provning av flygegenskaperna kunna bevilja tillstånd till att ett luftfartyg får användas till luftfart, även om luftfartygets luftvärdighet inte är fullt klarlagd, eller i övrigt bevilja tillstånd till att ett luftfartyg används, även om fartyget inte helt uppfyller kraven på luftvärdighet. Sådana fall som avses i 2 mom. skall vara t.ex. tom-, prov-, demonstrations-, uppvisnings- eller tävlingsflygningar som flygs utan passagerare.

Paragrafen motsvarar 14 § i den gällande lagen.

18 §. *Upprätthållande av och tillsyn över luftvärdighet.* I enlighet med 1 mom. skall ett luftfartygs ägare, innehavare eller operatör vara skyldig att se till att luftfartyget är luftvärdigt. I första hand skall operatören vara skyldig att se till att luftfartyget är luftvärdigt. Finns det ingen operatör, skall skyldigheten åligga innehavaren och i sista hand ägaren. Ägaren, innehavaren och operatören kan naturligtvis vara en och samma fysiska eller juridiska person t.ex. när ett företag som utövar flygverksamhet i förvärvssyfte använder

ett luftfartyg för sina egna flygningar och inte har överlåt det i någon annans besittning. Med ombesörjandet av att ett luftfartyg är luftvärdigt avses bl.a. att fel, skador eller andra brister som uppdragats på ett luftfartyg skall repareras samt att underhållet av ett luftfartyg skall ordnas på ett sätt som uppfyller kraven. Ombesörjandet av att ett luftfartyg är luftvärdigt innebär också att luftfartyget tas ur bruk om det inte är luftvärdigt. Detta stadgande avviker från det gällande 15 § 1 mom. på det sättet att

a) ordet operatör har getts en särskild betydelse i enlighet med ICAO:s definitioner av begreppet "operator", och

b) att skyldigheten att anmäla omständigheter som kan ha väsentlig betydelse för ett luftfartygs luftvärdighet, såsom fel och skador, utsträcks till att förutom ägaren, innehavaren eller operatören dessutom omfatta den som underhåller luftfartyget och som i praktiken ofta är den som observerar omständigheterna i fråga. Anmälningsskyldigheten skall anses fullgjord när en av de anmälningsskyldiga gör anmälan.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsverket ha till uppgift att övervaka att luftfartyg samt tillbehör, komponenter och utrustning till dessa uppfyller kraven på luftvärdighet. Luftfartsverket skall ha rätt att av ett luftfartygs ägare, innehavare eller brukare få de behövliga uppgifterna eller att inspektera ett luftfartyg och förordna att provflygningar skall flygas med fartyget. Luftfartsverket skall meddela närmare föreskrifter om de inspektioner och prov som behövs för att fastställa luftvärdigheten. Inspektioner som avses i detta moment kan vara t.ex.

a) besiktningar, vilka är första besiktning, efterbesiktning och extra besiktning,

b) typgranskning för erhållande av typgodkännande,

c) importgranskning, varmed avses sådan granskning i Finland av en ny utländsk luftfartygstyp som motsvarar typgranskning och i vilken man kan stödja sig på typgodkännande som beviljats av en utländsk myndighet,

d) årsgranskning eller annan periodisk granskning,

e) särskilda granskningar, t.ex. granskning som gäller förlängning av den tid ett luftfartyg får användas.

Alla ovan nämnda granskningar kan vara förknippade med provflygningar, som Luft-

fartsverket skall ha rätt att flyga självt. Av praktiska skäl är föraren vid provflygningar likväl ofta företagets egen förare eller en provflygare som är anställd hos luftfartygets tillverkare. Då kan Luftfartsverkets representant vara med på flygningen.

Paragrafens 2 mom. om övervakning av luftvärdigheten motsvarar vad innehållet beträffar det gällande 15 § 2 mom. utom i det avseendet att bestämmelser om de inspektioner och prov som behövs för fastställande av luftvärdigheten skall utfärdas genom Luftfartsverkets föreskrifter i stället för genom förordning.

19 §. *Luftvärdighetsbevis och intyg över typgodkännande.* Erhållandet av luftvärdighetsbevis skall förutsätta att luftfartyget är typgodkänt och att det även i övrigt uppfyller de krav som uppställts med stöd av 17 § 1 mom. Luftvärdighetsbevis skall även kunna utfärdas med särskilda begränsningar som gäller flygverksamheten (begränsat luftvärdighetsbevis), om luftfartyget inte helt uppfyller kraven på luftvärdighet, men luftfartyget ändå har visats uppfylla kraven på flygsäkerhet med beaktande av det planerade bruksändamålet. Ett begränsat luftvärdighetsbevis skall gälla endast inom finskt område.

Enligt 1 mom. skall för ett luftfartyg som har befunnits luftvärdigt utfärdas luftvärdighetsbevis för viss tid eller tills vidare och det skall kunna förnyas. Med stöd av den gällande lagen kan luftvärdighetsbevis utfärdas endast för viss tid. Ett luftvärdighetsbevis gäller i allmänhet två eller tre år. Stadgandet gör det möjligt att utfärda också luftvärdighetsbevis som gäller tills vidare. Även i det fallet skulle luftvärdigheten hos ett luftfartyg kontrolleras med regelbundna intervaller antingen genom konkreta besiktningssåtgärder eller enbart genom dokumentgranskning.

Ett luftvärdighetsbevis skall kunna återkallas, om det konstateras eller misstänks att ett luftfartyg inte längre är luftvärdigt och det inte sätts i luftvärdigt skick eller påvisas vara luftvärdigt. De närmare villkoren för återkallande av luftvärdighetsbevis motsvarar den gällande förordningens 30 § 1 mom.

Med ett intyg över typgodkännande skall det påvisas att en luftfartygstyp uppfyller kraven på luftvärdighet och att det är typgodkänt. Utfärdandet av intyg över typgodkännande hör till normal praxis i de utvecklade luftfartsländerna. I Finland ansvarar i regel Luftfartsver-

ket för typgodkännandet av en planerad luftfartygstyp, och luftvärdighetsbevis och intyg över typgodkännande som har utfärdats i andra stater stöder sig då i allmänhet på typgodkännande i Finland. Den gällande lagen innehåller inget särskilt omnämnande om intyg över typgodkännande. Ett stadgande som vad syftet beträffar har samma innehåll ingår i den gällande luftfartsförordningens 22 §.

Också ett intyg över typgodkännande skall kunna återkallas, om det konstateras eller misstänks att ett luftfartyg inte längre är luftvärdigt och det inte sätts i luftvärdigt skick eller påvisas vara luftvärdigt. I JAA:s medlemsstater sköts bl.a. typgodkännandet av trafikflygplan genom samarbete mellan medlemsstaterna. Var och en medlemsstat utfärdar intyg över typgodkännande för luftfartygstypen och är också skyldig att återkalla intyget, om flygsäkerhetsskäl kräver det.

Innehållet i 1 mom. motsvarar till sitt syfte den gällande lagens 16 § 1 mom.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsverket i stället för att utfärda ett finskt luftvärdighetsbevis eller intyg över typgodkännande kunna godkänna ett utländskt bevis eller intyg, om luftfartyget uppfyller de krav som gäller i Finland. Stadgandet skall inte gälla sådana inom EES utfärdade bevis och intyg som på grund av EES-avtalet skall erkännas utan vidare. På grundval av JAR-förordningen måste en stat bl.a. erkänna produkter som är planerade, tillverkade, använda och underhållna i enlighet med de gemensamma tekniska krav och administrativa åtgärder som fastställs i förordningen samt erkänna ett godkännande som har utfärdats i en annan EES-stat. I övrigt skall Luftfartsverket kunna godkänna ett utländskt bevis eller intyg, om luftfartyget uppfyller de krav som gäller i Finland. Då behöver inget finskt bevis eller intyg utfärdas. Ett ofta förekommande fall där ett utländskt luftvärdighetsbevis skulle kunna godkännas är t.ex. när det gäller att för tom- och provflygningar godkänna ett luftvärdighetsbevis som har utfärdats utomlands för export. Vad gäller intyg över typgodkännande är godkännandet av ett utländskt intyg det enklaste sättet att godkänna en utomlands planerad luftfartygstyp i Finland. Detta moment motsvarar vad syftet beträffar den gällande lagens 17 § och den gällande förordningens 34 § 2 mom.

På de fall där godkännande av ett utländskt intyg återkallas och användningen av ett luft-

fartyg förbjuds på grund av att villkoren för godkännande inte har iakttagits skall samma förfaringsätt tillämpas som på de fall där ett finskt intyg har utfärdats.

Med stöd av 3 mom. skall Luftfartsverket kunna förbjuda att ett luftfartyg används till luftfart, om villkoren i luftvärdighetsbeviset eller intyget övertypgodkännande inte har uppfyllts. Förbudet skall gälla till dess att villkoren har uppfyllts. Den gällande lagen innehåller inget motsvarande stadgande.

Villkoren i luftvärdighetsbeviset, som ifall de överträds kan leda till att luftvärdighetsbeviset återkallas eller till att användningen av luftfartyget till luftfart förbjuds, skall bl.a. utgöras av de bestämmelser och begränsningar som ingår i den flyghandbok som åtföljer luftvärdighetsbeviset, de villkor som nämns i luftvärdighetsbeviset och de villkor som har antecknats i besiktningsprotokollet. Om ett luftfartyg utan det godkännande som krävs ändras så att det avviker från typuppgifterna i intyget över typgodkännande, skall detta på motsvarande sätt kunna leda till att luftvärdighetsbeviset återkallas eller till att användningen av luftfartyget till luftfart förbjuds.

20 §. *Utsläpp.* Luftfartsverket skall meddela tekniska föreskrifter om buller och annat utsläpp som härrör från luftfartyg, för att förebygga skador eller betydande olägenheter som drabbar miljön. Föreskrifterna skall i allmänhet stöda sig på internationella normer, såsom det direktiv som begränsar flygbullret från jetmotordrivna flygplan eller andra utsläppsdirektiv som är under beredning eller ICAO:s standarder och rekommendationer (Annex 16, Environmental protection). För tydlighetens skull talas det i förslaget uttryckligen om "buller och annat utsläpp", även om ordet utsläpp i sig som begrepp även innefattar buller.

21 §. *Tillverkning och underhåll.* Paragrafens 1 mom., enligt vilket Luftfartsverkets tillstånd i regel skall krävas för tillverkning av luftfartyg eller anordningar, delar samt utrustning som hör till luftfartyg och för utförande av underhålls-, reparations- eller ändringsarbeten, motsvarar vad sakinnehållet beträffar delvis den gällande lagens 18 § 1 mom. Tillstånden varierar enligt uppgifterna. Tillstånden kan gälla enskilda åtgärder, men vanligare är koncessioner och tillverkningsstillstånd. Tillstånden kan utgöra alternativ till varandra. Ju mer krävande tillstånd det är fråga om, desto mindre

övervakning i efterhand kräver produkten. Tillstånd skall inte krävas för mindre underhålls-, reparations- och ändringsarbeten och inte för arbeten som utförs åt tillståndshavaren i form av underleveranser och som Luftfartsverket fastställer närmare. I detta avseende motsvarar innehållet i stadgandet vad syftet beträffar den gällande förordningens 37 § 3 mom. I förslaget avsedda mindre arbeten för vilka tillstånd inte skall krävas men om vilka vid behov skall kunna meddelas föreskrifter är vara t.ex.

a) tankning av bränsle,

b) underhålls-, reparations- och ändringsarbeten som utförs åt tillståndshavaren i form av underleveranser eller tillverkning av komponenter eller tillbehör i form av underleverans åt den som innehar tillverkningstillståndet förutsatt att underleverantören inte tillverkar eller överlåter komponenterna eller tillbehören i fråga för användning till luftfart till någon annan än den som innehar det tillstånd som krävs, och

c) sedvanligt periodiskt underhåll av små luftfartyg som används i privat flygverksamhet samt små reparationer och små reparationsarbeten.

Paragrafens 2 mom., i vilken skall stadgas om de tekniska och funktionsmässiga förutsättningarna för erhållande av tillstånd, motsvarar vad sakinnehållet beträffar den gällande förordningens 37 § 1 mom., dock något preciserad. Tillstånd skall utfärdas, om sökanden i fråga om organisation, personalens kompetens, arbetsredskap, arbetsutrymmen och arbetsmetoder och även i övrigt uppfyller Luftfartsverkets krav. Tillstånd jämte därtill hörande villkor skall utfärdas för viss tid eller tills vidare. Stadgandet har preciserats jämfört med förordningen så att det klart framgår att tillstånd utfärdas utan behovsprövning till sådana sökande som uppfyller kraven. Också kravnivån har preciserats genom ett tillägg som gäller arbetsmetoder.

I 3 mom. skall stadgas om förutsättningarna för ändring, begränsning eller återkallande av ett tillstånd eller om tillfälligt förbud mot att utöva verksamheten. Stadgandet motsvarar den gällande förordningens 37 § 2 mom. förutom i det avseendet att urvalet av administrativa påföljder är betydligt mer omfattande i det föreslagna stadgandet än i den gällande förordningen. Enligt det föreslagna stadgandet kan ett tillstånd, förutom att det kan återkallas,

dessutom ändras, begränsas eller utövat av den verksamhet som tillståndet avser tillfälligt förbjudas, om förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre föreligger eller om tillståndshavaren i väsentlig utsträckning underlåter att iaktta tillståndsvillkoren eller andra bestämmelser som gäller den verksamhet som tillståndet avser. Härigenom kan åtgärder snabbt vidtas mot tillståndshavarens verksamhet. Enligt den gällande förordningens 37 § 2 mom. är endast återkallande av tillstånd möjligt. Återkallande av tillstånd är i många fall en alltför långtgående åtgärd med tanke på förseelsens art och dessutom är det en synnerligen långsam åtgärd.

4 kap. Certifikat och kompetensbevis

22 §. *Certifikatregister.* Enligt 1 mom. skall Luftfartsverket föra ett certifikatregister. Syftet med detta register är att möjliggöra den övervakning av innehavare av certifikat och kompetensbevis som flygsäkerheten kräver. Vid registerföringen skall förutom det som stadgas här dessutom tillämpas sedvanliga registerföringsförfattningar såsom personregisterlagen (471/87) och lagen om allmänna handlingars offentlighet (83/51).

Enligt 2 mom. skall i certifikatregistret kunna införas uppgifter om en sådan person som har eller har haft certifikat, kompetensbevis eller behörighet som har utfärdats eller givits av Luftfartsverket.

I 3 mom. skall stadgas om de personuppgifter som får införas i registret. Sådana uppgifter är person- och adressuppgifter för innehavare av certifikat eller kompetensbevis samt alla de uppgifter om personen i fråga som hänför sig till certifikaten och som behövs för tillsynen över luftfarten, såsom uppgifter om hälsotillstånd, certifikatprov och kontrollflygningar. Personen i fråga skall med stöd av personregisterlagstiftningen ha rätt att få information om de i registret införda uppgifter som gäller honom själv.

Enligt 4 mom. skall innehavaren av certifikat eller kompetensbevis vara skyldig att inom 14 dagar anmäla till Luftfartsverket om ändringar som har skett i de registrerade uppgifterna. Denna frist samt aktuella registeruppgifter behövs för att en tillräcklig effektivitet skall kunna upprätthållas inom luftfartsövervak-

ningen. Luftfartsverket skall meddela tillståndshavarna närmare föreskrifter om hur ändringarna skall anmälas.

23 §. *Utlämnande av uppgifter ur certifikatregistret och tystnadsplikt.* Enligt 1 mom. skall uppgifterna i certifikatregistret kunna användas för Luftfartsverkets och andra myndigheters behov för tillsyn över att certifikatvillkoren iakttas. Inom den internationella trafiken är det flera uppgifter som endast får utföras av innehavare av certifikat, kompetensbevis eller behörighet. Denna övervakning förutsätter att uppgifter kan utlämnas från ett land till ett annat myndigheterna emellan.

Enligt 2 mom. får detaljerade uppgifter om luftfartsförseelser och hälsotillstånd inte röjas för utomstående. Dessa detaljuppgifter skall inte framgå av utdrag som ges av registret. Momentet skall innehålla en hänvisning till strafflagens 40 kap. 5 §, som gäller tystnadsplikt.

Enligt 3 mom. får uppgifter utlämnas ur certifikatregistret även för annan än i 1 mom. avsedd myndighetsövervakning. Personuppgifter som gäller luftfartsförseelser eller hälsotillstånd samt personbeteckningar får dock inte utlämnas. En certifikatinnehavare kan förbjuda att hans namn- och adressuppgifter utlämnas i en form som lämpar sig för automatisk databehandling, t.ex. för direkt marknadsföring.

24 §. *Certifikat och kompetens som krävs av den som utför uppgift ombord på luftfartyg.* Enligt 1 mom. skall den som utför en uppgift ombord på ett luftfartyg ha ett av Luftfartsverket utfärdat eller godkänt certifikat eller någon annan av Luftfartsverket fastställd kompetens. Detta stadgande avviker från den gällande lagens 20 § 1 mom. i det avseendet att det föreslås tillåta att en uppgift ombord på ett luftfartyg får utföras även med stöd av ett certifikat som utfärdats i en främmande stat, om certifikatet har erkänts i Finland i enlighet med de internationella förpliktelser som är bindande för Finland. I stadgandet har man beaktat integrationsutvecklingen, som möjliggör godkännandet av certifikat och till dem knutna examina mellan stater inom EU och Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Med stöd av detta stadgande skall Luftfartsverket meddela närmare föreskrifter om kompetensvillkoren i stället för att kompetensvillkoren skall anges i förordning på samma sätt som för närvarande.

Enligt den gällande luftfartsförordningens 54 § är det möjligt att fastställa kompetensvillkoren för och utfärda kompetensbevis till en sådan besättningsmedlem av vilken inte krävs certifikat. Kompetensbevis har hittills endast utfärdats till AFIS-tjänstemän, men man vill behålla möjligheten att kräva kompetensbevis också av dem som utför en uppgift ombord på ett luftfartyg.

I 2 mom. skall stadgas om förutsättningarna för erhållande av certifikat. Detta stadgande motsvarar vad sakinnehållet beträffar den gällande lagens 20 § 2 mom. Luftfartsverket skall med stöd av detta moment bestämma närmare om kompetensvillkoren. Kompetensvillkoren skall gälla certifikatsökarens ålder, hälsa, kunskaper, färdigheter och erfarenhet. Den som ansöker om certifikat skall även i övrigt vara lämplig som certifikatinnehavare. När lämpligheten prövas skall t.ex. kunna beaktas att den som ansöker om certifikat i det förflutna har gjort sig skyldig till flera sådana brott som visar hans likgiltighet för stadganden och föreskrifter. JAA bereder JAR-FCL-krav som skall gälla gemensamma certifikat. JAR-FCL-kraven kommer sannolikt i framtiden att utgöra de krav som avses här.

Luftfartsverket skall vid behov meddela särskilda föreskrifter om förutsättningarna för utfärdande av kompetensbevis.

I 3 mom. skall stadgas om certifikatet och om certifikatinnehavarens rättigheter, som skall framgå av certifikatet. Ett certifikat skall kunna utfärdas för viss tid och, med avvikelse från den gällande lagen, också tills vidare. En certifikatinnehavares rättigheter grundar sig på certifikatets art, med andra ord på huruvida certifikatinnehavaren har certifikat som privatflygare, förvärvsflygare, trafikflygare, segelflygare, helikopterflygare, som flyger i förvärvssyfte osv. Certifikatinnehavarens rättigheter grundar sig vidare på de i certifikatet antecknade behörigheterna, om vilka stadgas i 23 §. Närmare föreskrifter om de rättigheter som gäller certifikat och behörigheter skall meddelas i luftfartsbestämmelserna.

Kompetensbevis skall, på samma sätt som i fråga om certifikat, utfärdas för viss tid eller tills vidare och i kompetensbeviset skall bestämmas vilka uppgifter innehavaren av kompetensbeviset har rätt att utföra.

25 §. *Certifikat och kompetensbevis som krävs av den som utför uppgift inom markorganisationen.* Med stöd av 1 mom. skall Luftfartsverket vid behov föreskriva om kompetens och certifikat eller kompetensbevis inom markorganisationen. Tillämpningen av detta stadgande skall förutsätta att en person som hör till markorganisationen utför en uppgift som flygsäkerheten är beroende av. Paragrafens 1 mom. motsvarar i övrigt den gällande lagens 39 §, men Luftfartsverket skall befullmäktigas att meddela föreskrifter om detta direkt i stället för att stadganden utfärdas genom förordning. De uppgifter som avses i detta moment är, oberoende av om ett certifikat som utfärdats av Luftfartsverket krävs för uppgifterna i fråga eller om endast vissa kompetensvillkor skall uppfyllas, bl.a. flygledares, AFIS-tjänstemäns och flygmekanikers uppgifter samt uppgifter som innebär transport av luftfartyg på marken och assisterande av ett luftfartygs färd på marken.

Meddelandet av undervisning skall kunna vara beroende av tillstånd. På utfärdande, ändring, återkallande och upphörande av tillstånd till flygutbildning skall tillämpas vad som stadgas i 21 §. I framtiden kan det hända att man helt övergår till ett system, där t.ex. mekaniker inte har något certifikat. Då kommer tillståndsbeviljandet och övervakningen att skärpas när det gäller rätten att tillhandahålla mekanikerutbildning.

Syftet med den hänvisning till 38 § som ingår i 2 mom. är att också inbom markorganisationen förbjuda att en person som är rusmedelspåverkad, sjuk eller trött utför uppgifter som inverkar på flygsäkerheten, oberoende av om ett certifikat som har utfärdats av Luftfartsverket krävs för uppgiften eller om endast vissa kompetensvillkor skall uppfyllas.

Paragrafens 2 mom. motsvarar vad innehållet beträffar den gällande lagens 40 §.

26 §. *Behörighet.* Genom behörigheterna skall i detalj regleras vilka uppgifter på luftfartens område innehavaren av ett certifikat eller kompetensbevis har rätt att utföra. Exempel på behörigheter är bl.a. luftfartygsklassbehörigheter såsom behörighet att flyga med enmotoriga flygplan eller flermotoriga flygplan, luftfartygstypbehörigheter, behörighet för IFR-flygning, behörighet för flyglärare osv.

Behörigheten skall ges av Luftfartsverket och det skall antecknas i certifikatet eller kompetensbeviset. Behörigheten skall ges för viss tid

eller tills vidare, men dock inte för längre tid än till dess certifikatet eller kompetensbeviset upphör att gälla.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsverket meddela närmare föreskrifter om behörigheterna. Detta innebär bl.a. föreskrifter om, hurudana övningar, prov eller prestationer erhållandet och upprätthållandet av en viss behörighet kräver.

27 §. *Återkallande av certifikat, kompetensbevis och behörighet.* I 1 mom. skall stadgas om de fall där ett certifikat uttryckligen måste återkallas. Ett certifikat skall återkallas, om certifikatinnehavaren t.ex. på grund av handikapp, kronisk sjukdom, försämrade prestationsförmåga eller annan sådan orsak som inverkar på flygsäkerheten bestående har blivit sådan att han inte längre uppfyller de kompetensvillkor som var förutsättningen för beviljande av certifikatet. Ett certifikat skall återkallas även i de fall där certifikatinnehavaren inte längre vad kunskaper och färdigheter beträffar uppfyller de krav som var förutsättningen för att certifikatet beviljades.

Med stöd av 1 och 6 mom. skall också en behörighet som har fogats till ett certifikat kunna återkallas, om ett ovan nämnt skäl inverkar endast på behörigheten i fråga. Återkallande av behörighet skulle komma i fråga närmast i de fall där återkallandet av certifikatet skulle leda till ett oskäligt slutresultat och i vilka återkallandet av behörigheten skall anses vara en tillräcklig åtgärd med tanke på flygsäkerhetskraven.

Med stöd av 2 mom. skall ett certifikat kunna återkallas eller certifikatinnehavarens behörigheter inskränkas, om certifikatshavaren uppsåtligt eller av oaktsamhet har handlat mot sin plikt i en uppgift som inverkar på flygsäkerheten. En certifikatinnehavare kan bryta mot sin skyldighet så att det påverkar flygsäkerheten också när han inte deltar i en flygning, t.ex. genom att förbereda en flygning i berusat tillstånd. Påföljder skall komma i fråga också när en certifikatinnehavare har visat bristande vilja eller förmåga att iakttta föreskrifter som gäller luftfart t.ex. genom att upprepade gånger bryta mot dessa föreskrifter eller genom att inte låta sig rättas av en i 28 § nämnd varning han blivit tilldelad eller när en certifikatinnehavare på grund av personliga omständigheter inte anses lämplig för den uppgift som certifikatet avser. Med det sistnämnda avses bl.a. rusmedelsmissbruk.

I de fall som avses i 2 mom. skall mot en certifikatinnehavare, beroende på hur allvarlig gärningen är, i stället för återkallande av certifikatet också kunna vidtas andra påföljdsåtgärder. Med stöd av 2 och 6 mom. skall man bl.a. kunna återkalla en behörighet som har fogats till certifikatet.

Paragrafens 1 och 2 mom. motsvarar beträffande de orsaker som leder till påföljdsåtgärder den gällande lagens 21 § 1 mom.

Paragrafens 3 mom. motsvarar vad innehållet beträffar den gällande lagens 21 § 3 mom. Med stöd av detta moment skall Luftfartsverket kunna föreskriva att ett certifikat inte skall gälla under den tid då ett fall som kan leda till att certifikatet återkallas undersöks eller behandlas av en myndighet. Det vore viktigt med tanke på flygsäkerheten att tillsynsmyndigheten skulle rätt att vid behov omedelbart förbjuda användningen av ett certifikat medan undersökning pågår. Den tid under vilken certifikatet inte kan användas på grund av myndighetsbehandlingen skall beaktas när beslut om återkallande enligt 5 mom. fattas.

Enligt 4 mom. skall Luftfartsverket kunna ålägga certifikatinnehavaren att genast sända sitt certifikat till myndigheten.

Enligt 5 mom. skall i fråga om återkallande av ett certifikat för viss tid fastställas den tid inom vilken certifikatet inte ges ut eller förnyas. Återstoden av certifikatets giltighetstid har ingen inverkan på detta. Med stöd av gällande stadganden kan vid återkallande av ett certifikat inte fastställas en frist inom vilken ett nytt certifikat inte beviljas, om certifikatet återkallas för en längre tid än till utgången av giltighetstiden. För den part som gjort sig skyldig till förseelsen är det otillfredsställande att det av beslutet om återkallande inte framgår inom vilken tid ett nytt certifikat inte utfärdas i stället för det gamla. Parten i fråga kan tvingas göra onödiga ansökningar. Å andra sidan förutsätter påföljdssystemet att ett certifikat inte förnyas förrän påföljden har avtjänats.

Begynnelsestidpunkten för återkallande av ett certifikat för viss tid skall räknas från det beslutet har delgetts personen i fråga, så att han inte skall kunna undvika påföljden genom att försöka undgå delgivningen. Fristen skall dock börja löpa senast när certifikatet upphör att gälla, eftersom användningen av certifikatet i alla händelser förhindras från och med då.

I 6 mom. föreslås återkallande av behörighet som en ny påföljdsform. Den gällande lagen möjliggör inte återkallande av behörighet utan endast återkallande av hela certifikatet. I vissa fall vore det dock ändamålsenligt och skäligt att återkalla endast någon av behörigheterna i certifikatet eller kompetensbeviset. Detta skall komma i fråga närmast när förseelsen har skett i verksamhet som förutsätter behörighet eller när förseelsen bör anses vara av lindrig art.

Besvär över Luftfartsverkets beslut skall kunna anföras på det sätt som stadgas i lagen om ändringssökande i förvaltningsärenden (154/50).

28 §. *Varning*. I denna paragraf föreslås skriftlig varning som en ny påföljdsform. Varning skall komma i fråga som den lindrigaste graden av påföljd när den bör anses tillräcklig då de omständigheter som framgår av fallet beaktas i sin helhet. Denna paragraf skall gälla samtliga innehavare av certifikat eller kompetensbevis.

Med stöd av den gällande lagen kan en certifikatinnehavare tilldelas en anmärkning, som inte i sig är jämförbar med övriga påföljdsåtgärder som nämns i 27 § och således inte kan tillgripas som en alternativ påföljd. Anmärkningen som påföljdsform har utelämnats ur förslaget, eftersom användningen av anmärkning som en lindrig påföljd delvis har förlorat sin effekt. De som har tilldelats en anmärkning har i flera fall inte förhållit sig så allvarligt till denna påföljd som de borde.

29 §. *Fastställande av kompetens och skyldighet att anmäla omständigheter som inverkar på kompetensen*. Paragrafens 1 mom. motsvarar vad innehållet beträffar den gällande lagens 22 § och luftfartsförordningens 44 §. Den som ansöker om eller innehar certifikat skall vara skyldiga att underrätta Luftfartsverket om omständigheter som inverkar på deras kompetens samt att underställa sig olika slag av granskningar och prov på det sätt som Luftfartsverket föreskriver. De granskningar och prov som avses i paragrafen skall förutom läkarundersökningar vara

a) prov och granskningar som hänför sig till ansökan och förnyande av certifikat (certifikatprov) såsom teoriprov och kontrollflygningar,

b) prov och granskningar som verkställs för fastställande av en certifikatinnehavares kompetens (certifikatkontroller) såsom teoriprov och kontrollflygningar.

Enligt 2 mom. skall den läkare som utfört läkarundersökning på den som ansöker om eller innehar certifikat samt den läkare som skött eller sköter om den som ansöker om eller innehar certifikatet eller sammanslutningar som utövar sjukvårds- eller underhållsverksamhet utan hinder av stadgandena om tystnadsplikt på begäran lämna myndigheterna uppgifter om omständigheter som eventuellt inverkar på giltigheten hos ett certifikat.

Myndigheternas möjlighet att få information är med tanke på flygsäkerheten viktig i de situationer där man tvingas bedöma den granskades fysiska och psykiska duglighet som innehavare av flygcertifikat t.ex. efter vård av allvarlig skada eller efter psykisk vård. Tillgången till information är viktig därför att flygledarens och förarens verksamhet och handlingsförmåga inverkar direkt och avgörande på flygsäkerheten. Myndigheterna måste få kännedom om de skador och sjukdomar som utgör hinder för certifikat också därför att man endast därigenom kan uppfylla den i Chicago-konventionen föreskrivna skyldigheten, enligt vilken vissa medicinska skäl hindrar utfärdande av certifikat (Annex 1, Personnel licensing, kapitel 6 Medical part).

Enligt nuvarande praxis skall den som undersöks för att få läkarutlåtande ge skriftligt samtycke till att läkarna och sjukhusen får lämna uppgifter till myndigheterna. Detta system, som grundar sig på samtycke av den som undersöks, utgör en klar riskfaktor med tanke på flygsäkerheten, eftersom samtycket kan återtas när som helst. Den som undersöks kan på detta sätt hindra att ett för honom ogynnsamt läkarutlåtande kommer till myndigheternas kännedom. Frestelsen att hemlighålla sjukdomsuppgifter kan bli stor, eftersom ett ofördelaktigt läkarutlåtande kan leda till förlust av certifikatet eller rentav förlust av yrket. Konsekvenserna av hemlighållandet kan dock vara ödesdigra för passagerarna ombord på ett luftfartyg eller för människor på marken, varför det föreslås att lagen skall innehålla en skyldighet att anmäla sjukdomsuppgifter. Denna skyldighet inkräktar på ett betydande sätt på individens rättssfär, men å andra sidan skulle skyldigheten komma att omfatta endast en liten specialkategori, som består av individer som av egen önskan deltar i luftfartsverksamhet.

De myndigheter som avses i paragrafen skall vara Luftfartsverket, undersökningsmyndig-

heten vid undersökning av flygolyckor eller storolyckor samt den inrättning som av Luftfartsverket förordnas att i oklara fall undersöka den som ansöker om eller innehar ett certifikat (för närvarande militärmedicinska forskningsinstitutets avdelning för luftstridskrafterna). En effektiv och ändamålsenlig undersökning vid sistnämnda inrättning förutsätter att inrättningen får detaljerade uppgifter om den skada eller sjukdom som har lett till fortsatta undersökningar samt om de vårdåtgärder som vidtagits mot denna skada eller sjukdom.

30 §. *Utländskt certifikat.* Med stöd av 1 mom. skall Luftfartsverket kunna godkänna ett enskilt utländskt certifikat. Detta stadgande ger Luftfartsverket en möjlighet att godkänna ett utländskt certifikat och att återkalla ett godkännande på samma villkor som Luftfartsverket utfärdar och återkallar finska certifikat.

Paragrafens 1 mom. motsvarar den gällande lagens 21 § 4 mom.

Med stöd av 2 mom. skall Luftfartsverket enligt de grunder som nämns i 27 § kunna bestämma att ett utländskt certifikat som erkänts i Finland inte berättigar till luftfart i Finland. Med erkännande av ett utländskt certifikat avses att Luftfartsverket skall kunna godkänna att certifikat av ett visst slag, såsom certifikat som har utfärdats i stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och privatflygarcertifikat som har utfärdats i en ICAO-medlemsstat, gäller i Finland utan att Luftfartsverket har fattat ett uttryckligt beslut som gäller ett enskilt certifikat. Erkännandet kan även förenas med vissa villkor.

Innehållet i 2 mom. motsvarar vad syftet beträffar den gällande förordningens 41 § 2 mom.

5 kap. Luftfartygs befälhavare och besättning samt tjänstgöring ombord

31 §. *Luftfartygs befälhavare.* Enligt denna paragraf skall ett luftfartyg när det används till luftfart ha en befälhavare, som förordnas av luftfartygets ägare, innehavare eller operatör (operator). Paragrafen förutsätter inte förordnande från fall till fall. Förordnandet av befälhavaren kan också genomföras t.ex. genom att grunderna för fastställande av befälhavarskap tas in i flyghandboken eller flygverksamhetsanvisningarna. Paragrafen motsvarar

vad sakinnehållet beträffar den gällande lagens 23 § 1 mom. och den gällande förordningens 56 § 1 mom.

Paragrafen innehåller inga stadganden om förordnande av ställföreträdare för befälhavaren eller om fastställande av befälhavarskapet i det fallet att ägaren, innehavaren eller operatören inte uttryckligen förordnar befälhavaren. Med tanke på dessa situationer, som inte regleras i lag, skall med stöd av lagens 2 § meddelas föreskrifter i de allmänna bestämmelserna om flygverksamhet.

32 §. *Luftfartygs besättning.* Enligt denna paragraf skall ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg ansvara för att luftfartyget är tryggt bemannat när det används till luftfart. Med trygg bemanning avses en besättning som utsetts till ett visst flygupdrag (förarkabinbesättning och kabinpersonal), som har den utbildning och erfarenhet som behövs för flygningen i fråga samt de certifikat och / eller annan kompetens som krävs. Med trygg bemanning avses dessutom att luftfartyget skall ha den minimibesättning som flygningen kräver och att bl.a. de för tryggande av säkerheten fastställda arbetsstidsbegränsningarna har iakttagits när besättningen har utsetts. Med stöd av denna paragraf skall Luftfartsverket meddela närmare föreskrifter om minimibemanningen.

Paragrafen motsvarar vad sakinnehållet beträffar den gällande lagens 19 §.

33 §. *Befälhavarens myndighet.* Paragrafens 1 mom., som gäller befälhavarens myndighet ombord på ett luftfartyg, motsvarar vad sakinnehållet beträffar den gällande lagens 23 § 2 mom. och den gällande förordningen 57 § 1 mom. Befälhavaren skall ha högsta myndighet både i förhållande till passagerarna och besättningen. Befälhavaren kan ge order till passagerarna ombord på ett luftfartyg endast i frågor som gäller upprätthållande av ordning och säkerhet. Passagerarnas eget omdöme skall tillerkännas betydelse när befälhavaren ger order till en passagerare i ovan nämnda frågor och om passageraren i det läget anser att hans eget liv eller hälsa äventyras. I fråga om besättningen skall befälhavarens myndighet vara mer omfattande. Under flygningen bestämmer befälhavaren hur luftfartyget skall användas. Befälhavaren skall också kunna ålägga en medlem av besättningen att utföra även andra uppgifter än sådana för vilka denne har anställts, men endast tillfälligt. När det är

fråga om sådana förarkabinsuppgifter som besättningsmedlemmen inte har tillräcklig kompetens för, skall befälhavarens myndighet grunda sig på en nödsituation eller andra tvingande skäl.

Med stöd av 2 mom. skall en befälhavare ha rätt att vägra ta ombord en medlem av besättningen, passagerare eller gods när upprätthållandet av ordning eller säkerhet kräver det eller av andra sådana skäl. Befälhavaren skall också ha rätt att av tvingande skäl landsätta en medlem av besättningen, passagerare eller gods. En situation som avses i paragrafen orsakas i allmänhet av en passagerare som uppträder störande eller en berusad person som inte behärskar sig själv. Tvingande skäl till åtgärder är t.ex. upprätthållande av säkerheten. Detta stadgande motsvarar den gällande förordningens 57 § 3 mom.

34 §. *Förberedande och genomförande av flygning.* I 1 mom. skall befälhavaren åläggas en skyldighet att försäkra sig om att luftfartyget är luftvärdigt och att flygningen även i övrigt har förberetts i enlighet med stadganden och bestämmelser. Befälhavaren kan beroende på verksamhetens art försäkra sig om luftfartygets luftvärdighet på olika sätt, t.ex. så att

a) befälhavaren personligen kontrollerar luftfartygets luftvärdighet i handlingar såsom luftvärdighetsbeviset, det intyg som gäller den senaste översynen, resedagboken av vilken framgår de fel som uppdagats under flygningen samt överförda fel, och övriga handlingar som skall finnas i luftfartyget samt genom att utföra en konkret kontroll av luftfartyget enligt flyghandbokens anvisningar eller så att

b) befälhavaren godkänner ett av luftfartygets underhållsorganisation utfärdat intyg över att det underhåll som krävs för upprätthållande av luftvärdigheten och den kontroll som föregått flygningen har utförts i enlighet med gällande krav; intyget över den kontroll som har föregått flygningen kan t.ex. bestå av en anteckning i luftfartygets resedagbok eller det kan vara en separat handling.

Uppgifter som befälhavaren skall utföra och sådant som han skall säkerställa eller kontrollera i samband med förberedelsen för en luftfärd är bl.a.

a) att luftfartyget är luftvärdigt och, i synnerhet i fråga om privatflyg, att luftfartyget är registrerat (registreringsbevis),

b) att besättningen för den tilltänkta flyg-

ningen motsvarar de krav som gäller för luftfartyget,

c) att luftfartyget har funktionsduglig och kravenlig utrustning för den tilltänkta flygningen; om luftfartyget har en förteckning över minimiutrustning (minimum equipment list, MEL) skall utrustningen uppfylla de krav som förteckningen i fråga ställer för den tilltänkta flygningen,

d) lastningen, som innefattar flygvikten, tyngdpunktens placering, lastens fördelning och fästning,

e) att luftfartyget har tillräckliga prestanda för den tilltänkta flygningen,

f) den operativa planeringen av flygningen,

g) eventuella alternativa flygplatser,

h) väderuppgifter,

i) bränsle- och smörjmedelsmängder,

j) eventuellt andningssyre,

k) vid behov avisning eller snöborttagning.

Enligt 2 mom. är befälhavaren ansvarig för att flyghandboken samt gällande stadganden och bestämmelser iakttas under flygningen. Flyghandboken, som vanligen utgör en bilaga till luftvärdighetsbeviset, har i allmänhet godkänts antingen av Luftfartsverket eller luftfartsmyndigheten i det land där luftfartyget har tillverkats. Flyghandboken innehåller bl.a. inskränkningar i användningen av luftfartyget samt de bruksanvisningar som säkerheten kräver. Flyghandboken är i enlighet med internationell praxis i allmänhet avfattad på engelska. Ombord på små privata luftfartyg finns också finsk- eller svenskspråkiga flyghandböcker.

Detta stadgande motsvarar den gällande lagens 24 § 1 mom. och förordningens 58 § 1 mom.

35 §. *Försorg om luftfartyg, passagerare och gods.* I denna paragraf skall stadgas om befälhavarens och besättningens allmänna skyldighet att dra försorg om luftfartyget, passagerarna och det gods som befordras med luftfartyget samt om deras särskilda skyldighet att i nödsituationer skydda luftfartyget samt passagerarna och godset ombord. Befälhavaren och besättningen skall naturligtvis få avgöra vilka medel som överhuvudtaget står till buds i en enskild nödsituation och vilka av dessa medel som är mest lämpade för att skydda personer och egendom.

Stadgandet motsvarar den gällande lagens 24 § 2 mom. och förordningens 60 § 1 mom.

36 §. *Anmälningsskyldighet.* I denna paragraf

skall befälhavaren för ett luftfartyg åläggas en skyldighet att enligt Luftfartsverkets föreskrifter anmäla om ett fall som inverkar på flygsäkerheten. Anmälningsskyldigheten skall i synnerhet omfatta de fall som berör luftfartyget och i vilka luftfartyget har varit delaktigt, men också övriga av befälhavaren uppdagade fall som inverkar på flygsäkerheten. De fall som avses i stadgandet är bl.a.

a) flygolyckor och flygskador,

b) fall i vilka en person som sköter en uppgift som inverkar på luftfartygets flygsäkerhet kan antas ha fått försämrad kompetens att sköta sina uppgifter under flygningen,

c) fall i vilka en passagerares uppträdande har äventyrat flygsäkerheten,

d) en risksituation i flygverksamheten som förorsakats av en medlem av besättningen eller av någon som hör till ett organ inom flygtrafiktjänsten eller någon annan markorganisation; störningar i flygtrafiktjänsten såsom felaktiga procedurer eller underlåtande att iakttä föreskrivna procedurer eller fel hos markutrustningen,

e) allvarliga tekniska störningar som inverkar på flygsäkerheten,

f) risk för sammanstötning mellan luftfartyg,

g) fågelkollisioner.

Fall som skall rapporteras till ett organ inom flygtrafiktjänsten eller till någon annan radiostation är

a) nödsituationer, om vilka skall anmälas i mån av möjlighet,

b) situationer som t. ex. gäller säkerheten för ett annat luftfartyg eller ett annat fordon eller för personer som befinner sig i dessa eller på något annat ställe, även om dessa situationer inte i sig kräver direkta undsättningsåtgärder.

Andra anmälningar som avses i denna paragraf är de anteckningar som till kännedom för ägaren, innehavaren eller operatören skall göras i ett luftfartygs resedagbok om fel eller brister som uppdagats hos luftfartyget, så att ägaren, innehavaren eller operatören kan vidta behövliga reparationsåtgärder.

Paragrafen motsvarar vad syftet beträffar den gällande förordningens 61 §.

37 §. *Ordning och tvångsmedel.* I 1 mom. skall stadgas om befälhavarens rätt att använda tvångsmedel för återställande av ordningen eller för avvärjande av fara. Åtgärder som kommer i fråga för återställande av ordningen eller avvärjande av fara är t.ex. gripande och

visitering av personer eller kontroll av gods. Paragrafen är vad tillämpningsområdet beträffar något exaktare avgränsad än den gällande lagens 25 § 2 mom. Befälhavaren skall kunna tillgripa tvångsmedel i situationer där någon ombord på ett luftfartyg gör sig skyldig till ett brott eller en gärning som äventyrar luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord, oberoende av om gärningen är straffbar eller inte. En befälhavares rätt att tillgripa tvångsmedel grundar sig på den i Tokyo den 14 september 1963 ingångna internationella konventionen om brott och vissa andra gärningar ombord på luftfartyg samt delvis på tvångsmedelslagen. Övriga medlemmar av besättningen skall vara skyldiga att ge befälhavaren nödvändigt bistånd, medan passagerarna uttryckligen skall ha rätt att på befälhavarens uppmaning ge bistånd.

I 2 mom. skall bibehållas den rätt som enligt den gällande lagens 25 § 3 mom. tillkommer medlemmar av besättningen samt passagerare att vidta åtgärder också utan befälhavarens uppmaning, om det finns motiverad anledning att tro att en sådan åtgärd är nödvändig med tanke på säkerheten. Medlemmar av besättningen samt passagerare skall på eget initiativ kunna vidta åtgärder t.ex. om ett allvarligt brott, såsom kapning, sabotage mot lufttrafik m. fl. sådana gärningar hotar eller redan håller på att förövas.

38 §. *Rusmedel och försämring av flygdugligheten.* I denna paragraf skall bibehållas det i den gällande lagens 27 § stadgade förbudet mot att utföra en på flygsäkerheten inverkan uppiggande under påverkan av alkohol eller något annat rusmedel eller om uppgiften på grund av sjukdom eller trötthet eller annan liknande orsak inte kan skötas utan att flygsäkerheten äventyras.

Med andra rusmedel avses bl.a. morfin och derivat därav, lugnande medel samt rusmedel såsom cannabisprodukter, amfetamin och kokain samt tekniska lösningsmedel. Med andra rusmedel kan vidare avses läkemedel som används vid sjukdomsbehandling och som inverkar menligt i trafiken. Sådana läkemedel kan vara t.ex. sömmedel och lugnande medel, läkemedel mot epilepsi, vissa blodtrycksläkemedel, läkemedel som minskar muskelspänning, uppiggande läkemedel och läkemedel som minskar matlusten, psykofarmaka, läkemedel som förhindrar reseillamående, vissa allergilä-

kemedel eller kombinationer av flera läkemedel vilkas sammanlagda verkan har berusande effekt.

6 kap. Flygplatser och markutrustning

39 §. *Definitioner.* I 1 mom. skall allmänt definieras begreppet flygplats. En flygplats skall definieras som ett mark- eller vattenområde, som helt eller delvis har organiserats så att luftfartyg skall kunna ankomma, avgå samt röra sig på marken eller på vattnet. Definitionen motsvarar ICAO:s definition av flygplats.

I 2 mom. skall närmare fastställas vad som hör till en flygplats. I stadgandet har vid den närmare definieringen av en flygplats delvis använts de vedertagna motsvarigheterna till ICAO:s definitioner, som är t.ex. trafikområde, stationsplatta och skyddsområden såsom skyddsområdet vid rullbanans slut och skyddsområde för radioanläggningar. Med områden med hinderbegränsningar avses för sin del vertikala projektioner på mark- eller vattenytan inom sådana hinderytor som fastställs enligt Annex 14 "Aerodromes".

I 3 mom. definieras en flygplats (lentoasema) också som ett område med fast lufttrafikledningstjänst. Det är nödvändigt att begreppet flygplats sådant de på finska motsvaras av begreppet "lentoasema" definieras i lagen därför att det används bl.a. i flygtrafikavtalen. Den föreslagna definitionen motsvarar vad sakinnehållet beträffar definitionen av begreppet flygplats (lentoasema) i 2 § 2 punkten lagen om säkerhetskontroller inom flygtrafiken (305/94).

Enligt den definition som ingår i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (nedan tillträdesförordningen) avses med flygplats (lentoasema) "ett område i en medlemsstat som står öppet för kommersiell lufttransport." (artikel 2.k). Kommersiell lufttransport är transport av flygpasagerare eller flygfrakt mot betalning eller annan ersättning.

Typiskt för flygplatser (lentoasema) är tjänster, utrustning och personal som lämpar sig för regelbunden flygtrafik. Fasta flygtrafikledningstjänster innebär inte dygnetruntservice, utan flygplatsens öppethållningstid kan också vara begränsad.

I 4 mom. skall särskilt definieras begreppet flygplats för lätta luftfartyg. En flygplats för lätta luftfartyg är avsedd att användas av sådana lätta luftfartyg som i huvudsak används vid hobby- och sportverksamhet och möjligen vid flygutbildning. Lätta luftfartyg är förutom de segel- och motorsegelflygplan, luftskepp och varmluftsballonger som nämns som exempel i paragrafen dessutom bl.a. flygplan som hör till de s.k. VLA- (Very Light Aeroplane) och UL- (Ultralight) klasserna. Med VLA-klassen avses flygplan som uppfyller de JAR-VLA-luftvärdekrav som de europeiska luftfartsmyndigheterna gemensamt har godkänt. För närvarande är det största möjliga platsantalet i VLA-flygplan två och den största möjliga flygvikten 750 kilogram. För UL-flygplanen finns ännu inte någon internationellt överenskommen gemensam definition, utan olika länder har sina egna nationella definitioner. UL-flygplanen är dock lättare än VLA-flygplanen och deras platsantal kan vara högst två. Utvecklingen av de lätta luftfartygen är dock snabb och därför är det ändamålsenligt att Luftfartsverket skall fastställa huruvida eventuella nya luftfartygsklasser hör till de klasser av lätta luftfartyg som avses i detta moment.

I 5 mom. skall definieras begreppet annat område som tjänar luftfarten. Det område som avses i paragrafen skall vara ett sådant område som har från flygplatsområdet avskilda byggnader, konstruktioner eller anordningar som betjänar luftfarten. Avskilda från flygplatsområdet är bl.a. radiofyrar för luftfart samt radaranläggningar jämte skyddskonstruktioner och antenner.

40 §. *Användning av flygplatser och tillfälliga platser för start och landning.* Enligt 1 mom. skall för luftfartygs starter och landningar få användas endast flygplatser samt på särskilda villkor, som anges i 3 mom., även andra områden. Detta stadgande skall dock inte gälla nödsituationer, nödlandningar eller andra därmed jämförbara situationer, såsom när ett luftfartyg utan motor landa på något annat ställe än en flygplats därför att det har blivit omöjligt att fortsätta flygningen till en flygplats. Paragrafens 1 mom. motsvarar vad sakinnehållet beträffar den gällande lagens 46 §.

I 2 mom. skall stadgas att en flygplats som är i allmänt bruk skall vara tillåten på samma villkor för alla, om inte Luftfartsverket helt

förbjuder eller begränsar någon verksamhet. Stadgandet har ett något mer omfattande tillämpningsområde än den gällande lagens 38 §.

I 3 mom. skall på motsvarande sätt som i den gällande lagens 32 § 2 mom. och förordningens 73 § 2 mom. stadgas att tillfällig användning av ett annat område än en flygplats eller ett öppet vattenområde för start och landning av luftfartyg skall kräva samtycke av den som äger eller innehar området. Denna nyttjanderätt kan dock begränsas med stöd av 41 § 2 mom. Såsom tillfällig användning skall t.ex. inte kunna anses sådana fall där konstruktioner för flygverksamhet har uppförts på landområdet eller om området används som stationsort för ett luftfartyg. Med avvikelse från de gällande stadgandena skall Luftfartsverket med stöd av förslaget till stadgande meddela närmare föreskrifter i ärendet. De närmare föreskrifterna skall bl.a. gälla områdets storlek, ytslag, kanthinder och andra på start och landning inverkan omständigheter så att de jämförs med luftfartygets prestanda och egenskaper.

I 4 mom. skall stadgas att samtycke till verksamhet som avses i 3 mom. kan i fråga om ett samfällt vattenområde ges av fiskelagets styrelse på ett icke — organiserat delägarlags vägnar.

41 §. *Begränsning av nyttjanderätten.* I 1 mom. skall i motsvarighet till den gällande lagens 33 § 2 mom. och 36 § samt förordningens 74 § stadgas att Luftfartsverket föreskriver för hurudan trafik eller annan luftfart en flygplats får användas. Enligt paragrafen skall militärflygplatser få användas endast med försvarsministeriets samtycke och på de villkor som Luftfartsverket uppställer. Luftfartsverket skall med stöd av momentet kunna begränsa användningen av en flygplats, om flygsäkerheten eller trafikens smidighet kräver det. Luftfartsverket skall kunna uppställa ännu strängare villkor för användningen av militärflygplatser för civil luftfart än försvarsministeriet, om militärflygplatserna inte uppfyller de krav som ställs på civila flygplatser, eller om flygsäkerheten eller trafikens smidighet i övrigt kräver det. Försvarsmakten eller gränsbevakningsväsendet kan för sina egna syften ha också sådana flygplatser som inte har godkänts för civilt bruk och som således inte får användas för sådant.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsverket kunna förbjuda luftfartyg att starta och landa eller inskränka starterna och landningarna till vilket område som helst, om flygsäkerheten eller trafikens smidighet eller idkande av näring (t.ex. fiske eller pälsodling) eller förebyggandet av skadliga miljöverknningar kräver det. Luftfartsverket skall kunna vidta ovan nämnda åtgärder även t.ex. på initiativ av länsstyrelsen eller någon annan myndighet eller part.

42 §. *Byggnadstillstånd*. Med stöd av 1 mom. skall Luftfartsverkets tillstånd krävas för inrättande eller betydande ändring av en flygplats eller ett annat område som betjänar luftfart. Såsom ändring som avsevärt inverkar på flygsäkerheten eller landskapsbilden skall t.ex. kunna anses byggandet av en rullbana, förlängning av en rullbana eller förnyande av instrumentinflygningsanordningar. Förnyande av rullbanors ytbeläggning eller utvidgning av landtrafikområden skall inte betraktas som ändringar som avses i detta moment. I de flesta fall skall inte heller utvidgningar av förbindelsebanor eller stationsplattor betraktas som ändringar.

Enligt 2 mom. skall det till ansökan om tillstånd för ett projekt som avses i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/94) bifogas en miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med lagen. Vid beviljandet av tillstånd skall uppgifter gällande miljökonsekvenser användas i den mån de behövs vid beslutsfattande. Stadgandet förpliktigar till att i beslutet om tillstånd meddela hur miljökonsekvensbedömningen har beaktats.

Enligt 3 mom. skall trafikministeriet vid behov kunna förbehålla sig rätten att avgöra ett enskilt byggnadstillståndsärende som Luftfartsverket behandlar. Denna rätt är nödvändig därför att trafikministeriet skall kunna åta sig avgörandet av sådana ärenden gällande byggnadstillstånd för flygplatser i vilka Luftfartsverkets opartiskhet kan äventyras t.ex. på grund av delägarställning. Med hjälp av denna rätt skulle man vid behov också kunna styra transportpolitiken i fråga om flygplatser.

Paragrafens 4 mom. skall vara ett allmänt hänvisningsstadgande till planläggnings-, miljö- och byggnadslagstiftningen samt till inlösningslagstiftningen. Utgångspunkten är att byggandet av flygplatser skall omfattas av samma författningar som övrigt byggande, såsom lagen om miljöstillstånds-förfarande (735/91), byggnadslagen (370/58) och byggnadsförordningen (266/59), om inte något annat följer av detta

kapitel i luftfartslagen. På flygplatser är inlösningsen av markområden ofta nödvändig, för att de flygsäkerhetsstandarder som uppställts för inrättande, ändring och drift av flygplatser skall uppfyllas. Därför skall i momentet också hänvisas till lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter (603/77).

Uppförandet av byggnader på flygplatser skall omfattas av normalt tillstånds-förfarande enligt byggnadslagen. Enligt 5 mom. skall åtgärdstillståndsstadganden enligt byggnadslagen och byggnadsförordningen däremot inte tillämpas på byggandet av flygtrafiktjänstanordningar och konstruktioner eller flygplatsområden. Placeringen av flygtrafiktjänstanordningar bestäms ofta på grundval av någon teknisk omständighet. T.ex. färdledsfyrrar och radaranläggningar måste av tekniska skäl förläggas till vissa platser, för att det tekniska system de är beroende av skall kunna fungera. På förläggningsplatsens tolerans inverkar markytans form och radiotekniska orsaker. Med undantag av flygplatsernas närmaste omgivning finns det endast några få sådana anordningar i hela landet. Dessa anordningar behövs för säkerställande av flygsäkerheten och en regelbunden trafik. I fråga om byggandet av dessa anordningar skall Luftfartsverket vara tillståndsmyndighet enligt 1 mom. Kommuner och andra myndigheter skall höras i enlighet med 43 §.

Det tillståndssystem som avses i paragrafen avviker från den gällande lagens 24—30 §§ och förordningens 68 och 72 §§ så, att

a) tillståndspeduren inte längre skall omfatta behovsprövning och bedömning av allmänt intresse. Det kan dock bli nödvändigt att välja mellan olika behov och intressen för säkerställande av flygsäkerheten eller av tekniska skäl, om flera flygplatser planeras på samma ort

b) tillstånd i de flesta fall skall beviljas av Luftfartsverket, medan den gällande lagen i regel förutsätter tillstånd av statsrådet

c) uttryckliga stadganden om tvångsinlösen inte skall finnas; på inlösen skall inlösningslagen tillämpas

d) i stället för byggnads- och drifttillstånd skall det för en flygplats för lätta luftfartyg enligt den föreslagna lagen endast krävas anmälan (förslaget 47 §).

43 §. *Hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd*. I 1 mom. skall stadgas om vilka instanser som skall

beredas tillfälle att avge utlåtande i ärendet innan byggnadstillstånd för en flygplats beviljas. Detta remissförfarande skall tillämpas vid byggande eller väsentlig ändring av en flygplats. Remissförfarande skall dock inte tillämpas när det är fråga om anordningar eller konstruktioner som byggs på en flygplats. Utlåtande skall begäras av kommunen, som själv skall besluta inom vilket av sina organ den behandlar ärendet, samt enligt ärendets art

a) i fråga om stora projekt av den myndighet som beviljat miljötillståndet eller fastställt planen, dvs. förbundet på landskapsnivå eller den regionala miljöcentralen (under förutsättning att riksdagen i detta avseende godkänner regeringens proposition med förslag till lagstiftning om miljöförvaltningen RP 241/1994 rd) eller av miljöministeriet,

b) av försvarsministeriet, om projektet kan ha verkningar som berör försvaret eller luftstridskrafternas verksamhet.

I 2 mom. skall stadgas om remissförfarande i de fall där byggande sker på andra platser som betjänar luftfart än på flygplatser. Kommunen eller, enligt ärendets art, någon annan myndighet, såsom länsstyrelsen, samt grannar skall före byggandet beredas tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

44 §. *Beviljande av byggnadstillstånd.* Med stöd av 1 mom. skall byggnadstillstånd beviljas, om byggnadsplanerna visar att de krav som Luftfartsverket uppställer och som flygsäkerheten förutsätter uppfylls och om miljötillstånd som eventuellt krävs för byggandet av flygplatsen har beviljats.

Enligt 2 mom. skall till byggnadstillståndet kunna fogas villkor som anses nödvändiga och det skall kunna återkallas, om villkoren inte iakttas eller om förutsättningar för beviljande av tillstånd inte längre föreligger.

45 §. *Tillstånd till drift av flygplats.* Enligt denna paragraf skall driften av en flygplats kräva Luftfartsverkets tillstånd, bortsett från de undantag som nämns i lagen, medan drifttillstånd enligt den gällande lagens 30 § i regel beviljas av statsrådet. En flygplats skall ha en chef och någon som ansvarar för driften.

Enligt 2 mom. skall trafikministeriet vid behov i enskilda fall kunna förbehålla sig rätten att avgöra ett ärende som gäller tillstånd till drift av flygplats. Denna rätt är nödvändig för att trafikministeriet skall kunna åta sig att

avgöra ett tillståndsärende i en situation där Luftfartsverkets opartiskhet kan äventyras.

Enligt 2 mom. skall tillstånd inte behövas för flygplatser som drivs av Luftfartsverket eller dess dotterbolag eller som är avsedda att drivas av något annat statligt ämbetsverk eller någon annan statlig inrättning, förutsatt att sistnämnda flygplatser används endast till flygverksamhet som utövas av innehavaren. Tillstånd skall enligt 47 § inte heller krävas för flygplatser för lätta luftfartyg. En i paragrafen avsedd flygplats som drivs av något annat statligt ämbetsverk eller någon annan statlig inrättning och för vilken inte behövs tillstånd t.ex. kan vara en flygplats som drivs av gränsbevakningsväsendet.

46 §. *Beviljande och återkallande av tillstånd till drift av flygplats.* Med stöd av denna paragraf skall tillstånd till drift av en flygplats beviljas, om flygplatsen och den som driver flygplatsen uppfyller de krav som Luftfartsverket uppställer och flygsäkerheten förutsätter. Ändamålsenlighets- eller behovsprövning skall inte längre komma i fråga. Flygsäkerhetskraven skall vad flygplatsen beträffar gälla bl.a. banans längd, bredd, lutning, ytslag, bärighet, flygplatsens utrustning och hinderbegränsningar samt, beträffande den som driver flygplatsen, dess organisation och personalens kompetens. Tillstånd skall kunna beviljas tills vidare eller för viss tid. Tillståndets giltighetstid skall dock vara bunden till giltighetstiden för nyttjanderätten till det land- eller vattenområde som fungerar som flygplats.

Den myndighet som har beviljat tillståndet skall kunna återkalla det, om tillståndshavaren upprepade gånger bryter mot tillståndsvillkoren eller mot de bestämmelser som gäller den verksamhet som tillståndet avser. En enstaka förseelse skall inte i sig möjliggöra återkallande av tillstånd med stöd av 1 mom., men upprepade enstaka förseelser med relativt korta intervaller skall leda till att tillståndet återkallas.

47 §. *Flygplatser för lätta luftfartyg.* Med stöd av 1 mom. skall av en flygplats för lätta luftfartyg inte längre krävas av Luftfartsverket utfärdat byggnadstillstånd eller tillstånd till drift av flygplatsen. Den som driver flygplatsen skall 90 dagar innan byggandet inleds samt 90 dagar innan flygplatsen tas i bruk lämna anmälan till Luftfartsverket. Sådana flygplatsers betydelse för luftfarten är totalt sett så liten

att anmälningsförfarandet måste anses som en tillräcklig åtgärd med tanke på tillsynen.

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

Paragrafens 3 mom. skall vara ett hänvisningsstadgande, enligt vilket normala byggnads- och miljötillstånd skall behövas för byggande och upprätthållande av en flygplats för lätta luftfartyg.

48 §. *Godkännande av ibruktagandet av byggnader, konstruktioner och anordningar.* Luftfartsverkets godkännande skall krävas för ibruktagande av en byggnad, en konstruktion eller en anordning efter att den har byggts eller ändrats, om byggandet eller ändringen inverkar på flygsäkerheten. I övrigt skall drifttillstånd inte krävas för enskilda konstruktioner och anordningar.

Paragrafen motsvarar delvis den gällande lagens 33 § 1 mom.

49 §. *Förbud mot användning av flygplats.* Med stöd av denna paragraf skall Luftfartsverket och den som driver en flygplats ha rätt att förbjuda eller begränsa användningen av en flygplats eller andra områden, byggnader, konstruktioner eller anordningar som betjänar luftfarten, om de är i ett sådant skick att de äventyrar flygsäkerheten. Det förbud som avses i paragrafen skall kunna riktas mot användningen av en viss del av en flygplats eller mot användningen under vissa tider eller under vissa förhållanden, om flygsäkerhetsskäl inte förutsätter ett totalt förbud mot användning av flygplatsen.

I paragrafen avsedda skäl som kan leda till ett förbud mot användning skall bl.a. vara följande:

- a) den flygplatsutrustning som krävs i luftfartsbestämmelserna är inte i skick,
- b) menföre på flygplatsen,
- c) organisationen eller kompetensen hos personalen hos den som driver flygplatsen uppfyller inte längre kraven,
- d) en nöjeställning äger rum på flygplatsen, eller
- e) en radiofyr uppfyller inte kraven, varvid användningen av fyren förbjuds.

50 §. *Granskning av flygplats och annat område som betjänar luftfarten.* Enligt denna pa-

ragraf skall Luftfartsverket ha rätt att inspektera en flygplats och ett område som betjänar luftfarten jämte konstruktioner och anordningar på dem. Inspektionsrätten skall dock inte omfatta bostadsutrymmen i byggnaderna, vilket innebär att den inte kommer att inkräkta på hemfriden.

51 §. *Närmare föreskrifter.* Med stöd av denna paragraf skall Luftfartsverket kunna meddela närmare föreskrifter om teknik och verksamhet som gäller byggande och drift av en flygplats. Föreskrifterna skall också kunna gälla t.ex. belysning och utrustning, organisation, underhåll, tjänster eller godkännande av skyddsprogram. Paragrafen skall också gälla de flygplatser för vilkas drift det inte krävs tillstånd.

7 kap. Flygtrafiktjänst

52 §. *Tryggande av flygsäkerheten.* I 1 mom. skall stadgas om skyldigheten att ordna tjänster som hör till flygsäkerheten. Syftet med ordnandet av dessa tjänster är att trygga säkerheten i lufttrafiken samt överhuvudtaget att underlätta lufttrafiken. Ordnandet av flygsäkerheten skall ske på det sätt och i den omfattning som Luftfartsverket föreskriver.

Rådets direktiv 93/65/EEG om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken innehåller bestämmelser om gemensamma tekniska definitioner av flygtrafiktjänstanordningar och -system. ICAO:s standarder gällande flygtrafiktjänster har utfärdats i bilagor till Chicago-konventionen.

Tjänster som hör till flygsäkerheten är bl.a. lufttrafikledningstjänst (Annex 11, Air Traffic Services), luftfartsförbindelse (Annex 10, Aeronautical Telecommunications), teletjänst för luftfarten (Annex 15, Aeronautical Information Services) och meteorologisk tjänst för luftfarten (Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation) samt räddningstjänst för luftfarten (Annex 12, Search and Rescue).

En viktig del av lufttrafiktjänsten utgörs av flygkontrollen. Enligt Annex 11 är syftet med flygkontrollen att förhindra sammanstötningar mellan luftfartyg samt att förhindra att luftfartyg kolliderar med hinder på flygplatsens trafikområde. Syftet med flygkontrollen är vidare att för-snabba lufttrafiken och att upprätthålla

ordningen under pågående flygning. Flygkontrolltjänst tillhandahålls endast i kontrollerat luftrum samt luftfartyg som rör sig på marken på kontrollerade flygplatser. Flygkontrollens rapporter till luftfartygen kan således gälla flygvägsavsnitt inom kontrollerat luftrum.

Hindrandet av sammanstötningar mellan luftfartyg som rör sig i luften hör till flygkontrollens uppgifter när luftrumsklassificeringen kräver det.

Ett färdtillstånd är ett tillstånd som ges ett luftfartyg och som berättigar fartyget till att röra sig på de villkor flygkontrollorganet uppställer. Färdtillståndet är inte en order eller ett förordnande som ges till ett luftfartyg. Ett färdtillstånd ger inte ett luftfartygs befälhavare rätt att avvika från gällande föreskrifter. Ansvar för att föreskrifterna iaktas åligger befälhavaren. Om luftfartygets befälhavare på grund av flygsäkerheten eller av andra skäl inte kan godkänna färdtillståndet, skall han anmäla om saken till flygkontrollen och begära ett nytt färdtillstånd.

Paragrafens 1 mom. motsvarar i övrigt den gällande lagens 29 § 2 mom. och förordningens 82 §, men i det föreslagna stadgandet åläggs den som ordnar tjänsterna i fråga inte någon skyldighet att höra försvarsministeriet.

Försvarsministeriet skall, efter att ha förhandlat med Luftfartsverket, bestämma om motsvarande tjänster som ordnas enbart för militär luftfart.

Paragrafens 2 mom. motsvarar vad sakinnehållet beträffar den gällande lagens 29 § 1 mom. Med stöd av 2 mom. skall Luftfartsverket, efter att ha förhandlat med försvarsministeriet, bestämma om luftleder och andra områden inom vilka lufttrafiken är reglerad. Flygning inom ett reglerat område, dvs. kontrollerat luftrum (enligt ICAO:s definitioner "controlled airspace"), förutsätter i regel en färdplan och sker inom ramen för färdtillståndet. Flygning utanför kontrollerat luftrum är också tillåten. Vid flygning utanför kontrollerat luftrum behövs i regel ingen färdplan, men å andra sidan står inte heller någon flygkontrolltjänst till buds.

En luftled är en några kilometer bred och hög luftkorridor som är utmärkt på flygkartorna och som positionsbestäms med hjälp av fixpunkter i terrängen. En luftled kan inrättas mellan livligt trafikerade orter. Annat kontrollerat luftrum är bl.a. inflygnings- och kontroll-

zoner, militärflygledningszoner samt alla flyghöjder på en höjd mellan 3—14 kilometer.

Luftfartsverket skall också föreskriva om luftrumsklassificeringen i finskt luftrum. Luftrumsklassificeringen ingår i flygreglerna och grundar sig på ICAO:s standarder (Annex 2, Rules of the Air). Luftrummet indelas i flera klasser, av vilka en del är kontrollerade och en del icke kontrollerade. De lufttrafiktjänster som står till buds inom dessa områden varierar enligt klass. Likaså varierar de regler som gäller flygning.

Med stöd av 3 mom. skall Luftfartsverket kunna meddela föreskrifter om regleringen av lufttrafiken. Om denna reglering inverkar på den militära luftfarten, skall Luftfartsverket höra försvarsministeriet. De viktigaste föreskrifterna ingår redan i de flygregler som Luftfartsverket utfärdar och publicerar med stöd av den föreslagna 2 §. I detta moment avses närmast sådana tilläggs- och specialföreskrifter som publiceras i den av Luftfartsverket utarbetade och upprätthållna handboken med information för luftfarten i Finland (Aeronautical Information Publication, AIP), i delen RAC, Lufttrafikbestämmelser och -tjänst (Rules of the Air and Air Traffic Services) samt i de rapporter som Luftfartsverket publicerar och som utgör en del av systemet med informationstjänst för luftfarten (Aeronautical Information Services) enligt standarderna i Chicagokonventionens Annex 15. I undantagsfall skall föreskrifter som gäller en kort tid kunna publiceras endast via rapporter.

53 §. *Flygvägar och gränsövergångsställen som används av luftfartyg.* Med stöd av denna paragraf skall Luftfartsverket kunna bestämma vilka flygvägar luftfartyg skall använda inom finskt område, vilket ger en möjlighet att vid behov begränsa förarens val av flygväg, vilket i övrigt vore fritt. Flygvägar om vilka föreskrifter skall kunna meddelas är bl.a. flygplatsers start- och landningsrutter samt luftleder och flygvägar utanför dessa.

Med stöd av paragrafen skall Luftfartsverket kunna meddela föreskrifter om gränsövergång för underlättande av gränsbevakningen. Den planerade gränsövergångstiden och gränsövergångsplatsen skall framgå av luftfartygets färdplan. Luftfartsverket fastställer gränsövergångsställena efter att ha förhandlat med gränsbevakningsmyndigheterna.

Paragrafen motsvarar vad sakinnehållet beträffar den gällande lagens 47 §.

54 §. *Flygräddningstjänst.* I 1 mom. skall stadgas om Luftfartsverkets rätt att meddela föreskrifter om behövliga åtgärder med tanke på sådana situationer där ett luftfartyg är nödställt, saknat eller förolyckat eller fara hotar lufttrafiken.

I 2 mom. skall stadgas om den skyldighet som åligger ägaren, innehavaren eller brukaren och den som utför en uppgift ombord på ett luftfartyg eller på en flygplats eller i annan inrättning som är avsedd för luftfart att delta i flygräddningstjänst. Denna skyldighet skall gälla konkreta situationer i vilka ett luftfartyg är nödställt, saknat eller förolyckat eller fara hotar lufttrafiken. Förordnande om deltagande i räddningstjänst skall utfärdas av Luftfartsverket.

Räddningstjänst måste också övas, för att den skall kunna fungera i praktiken. Därför skall lagen innehålla ett stadgande som förpliktar till deltagande i räddningstjänstövningar. Föreskrifter om dessa övningar skall meddelas av Luftfartsverket, som på ett smidigt sätt skall kunna beakta godtagbara grunder för uteblivande från övningarna. För närvarande genomförs dessa övningar inom flygbolagen och på flygplatserna ungefär en gång per år och de varar några timmar per gång. Övningarna gäller framför allt dem som arbetar professionellt med luftfart, för vilka dessa övningar även i övrigt är en självklarhet med tanke på flygsäkerheten. Också inom hobbyluftfarten genomförs en del övningar inom ramen för de tillbuds stående resurserna.

Enligt hänvisningsstadgandet i 3 mom. skall genom förordning stadgas om de grunder enligt vilka ersättning betalas för deltagande i flygräddningstjänst och övningar för denna. Genom förordning skall också stadgas om ersättning för person- eller egendomsskador som uppstått under en räddningstjänstövning. För person- eller egendomsskador som åsamkats en person som ålagts att delta i flygräddningstjänst skall däremot betalas ersättning enligt skadeståndslagen (412/74), dvs. i allmänhet full ersättning.

Paragrafen motsvarar vad sakinnehållet beträffar i huvudsak den gällande lagens 54 §.

55 §. *Ingripande i ett luftfartygs färd.* Paragrafens 1 mom. skulle göra det möjligt att ingripa i ett luftfartygs färd. Luftfartsverket och, i fall som Luftfartsverket bestämmer särskilt, en militärmyndighet skall kunna förbjuda ett luftfartyg att starta, beordra ett

luftfartyg att landa eller i övrigt ingripa i ett luftfartygs färd. Ingripande i ett luftfartygs färd skall kunna ske endast om allmän ordning och säkerhet kräver det. Andra tänkbara sätt att ingripa i ett luftfartygs passage än att beordra det att landa skall kunna vara att identifiera luftfartyget, bestämma dess flygriktning eller flyghöjd. Ett av Luftfartsverket särskilt bestämt fall där en militärmyndighet skall kunna ingripa i ett luftfartygs färd är t.ex. en situation där ett luftfartyg håller på att förirra sig bort från Finland över riksgränsen. Ett snabbare förfarande än vanligt är nödvändigt, eftersom man inte skulle hinna ingripa i situationen genom begäran om handräckning.

Ingripandet i ett luftfartygs färd har beaktats i Chicagokonventionen. Enligt artiklarna 5 och 9 i konventionen har de fördragsslutande staterna rätt att med stöd av de bestämmelser de har utfärdat kräva att ett överflygande luftfartyg i icke regelbunden trafik eller ett luftfartyg från en annan fördragsslutande stat som kommit in på ett område där luftfart är förbjuden eller inskränkt skall landa på en bestämd flygplats förutsatt att samma inskränkningar gäller också för inhemska luftfartyg.

Paragrafens 1 mom. skall förutom på de ovan nämnda fallen dessutom tillämpas vid misstanke om att ett luftfartyg används för kriminella syften, varvid luftfartygets färd skall hindras på polisens begäran.

Vid ICAO:s generalförsamling 1984 godkändes enhälligt ett protokoll genom vilket en ny artikel 3 *bis* fogades till Chicagokonventionen. I denna artikel erkänns principen om att stater skall avhålla sig från att tillgripa vapenmakt mot civila luftfartyg under pågående flygning.

Chicagokonventionens Annex 2 innehåller följande principer:

a) hindrande av ett civilt luftfartygs flygning används endast som en sista utväg,

b) om det ingrips i ett luftfartygs flygning, skall åtgärderna inskränka sig till identifiering av luftfartyget, om det inte är nödvändigt att luftfartyget återförs till sin planerade flygväg, styrs fartyget utanför det nationella luftrumets gränser, anvisa en rutt bort från områden där luftfart är förbjuden eller inskränkt eller fara hotar eller beordra fartyget att landa på en bestämd flygplats,

c) i ett civilt luftfartygs flygning ingrips det inte för övnings skull,

d) orienteringsanvisningar och andra därtill

hörande uppgifter till det luftfartyg vars flygning hindras ges via radiotelefon, om radioförbindelse kan upprättas,

e) om det krävs att ett luftfartyg skall landa på ett område som det flyger över, skall den flygplats som anvisas för landningen vara lämplig för ifrågavarande luftfartstyp så att luftfartyget kan landa tryggt.

Paragrafens 1 mom. motsvarar i huvudsak 48 § 1 mom. i gällande lag och 106 § i gällande förordning.

Paragrafens 2 mom. innehåller ett hänvisningsstadgande, enligt vilket det skall stadgas särskilt om ingripande i ett luftfartygs färd på grund av tullövervakning samt på grund av övervakning och tryggande av den territoriella integriteten. Genom detta stadgande skall bl.a. hänvisas till förordningen om övervakning av Finlands territorium och tryggande av dess territoriella integritet (1069/89).

Paragrafens 2 mom. motsvarar vad sakinnehållet beträffar den gällande lagens 48 § 3 mom.

56 §. *Flyghinder samt verksamhet som äventyrar flygsäkerheten.* Enligt 1 mom. skall uppställande eller anordnande av anordningar, byggnadsverk och märken kunna förbjudas, om det äventyrar flygsäkerheten och om förbudet för sin del inte förorsakar avsevärt men för markägaren eller innehavaren av särskild rätt som gäller marken. Genom förordning skall stadgas om förbudet mot att uppställa eller anordna ovan nämnda anordningar, konstruktioner och märken. Markeringen av luftfartshinder skall dock ske enligt Luftfartsverkets föreskrifter. Förutom höga byggnadsverk skall t.ex. en hög byggnad vara ett sådant flyghinder som skall markeras. Såsom i paragrafen avsedda anordningar, konstruktioner och märken, som skall kunna förbjudas därför att de äventyrar flygsäkerheten, skall kunna komma i fråga t.ex. följande:

a) höga konstruktioner, såsom radiomaster och byggnadslyftkranar,

b) inflygningsljuslinjer längs banor eller andra belysningsanordningar som påminner om ljusanordningarna på en flygplats,

c) radiosändare som inverkar störande på luftfartygens orienteringsanordningar eller andra radioanläggningar för luftfart,

d) anordningar som inverkar störande på radaranläggningar,

e) märken som påminner om landmärken som används i luftfart.

Enligt 2 mom. skall verksamhet som äventyrar flygsäkerheten kunna förbjudas eller begränsas eller villkor för verksamheten skall kunna uppställas på det sätt som närmare stadgas genom förordning. I stadgandet avsedd verksamhet som äventyrar flygsäkerheten kan vara t.ex.

a) skjutnings- och sprängningsverksamhet,

b) användningen av anordningar som rör sig i luften, såsom miniatyrraketer, drakar och modellflygplan, i ett livligt trafikerat luftrum,

c) riktandet av en belysningsanordning eller laserapparat med starkt ljus så att förarna av luftfartyg kan bli bländade, samt ljus- eller lasershowuppvisningar och fyrverkerier.

Det är motiverat att närmare stadganden om det som avses i denna paragraf utfärdas genom en författning på förordningsnivå, eftersom regleringen i huvudsak skall gälla andra än dem som deltar i luftfartsverksamhet. De som deltar i luftfartsverksamhet får den information de behöver genom Luftfartsverkets föreskrifter, men föreskrifterna i fråga når mera sällan utomstående, som således inte får kännedom om dessa föreskrifter.

8 kap. Luftfart i förvärvssyfte och tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall

57 §. *Kapitlets tillämpningsområde.* Enligt denna paragraf skall detta kapitel tillämpas, om inte något annat följer av EES-avtalet eller av andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland. En sådan allmän begränsning som gäller hela kapitlet föreslås, därför att Europeiska ekonomiska samarbetsområdets normer till väsentliga delar innehåller bestämmelser om luftfart som bedrivs i förvärvssyfte inom EES-området. Centrala normer är

a) Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (nedan tillståndsförordningen), i vilken fastställs enhetliga krav som skall ställas på dem som idkar flygtrafik inom gemenskapen. En sökande som uppfyller de tekniska kraven är berättigad att få drifttillstånd (air operator's certificate) och kan ansöka om trafiktillstånd (operating licence). Trafiktillstånd skall beviljas en sökande som uppfyller de ekonomiska kriterierna enligt förordningen och vars affärsverksamhet har sitt säte i den stat som utfärdar trafiktillståndet. En innehavare av ett trafiktill-

stånd har rätt att idka internationell trafik inom hela EES-området.

b) Tillträdesförordningen som möjliggör trafikstillståndshavares tillträde till samtliga flygplatser inom gemenskapens område som används för civil luftfart. Med stöd av förordningen skall t.ex. Sverige berättiga en innehavare av ett i Finland utfärdat trafikstillstånd rätt att idka regelbunden flygtrafik till och från Sverige på flyglinjer inom EES. Trafikrättigheter för inrikestrafik (cabotage) skall dock tills vidare inte behöva utfärdas annat än i begränsad utsträckning i samband med någon internationell flyglinje. T.ex. ett finländskt bolag skall kunna flyga rutten Helsingfors—Hamburg—Stuttgart och transportera lokala passagerare mellan Hamburg och Stuttgart. Avsikten är att de inskränkningar som gäller cabotagetrafik skall slopas 1.4.1997.

c) Rådets förordning (EEG) nr 2409/92 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik, nedan tarifförordningen, enligt vilken transportavgifterna inom flygtrafiken skall vara fria från reglering. Luftfartsmyndigheten har dock, om marknaden är störd, en begränsad möjlighet att ingripa i prissättningen, om priserna är oskäligt höga eller låga i förhållande till transportkostnaderna.

d) Rådets förordningar (EEG) nr 3975/87 och (EEG) nr 2410/92 om tillämpning av konkurrensreglerna på företag som idkar lufttrafik.

Förpliktelser som gäller internationell flygtrafik ingår också i de bilaterala flygtrafikavtalen, som närmast innehåller bestämmelser om regelbunden flygtrafik. Bestämmelserna i dessa avtal och likaså vissa bestämmelser i vissa andra avtal gäller också annan (professionell) flygtrafik i förvärvssyfte.

58 §. *Tillstånd*. I denna paragraf skall stadgas om att flygverksamhet i förvärvssyfte skall vara beroende av tillstånd. Tillståndsförordningen och tillträdesförordningen ingår i tilläggsprotokollet till EES-avtalet. Dessa förordningar omfattar dock inte all flygverksamhet i förvärvssyfte, varför det är nödvändigt att denna flygverksamhet regleras i lag. Flygverksamhet i förvärvssyfte är all flygverksamhet som utövas i förvärvssyfte, såsom t.ex. idkande av flygtrafik, drift av flygskola, luftfotograferingsflygningar eller rundflygningar för allmänheten mot ersättning.

Drifttillstånd och operativ licens enligt paragrafen motsvarar de handlingar som avses i

tillståndsförordningen. I drifttillståndet har också beaktats de flygverksamhetskrav (JAR-OPS) som är under beredning inom JAA.

En grundläggande förutsättning för utövande av flygverksamhet i förvärvssyfte skall enligt 1 mom. vara att det finns ett drifttillstånd som utfärdats av Luftfartsverket. I drifttillståndet skall individualiseras vilket slag av flygverksamhet tillståndshavaren får utöva. Chikagokonventionens bilaga 6 och JAR-OPS-kraven (samt i fråga om EES tillståndsforordningen) innehåller bestämmelser om drifttillstånd. Drifttillståndet är också i Finland känt under namnet "air operator's certificate" (AOC). För tydlighetens skull föreslås det att det engelska namnet på drifttillstånd tas in i lagen inom parentes, så att inte det och andra tillstånd som nämns i detta kapitel skall förväxlas med varandra.

Enligt 2 mom. skall för transport av passagerare, post eller fraktgods i ett luftfartyg krävas inte endast drifttillstånd utan också en operativ licens, som utfärdas av Luftfartsverket. I momentet skall hänvisas till rådets förordning (EEG) nr 2407/92 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, i vilken ingår bestämmelser om operativa licenser. Operativa licenser är den grundläggande förutsättningen för utövande av kommersiell lufttransport. Syftet med operativa licenser skall vara att möjliggöra övervakningen av transportbolagens ekonomiska betingelser. Kommersiell lufttransport skall definieras genom användning av ICAO:s definition på kommersiella lufttransporter ("commercial air transport operation"). Luftfartsverket skall meddela närmare föreskrifter om operativa licenser enligt tillståndsforordningen.

En operativ licens är ett till en flygtrafikidkare beviljat allmänt tillstånd till att idka flygtrafik, men det berättigar inte i sig till att idka flygtrafik på någon viss flyglinje. Idkandet av regelbunden trafik skall dessutom förutsätta en i 61 § nämnd rätt att trafikera en enskild rutt. Idkandet av icke regelbunden trafik kan för sin del förutsätta ett i 62 § nämnt godkännande av Luftfartsverket.

Enligt 3 mom. skall Luftfartsverket ges rätt att bestämma att trafikstillstånd inte skall krävas om avgångs- och destinationsplatsen är densamma, såsom t.ex. vid rundflygningar för allmänheten. Tillståndsforordningen gäller inte för dylik flygverksamhet i förvärvssyfte.

Enligt 4 mom. skall Luftfartsverkets tillstånd

kunna ersätta ett av Luftfartsverket erkänt motsvarande tillstånd som har utfärdats i en främmande stat. Luftfartsverket skall således kunna godkänna att ett i en främmande stat utfärdat tillstånd är giltigt i Finland t.ex. genom att stöda sig på en av luftfartsmyndigheten i den främmande staten given försäkran om att tillståndshavaren är kompetent ("declaration of competency"), vilket överensstämmer med internationell praxis.

59 §. *Utfärdande av drifttillstånd.* I denna paragraf skall fastställas villkoren för utfärdande av tillstånd. En gemensam förutsättning för utfärdande av drifttillstånd skall enligt 1 mom. vara att sökanden är en juridisk person i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller medborgare som har sin hemort och sitt huvudsakliga driftsställe i Finland. Med juridisk person avses här inom EES registrerade aktiebolag, andelslag, föreningar eller motsvarande, för vilka kan uppställas rättigheter och skyldigheter. Med huvudsakligt driftsställe avses den ort där den organisation och förvaltning som verksamheten kräver är belägen. I 1 mom. skall dessutom stadgas att drifttillståndet kan utfärdas för viss tid eller tills vidare.

Enligt 2 mom. skall utfärdandet av drifttillstånd kräva att sökanden har sådan kompetens och organisation samt sådana ekonomiska förutsättningar att sökanden förmår se till att luftfartygen på ett betryggande sätt används till den verksamhet som individualiseras i tillståndet. Sökanden skall uppfylla både de tekniska och flygverksamhetsmässiga kraven. Villkoren för erhållande av drifttillstånd motsvarar i tillämpliga delar de krav som följer av tillståndsförordningen för EES. I de sistnämnda kraven har redan beaktats de kommande sam-europeiska JAR-OPS-kraven.

Enligt 3 mom. skall utfärdandet av drifttillstånd förutsätta att sökanden åläggs att av särskilda skäl ställa säkerhet för skötseln av de ekonomiska förpliktelser som verksamheten förorsakar.

I 4 mom. skall Luftfartsverket befullmäktigas att meddela närmare föreskrifter om villkoren för erhållande av drifttillstånd. Dessa föreskrifter skall bl.a. innehålla flygverksamhetsmässiga, tekniska och ekonomiska krav som gäller flygverksamhet i förvärvssyfte. Föreskrifterna skall närmast grunda sig på de internationella bestämmelserna.

I 4 mom. skall Luftfartsverket dessutom

berättigas att av särskilda skäl utfärda drifttillstånd, även om det i 1 mom. uppställda nationalitetskravet inte uppfylls. Sådana särskilda skäl kan föreligga t.ex. när den som ansöker om tillstånd är permanent bosatt i Finland, även om han inte är finsk medborgare eller medborgare i någon annan EES-stat, eller när den som ansöker är finsk medborgare som bor annorstädes.

60 §. *Ändring, återkallande och upphörande av drifttillstånd.* I 1 mom. skall anges de förutsättningar under vilka drifttillstånd kan återkallas, ändras eller begränsas eller den verksamhet som tillståndet avser kan förbjudas temporärt. Enligt förslaget skall åtgärder kunna vidtas, när

a) Luftfartsverket har skäl att misstänka att den flygverksamhet som tillståndshavaren utövar inte är säker,

b) tillståndshavaren har brutit mot tillståndsvillkoren eller andra föreskrifter som gäller den verksamhet som tillståndet avser eller

c) tillståndshavaren inte längre har funktionsmässiga eller ekonomiska förutsättningar att sköta flygverksamheten på vederbörligt sätt.

Enligt den gällande lagen leder underlåtenhet att iaktta tillståndskraven till att tillståndet återkallas. Återkallandet av ett tillstånd förutsätter att tillståndshavaren i väsentlig grad har underlåtit att iaktta tillståndsvillkoren eller andra bestämmelser som gäller den verksamhet som tillståndet avser. Återkallande av tillstånd har i vissa fall konstaterats vara en alltför rigorös åtgärd i förhållande till förseelsens art. Den stränga påföljden har gjort det svårare att ingripa i tillstånden. Å andra sidan har återkallandet dessutom varit en synnerligen långsam åtgärd, eftersom ändring ofta söks i beslut om återkallande.

Säkerheten i flygverksamheten förutsätter att de krav som ställs i tillståndsvillkor och bestämmelser fortlöpande iakttas. Därför måste Luftfartsverket snabbt och effektivt kunna skrida till åtgärder beträffande giltigheten hos ett tillstånd genast när det finns verklig anledning att misstänka att tillståndshavaren inte förmår sköta sin flygverksamhet på ett betryggande sätt. Misstankar som enbart grundar sig på antaganden skall inte räcka. Som grund för åtgärder skall dock inte krävas heltäckande bevis, eftersom de kan vara svåra att få tillräckligt snabbt, även om misstankarna är hur välgrundade som helst.

Om trafiken avbryts eller upphör så är det ofta ett tecken på att företaget har ekonomiska svårigheter. Betingelserna för att återuppta verksamheten efter att den avbrutits eller upphört kan ha försämrats väsentligt, vilket kan leda till att flygsäkerheten äventyras. Därför föreslås det att i 2 mom. tas in stadganden om upphörande av tillstånd. Ett tillstånd skall upphöra, om tillståndshavaren upphör med eller avbryter sin verksamhet och inte inom en frist som uppställs av Luftfartsverket visar att han fortfarande uppfyller de krav som ställs för erhållande av tillstånd. Ett tillstånd skall upphöra även i det fallet att de krav som ställs i fråga om tillståndshavarens medborgarskap eller nationalitet inte längre uppfylls och rättelse inte görs inom den frist som Luftfartsverket har ställt.

Den föreslagna paragrafen motsvarar den del av de blivande JAR-OPS-kraven som gäller flygverksamhet i förvärvssyfte.

61 §. *Regelbunden flygtrafik.* I Finland befriades den regelbundna flygtrafiken från reglering den 1 juli 1993. Den internationella flygtrafiken inom EES regleras med EES-rättsakter. Flygbolagen kan i regel fritt bestämma sin rutt, sitt pris och sitt platsutbud. Trots denna utveckling skall ett särskilt tillstånd för enskild flyglinje, det vill säga s.k. rättighet att bedriva trafik på viss linje (traffic rights) fortfarande krävas både i inrikestrafik och i trafik som riktar sig till EES-området. Även om trafikrätt beviljas utan behovs- och ändamålsenlighetsprövning, är det för klarhetens skull skäl att bibehålla detta system.

Tillträdesförordningen innebar inte ett fullständigt slopande av de bilaterala luftfartsavtalen mellan EES-länder. Vissa avtalsbestämmelser behåller fortfarande sin betydelse. Som exempel kan nämnas ett finskt flygbolag, som vill flyga från Åbo via Berlin till Budapest. Bestämmelserna i tillträdesförordningen gäller inte avsnittet Berlin — Budapest, utan Finland måste träffa överenskommelse om detta avsnitt både med Tyskland och Ungern.

I fråga om regelbunden flygtrafik från Finland till länder utanför EES tillämpas fortfarande bilaterala luftfartsavtal som ingåtts på luftfartspolitiska grunder samt arrangemang som vidtagits mellan luftfartsmyndigheterna. Finland har ingått över 40 luftfartsavtal. Avtalen kräver uttryckligen att särskilda rättigheter att bedriva trafik på viss linje i fråga om enskilda flyglinjer utfärdas till de flygbolag som

de avtalslutande parterna har utsett. I avtalsrelationerna avvägs de ömsesidiga förmånerna av tradition mycket noggrant och också ändamålsenlighetsskäl spelar en framträdande roll när överenskommelse träffas om de villkor som gäller användningen av rättigheter att bedriva trafik på viss linje.

I flygtrafikavtalen eftersträvas en balanserad helhetslösning, som ger de bägge avtalslutande parternas nationella flygbolag en rimlig och likvärdig möjlighet att idka sådan trafik som överenskommit i avtalet. I luftfartsavtalen bestäms de flyglinjer som skall trafikeras och de principer för platsutbud som skall iakttas i trafiken mellan de avtalslutande staterna samt fastställs ett förfarande för godkännande av de tariffer som skall tillämpas, dvs. transportavgifterna. Avtalen innehåller dessutom oftast bl.a. bestämmelser som gäller utfärdande och återkallande av operativ licens, erkännande av bevis och certifikat, tryggnad av flygsäkerheten, befrielse från tull, överföring av medel, avgörande av meningsskiljaktigheter samt uppsägning, ändring och ikraftträdande av avtal. I avtalen har i regel luftfartsmyndigheterna (i Finland Luftfartsverket) getts primär fullmakt att tolka och tillämpa avtalsbestämmelserna. Finland har haft som mål att uppnå sådana liberala avtal som ger flygbolagen största möjliga frihet att på grundval av kommersiell prövning besluta om trafikfrågor utan överdriven inblandning från myndigheternas sida. Man har inte alltid lyckats nå detta mål, utan ofta har man tvingats nöja sig med avtal som är mycket begränsande för trafiken.

Överenskommelse i frågor som gäller regelbunden flygtrafik har träffats också multilateralt genom de av ECAC beredda internationella avtalen, som gäller förfarandet för fastställande av tariffer och fördelning av platsutbudet (kapaciteten) och som öppnades för underteckning i juni 1987. Finland har ratificerat båda de avtal som tar sikte på slopande av regleringen. De sistnämnda avtalen trädde i kraft 1988 för Finlands del. Förutom genom bi- och multilaterala luftfartsavtal har Luftfartsverket kunnat avtala om trafikarrangemang med en främmande stats luftfartsmyndighet eller ensidigt besluta om beviljande av rättigheter att bedriva trafik på viss linje. Regelbunden trafik har således kunnat idkas t.ex. från Finland till Estland, Lettland och Ukraina redan innan flygtrafikavtal har ingåtts.

Mot bakgrunden av det som nämnts ovan

skall i 1 mom. stadgas att idkandet av regelbunden flygtrafik på vissa flyglinjer kräver rätt att bedriva trafik på viss linje som beviljats av Luftfartsverket. Rätten att bedriva trafik på viss linje skall kunna vara förenad med villkor som gäller idkande av trafik.

Paragrafens 1 mom. skall i princip gälla också regelbunden transittrafik. Den grundläggande principen i den internationella luftfartsrätten är att varje stat har uteslutande och ovillkorlig rätt till sitt eget luftrum. Därför är flygning över en annan stats område tillåten endast med denna stats samtycke. Överenskommelse om transiträttigheter i internationell regelbunden flygtrafik har dock träffats särskilt genom transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer (FördrS 5/57) som ingicks i Chicago 1944 och till vilken ca 100 stater har anslutit sig. I konventionens artikel 1 fastställs fri överflygningsrätt mellan de avtalslutande staterna, varför särskilt tillstånd för överflygning inte behöver sökas. Flygbolag i stater som inte omfattas av konventionen (t.ex. Ryssland och övriga OSS-länder, Mongoliet) måste anhålla om Luftfartsverkets tillstånd för överflygning av finskt luftrum, om inte något annat har överenskommit särskilt bilateralt. På motsvarande sätt behöver finska flygbolag särskilt tillstånd för sina regelbundna flygningar vid flygning genom sådana staters luftrum som inte har anslutit sig till transitöverenskommelsen.

Paragrafens 2 mom. skulle befullmäktiga Luftfartsverket att vid behov fastställa transportavgifterna för regelbunden trafik jämte därtill hörande villkor, platsutbud, tidtabeller och andra frågor som gäller användningen av trafikrättigheter. Luftfartsverket är oftast på grund av de bilaterala avtalen skyldigt att fastställa de uppräknade faktorerna. Ett fullmaktstadsstadsbehövs också därför att staten enligt artikel 6 i tarifförordningen har rätt att i vissa undantagssituationer ingripa i flygbolagens prissättning.

I 2 mom. skall Luftfartsverket dessutom befullmäktigas att uppställa begränsningar för idkandet av flygtrafik. I inrikestrafik är fullmakten att uppställa begränsningar nödvändig t.ex. när det är ändamålsenligt och motiverat att skydda eller stöda flygtrafiken till en viss ort i Finland. T.ex. flygförbindelserna till vissa flygplatser i utvecklingsområdena kan vara livsviktiga, men kundkretsen är så liten att trafiken inte är lönsam på kommersiella grun-

der, åtminstone inte om två flygbolag tävlar om kunderna. I ett sådant fall skall Luftfartsverket kunna ge ett enda flygbolag ensamrätt till en viss flyglinje så, att flygbolaget förbinder sig att flyga vissa turer. Flygbolaget i fråga skall i ett sådant fall eventuellt kunna få ersättning i form av bidrag från kommunen eller staten. En motsvarande situation kan uppstå också i internationell trafik t.ex. inom Nordkalottområdet. Då skall tillträdesförordningens bestämmelser om begränsning av trafiken med stöd av den offentliga serviceplikten iakttas. Enligt förordningens artikel 4 kan en EES-stat begränsa tillträdet till flyglinjer som uppfyller vissa krav till att omfatta endast en flygtrafikidkare i högst tre års tid, varefter situationen måste omprövas.

I 3 mom. skall stadgas om återkallande av rättighet att bedriva trafik på viss linje. En rättighet att bedriva trafik på viss linje skall kunna återkallas helt eller för viss tid, eller den skall kunna begränsas, om innehavaren inte iakttar de villkor som gäller rätten att bedriva trafik på viss linje eller de bestämmelser som gäller verksamheten. Dessutom skall rättigheten kunna återkallas eller begränsas t.ex. när innehavaren av rättigheten inte iakttar en såsom villkor uppställd bestämmelse som ingår i ett flygtrafikavtal eller i en annan internationell förpliktelse som är bindande för Finland och som gäller utöware av flygtrafik. Denna grund för återkallande eller begränsning av rättighet att bedriva trafik på viss linje motsvarar internationell praxis. De flesta luftfartsavtal innehåller en bestämmelse enligt vilken en avtalslutande part har rätt att återkalla ett tillstånd eller tills vidare förbjuda ett av en annan avtalslutande part utsett flygbolag att använda rättigheter att bedriva trafik på viss linje som beviljats med stöd av avtalet eller uppställa villkor för dessa rättigheter, om inte flygbolaget iakttar de lagar och bestämmelser som gäller i den avtalslutande stat som utfärdat rättigheterna att bedriva trafik på viss linje.

62 §. *Icke regelbunden flygtrafik.* Med icke regelbunden flygtrafik avses annan flygtrafik än regelbunden flygtrafik enligt 61 §, dvs. närmast charter- och taxifygtrafik. Ordparet "icke regelbunden" (non-scheduled) är ett vedertaget internationellt uttryck och därför föreslås det bli intaget också i lagen. T.ex. ordet "oregelbunden" vore vilseledande i detta sammanhang, eftersom också charter- och taxifygtrafik

kan vara tidtabellsenlig och i den meningen regelbunden. Å andra sidan kan "regelbunden" linjetrafik enligt 61 § vara oregelbunden, eftersom alla tidtabellsenliga flygningar inte måste flygas. ICAO har undvikit att i detta sammanhang använda ordet "charterflygtrafik", eftersom detta begrepp inte är entydigt definierat.

Tillträdesförordningen tillåter en någorlunda fri charterflygtrafik inom EES-området. Med stöd av sistnämnda förordning kan researrangörerna för sina charterflygningar utan begränsning sälja biljetter som uteslutande berättigar till flygtransport och som inte behöver sammankopplas med logi- och andra markarrangemang. Charterflygningar inom EES-området behandlas i rutinmässig ordning och inga särskilda hinder uppställs för dem. Koordineringen på flygplatserna av flygplanens ankomst- och avgångstider samt planeringen av flyglednings- och underhållstjänster förutsätter dock att program för charterflygningar fastställs på ett eller annat sätt.

Enligt artikel 5 stycke 2 i Chicagokonventionen har de stater som ratificerat konventionen rätt att bestämma att tillstånd av staten i fråga krävs för utövande av icke regelbunden internationell flygtrafik. Med stöd av denna bestämmelse har de flesta stater bestämt att utövandet av icke regelbunden flygtrafik till eller från deras område skall vara beroende av tillstånd. Tillståndskraven framgår av de regler för charterflygningar som staten i fråga har utfärdat.

På charterflygningar som riktar sig till stater utanför EES-området tillämpas i Finland sådana regler för charterflygningar som grundar sig på ECAC:s rekommendationer. Den allmänna förutsättningen för att ett tillstånd till charterflygningar skall godkännas är att sökanden uppfyller de krav som ställts för charterflygning av tilltänt slag (sällskapsreseflygningar, föreningsflygningar osv.). I överensstämmelse med en allmänt erkänd princip skall dessutom flygbolagen i avgångs- och bestämmelseländerna behandlas likvärdigt. Luftfartsverket kan, med beaktande av finska flygbolags betydande intressen och behov eller i övrigt av särskilda skäl, begränsa t.ex. charterflygningar som flygbolag i tredje länder företar från Finland till finska flygbolags resmål. Charterflygningar kan begränsas också i det fallet att finska flygbolag inte beviljas ömsesidiga rättigheter. Allmänt taget har de finska reglerna för charterflygningar tillämpats mycket liberalt. Redan före EES-avtalet har bl.a. danska och

svenska flygbolag beretts möjlighet att flyga serier av charterflygningar från Finland till flera resmål för massturism. Researrangörerna har fritt kunnat besluta vilka priser för charterflygningar de uppbär av passagerarna.

Godkännande för internationell taxifygtrafik behövs inte i fråga om de flygbolag vilkas hemländer har anslutit sig till den i Paris år 1956 ingångna multilaterala överenskommelsen om kommersiella rättigheter för den icke regelbundna lufttrafiken i Europa (FödrS 15/57). En plan över flygningen skall dock tillställas det behöriga luftfartsorganet. Såsom taxifyg betraktas en icke regelbunden kommersiell flygning med ett luftfartyg som transporterar passagerare och som har högst 10 passagerarplatser, eller en fraktflygning med ett fraktluftfartyg som har en startvikt på högst 5 700 kilogram. Överenskommelsen gäller också bl.a. humanitära flygningar, engångsflygningar och flygningar i vilka en fysisk eller juridisk person har reserverat hela utrymmet för transport av sin personal eller sitt gods. De fördragsslutande staterna måste tillåta sådana flygningar oberoende av de passagerar- eller fraktmängder som transporteras.

I fråga om trafik mellan Finland och länder utanför EES-området skall det nuvarande godkännandeförfarandet tillämpas. Enligt förslaget skall Luftfartsverket också särskilt kunna godkänna att en utländsk flygtrafikidkare bedriver inrikestrafik i Finland. Detta kan komma i fråga, om

a) ömsesidighet har uppställts som ett villkor för en finsk flygtrafikidkares motsvarande cabotagetrafik i en främmande stat, eller

b) det är fråga om rundflygningar med ett utländskt, speciellt luftfartyg av sällsynt slag eller ett museiluftfartyg som besöker Finland.

Enligt 2 mom. skall på återkallande av ett godkännande tillämpas liknande principer som de som stadgas i 61 § 3 mom. i fråga om återkallande av rättighet att bedriva trafik på viss linje.

Enligt Chicagokonventionen har ett luftfartyg i icke regelbunden trafik rätt till fri transit, dvs. överflygning via en annan stats luftrum. Transitlandet har dock beretts möjlighet att kräva att ett sådant luftfartyg skall landa.

63 §. *Tillstånd till att ordna flygutbildning, flyguppvisningar, flygtävlingar och utföra specialarbeten.* Med stöd av denna paragraf skall för flygutbildning, flyguppvisningar eller ordnande av flygtävlingar samt för specialarbeten

som utförs på luftfartyg krävas ett särskilt tillstånd, även om verksamheten inte utövas i förvärvssyfte. Genom att verksamheten görs beroende av tillstånd säkerställs en ändamålsenlig tillsyn över den. Dessutom kan tillstånden åtföljas av rätt att avvika från luftfartsbestämmelserna, t.ex. från de minimiflyghöjder som krävs.

Med specialarbeten som utförs på luftfartyg avses "aerial work"-verksamhet enligt ICAO:s definitioner. Som exempel kan nämnas

a) flygningar i samband med jord- och skogsbruk såsom bepudrings-, gödslings- och såningsflygningar,

b) flygningar i samband med byggnadsverksamhet såsom lyftarbeten med luftfartyg och transport av nedhängande last med luftfartyg,

c) flygfotograferingsflygningar och kartläggningsflygningar,

d) geologiska undersökningsflygningar,

e) flygningar för inspektion av kraftledning,

f) flygbogsering av luftfartyg eller andra föremål,

g) luftfart i stor skala eller i övrigt under speciella omständigheter, vilken innefattar t.ex. deltagande i räddningstjänst, trafikövervakning från luftfartyg, skogsbrandspatrullering el. dyl.

På utfärdande, ändring, återkallande och upphörande av tillstånd skall tillämpas vad som stadgas i 59 och 60 §§.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsverket kunna bestämma att i 1 mom. avsedd verksamhet av ett visst slag skall få utövas utan tillstånd. Luftfartsverket skall t.ex. kunna bestämma att tillstånd inte krävs för

a) flygbogsering av segelflygplan, om flygningen sker utan förvärvssyfte enligt de bestämmelser som gäller flygbogsering eller flygbogseringsverksamhet

b) utbildning, som inte tar sikte på certifikat, t.ex. utbildning i konstflygning.

Enligt 3 mom. skall Luftfartsverket kunna bestämma på vilka villkor det kan godkännas att ett utländskt luftfartyg används till utförande av specialarbeten. Detta kan komma i fråga, om det gäller tungt lyftningsarbete eller annat sådant specialarbete som inte kan utföras med den materiel som står till buds i Finland. Till godkännandet skall kunna fogas villkor.

64 §. *Uthyrning av luftfartyg.* Enligt denna paragraf skall ett tillstånd som motsvarar drifttillstånd krävas för uthyrning av luftfartyg. Tillsynen över flygsäkerheten kräver att uthyr-

ningsföretagen är beroende av tillstånd. På utfärdande, ändring, återkallande och upphörande av tillstånd skall tillämpas vad som stadgas i 59 och 60 §§.

Enligt 2 mom. skall Luftfartsverket kunna bestämma att i 1 mom. avsedd verksamhet av ett visst slag skall få utövas utan tillstånd. Luftfartsverket skall t.ex. kunna bestämma att tillstånd inte skall krävas för klubbverksamhet, i vilken klubbmedlemmarna använder ett luftfartyg för sina egna flygningar och till klubben betalar en andel av kostnaderna för luftfartyget som motsvarar flygningen eller när luftfartygets ägare tillfälligt överlåter sitt luftfartyg till en bekant eller när ägaren tillfälligt överlåter nyttjanderätten till någon annan för flygtävling eller något annat ändamål, även om den som erhåller nyttjanderätten betalar en sådan andel av kostnaderna för luftfartyget som motsvarar flygningen.

65 §. *Närmare föreskrifter som gäller kapitlet.* I denna paragraf skall Luftfartsverket befullmäktigas att vid behov meddela närmare föreskrifter om den verksamhet som detta kapitel avser. Detta skulle ge Luftfartsverket en möjlighet att sköta uppgifterna på ett förnuftigt och smidigt sätt. Luftfartsverkets föreskrifter grundar sig på internationella bestämmelser eller internationell praxis. De bestämmelser som gäller den verksamhet som kapitlet avser kommer att grunda sig på de sameuropeiska JAR-OPS-kraven. Vid behov skall Luftfartsverket dessutom meddela närmare föreskrifter t.ex. om förfarandet vid godkännande av tariffer, om grunderna för fördelning av luftfartygs avgångs- och ankomsttider på flygplatserna, om de stadganden som gäller beställningsflygningar samt om de trafikuppgifter som eventuellt skall avkrävas flygbolagen.

9 kap. Skadeståndsansvar och försäkringar

66 §. *Skadeståndsansvar.* Enligt huvudregeln i 1 mom. skall skadeståndslagens stadganden om skadeståndsansvar tillämpas också i fråga om skadeståndsansvar för skada som har inträffat vid luftfart.

Enligt 2 mom. skall ett luftfartygs ägare, innehavare och operatör, oberoende av vem som har vållat skadan, vara strikt ansvariga för person- eller egendomsskador som användningen av luftfartyg till luftfart åsamkar tredje part. Med sådan skada skall likställas skada som åsamkas tredje part av föremål som lyftas med

luftfartyg, av last som hänger ned från luftfartyg eller av kemiskt eller annat ämne som sprids från ett luftfartyg.

Enligt 3 mom. skall stadgandet om strikt ansvar inte tillämpas t.ex. i fråga om skada som luftfartyg åsamkar varandra vid en sammanstötning, inte heller i fråga om skada som åsamkas personer eller egendom som transporteras i ett annat luftfartyg. På dessa fall skall 1 mom. tillämpas. Med sammanstötningar skall likställas sådana fall där det luftfartyg som bogserar ett annat luftfartyg, t.ex. ett segelflygplan, tillfogar det bogserade luftfartyget skada eller tvärtom.

Paragrafens 4 mom. innehåller ett hänvisningsstadgande, enligt vilket det skall stadgas särskilt om skadeståndsansvaret för en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart åsamkar personer eller egendom som transporteras i samma luftfartyg. Med momentets hänvisning till olika författningar avses särskilt lufttransportlagen, lagen om luftbefordringsavtal och lagen om befordran med luftfartyg. Vid privat flygverksamhet skall ansvaret bestämmas uteslutande enligt skadeståndslagen.

67 §. *Regressrätt.* Enligt denna paragraf skall ett luftfartygs ägare, operatör eller innehavare som med stöd av stadgandet om strikt ansvar har betalat ersättning ha rätt att kräva det betalda beloppet av den som vållat skadan. Regressrätten skall gälla endast till den del skadevållaren är skadeståndsskyldig enligt de skadeståndsprinciper som gäller honom själv. Skadeståndsansvaret skall bestämmas av skadeståndslagen, om den som vållat skadan är någon annan än luftfartygets ägare, innehavare eller operatör.

68 §. *Försäkringar.* I 1 mom. skall stadgas om de försäkringar som är obligatoriska för ett luftfartyg. Försäkring skall finnas med tanke på en sådan skada som ett luftfartygs ägare, innehavare, operatör eller en person som utför en uppgift på luftfartyget på grundval av sin uppgift är ansvarig för enligt 66 §. Försäkringen skall täcka åtminstone följande skador:

a) skada som vållats tredje part av verksamhet i enlighet med luftfartygets faktiska användningssätt. Ett luftfartyg som används till verksamhet som är mer riskfylld än vanligt skall således med tanke på skador som förorsakas av sådan verksamhet ha en mer omfattande försäkring än vanligt eller tilläggsförsäkring från fall till fall. Flygverksamhet som är mer riskfylld än vanligt är t.ex. lyftande av

föremål, transport av nedhängande föremål, spridande av kemiskt eller annat ämne eller avancerad flygning under flyguppvisning.

b) vid flygverksamhet i förvärvssyfte, skada som vållas passagerare eller passagerares egendom som transporteras i luftfartyg, i fråga om vilken skada skadeståndsansvaret bestäms enligt lufttransportlagstiftningen (transport mot ersättning eller transport utan ersättning).

c) skada som vid privat flygverksamhet vållas passagerare eller passagerares egendom som transporteras i luftfartyg (transport utan ersättning); den försäkring som avses här skall inte helt motsvara t.ex. trafikförsäkring för motorfordon, eftersom erhållande av ersättning enligt detta stadgande förutsätter att den som vållat skadan skall ha handlat uppsåtligen eller av oaktsamhet när han utförde gärningen.

Det försäkringsskydd som avses i b)- och c)-punkten skall dock inte krävas om inga passagerare transporteras i luftfartyget i fråga. Med ett sådant luftfartyg avses t.ex. ett luftfartyg som uteslutande används till frakttransport eller ett ensitsigt luftfartyg.

Enligt den andra meningen i 1 mom. skall ansvarsförsäkringen för ett luftfartyg inte kunna avbrytas under försäkringsperioden förrän avbrottet har anmälts till luftfartsregistret. En ansvarsförsäkring skall kunna vara antingen fortlöpande eller gälla för viss tid. Med hjälp av avbrottsanmälningarna skall myndigheterna kunna tillse att ett oförsäkrat luftfartyg inte används. Försäkringsförsummelse skall kunna beivras antingen genom disciplinära åtgärder eller genom att användningen av luftfartyget förbjuds.

Det föreslagna stadgandet förbättrar tredje parter skydd i händelse av att skada uppkommer. Det finns ingen ersättningskälla av samma slag som trafikförsäkringsföreningen för ersättning av skador som förorsakas av oförsäkrade luftfartyg. Det är inte möjligt att inrätta ett motsvarande gemensamt organ för försäkring av luftfartyg, eftersom en del av försäkringarna för luftfartyg tecknas i utländska försäkringsbolag. Det föreslagna stadgandet gör det möjligt att teckna försäkringar också i utländska försäkringsbolag.

Ett undantag från regeln om obligatorisk ansvarsförsäkring föreslås i 2 mom. och gäller en skada som ett luftfartyg som bogserar ett annat luftfartyg åsamkar det bogserade luftfartyget eller tvärtom. Parterna i en sådan verksamhet uppfattar de faror som hotar och kan,

om de så önskar, täcka skaderiskerna med frivilliga egendoms- och personförsäkringar.

Enligt 3 mom. skall i vissa verksamheter som Luftfartsverket fastställer krävas också olycksfallsförsäkring med tanke på personskador som användningen av ett luftfartyg till luftfart åsamkar besättningen eller passagerarna. Olycksfallsförsäkring skall krävas t.ex. för elev och flyglärare vid flygutbildning.

Med stöd av 4 mom. skall Luftfartsverket meddela närmare föreskrifter om försäkringens innehåll, omfattning och om försäkringsbeloppen. Av föreskrifterna skall bl.a. framgå vilka försäkringar ett luftfartyg skall ha och hurdana tilläggsförsäkringar varje specialverksamhet kräver. När Luftfartsverket meddelar föreskrifter skall det i behövlig utsträckning beakta luftfartygsförsäkrarnas, luftfartygsoperatörernas samt övriga intressegruppers intressen.

69 §. *Olovlig användning.* Enligt denna paragraf skall den som olovligen har tagit ett luftfartyg i användning ansvara för den skada som användningen har förorsakat. Ägaren, operatören och innehavaren av ett luftfartyg skall däremot inte ha i 66 § 2 mom. nämnt ansvar för skada som förorsakats av olovlig användning.

Till den del den som olovligt har använt ett luftfartyg inte förmår ersätta en skada som har vållats tredje part, skall skadan ersättas av luftfartygets ansvarsförsäkring. Stadgandet ger tredje part en möjlighet att få sin skada ersatt ända upp till försäkringsbeloppet.

Ersättandet av en skada som ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg har lidit skall med stöd av 66 § 1 mom. fastställas enligt skadeståndslagen.

10 kap. Luftfartsolyckor och olyckstillbud

70 §. *Undersökning av luftfartsolyckor.* Om undersökning av luftfartsolyckor skall enligt denna paragraf stadgas i lagen om undersökning av storolyckor (373/85). Med avvikelse från rådande praxis skall undersökningarna inte längre utföras inom ramen för Luftfartsverket. Enligt EG:s förslag till direktiv om undersökning av flygolyckor skall den myndighet som ansvarar för undersökningen av flygolyckor vara oberoende av luftfartsmyndigheterna.

Luftfartslagen skall endast innehålla ett hänvisningsstadgande om undersökningen av olyck-

or. I samband med beredningen av luftfartsförfattningarna har det beretts ett förslag till lag om ändring av lagen om undersökning av storolyckor. Det föreslås att lagens namn ändras till lagen om undersökning av olyckor. Enligt förslaget skall storolyckor som har inträffat vid luftfart utredas av en undersökningskommission som statsrådet tillsätter. Övriga flygolyckor och likaså olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka eller ett flyghaveri skall utredas av en undersökningskommission som justitieministeriet tillsätter eller av centralen för undersökning av olyckor, som verkar i anslutning till justitieministeriet.

71 §. *Undersökning som ordnas av Luftfartsverket.* Enligt 1 mom. skall Luftfartsverket undersöka andra olyckstillbud och störningar än dem som undersöks enligt 70 §, om det är nödvändigt för främjande av flygsäkerheten. Med detta skall bl.a. avses en sådan störning i luftfartssystemet som inte har förorsakat en konkret risksituation, men som ifall den återkommer kan förorsaka fara. Stadgandet skall tillämpas t.ex. när det är fråga om motorfel som begränsar sig till endast en motor, skador på motordelar och täckplåtar, skador på propellrar, vingspetsar, antenner, däck, bromsar och profildelar eller när ytplåtarna har små hål och intryckningar.

Luftfartsverkets undersökning skall vara sekundär i förhållande till den undersökning som avses i 70 §. Luftfartsverket kan också påbörja undersökning av en sådan händelse som kan komma att bli undersökt också enligt 70 §. Då skall undersökningen överföras på undersökningskommissionen eller på centralen för undersökning av olyckor.

Luftfartsverket skall med stöd av 75 §, som gäller tillsyn över luftfartsverksamheten, kunna få de uppgifter som behövs för utförande av undersökningen.

Med stöd av 2 mom. skall Luftfartsverket meddela närmare föreskrifter om ordnande av undersökning enligt 1 mom.

72 §. *Påträffande av luftfartyg eller del av luftfartyg.* I 1 mom. skall stadgas om den skyldighet som åligger den som påträffar ett luftfartyg eller en del av ett luftfartyg att anmäla om sitt fynd, om det på grundval av omständigheterna finns anledning att misstänka att en flygolycka har inträffat. Anmälan skall göras antingen till kretsalarmeringscentralen, räddningsverket, centralen för undersökning av olyckor, Luftfartsverket eller poli-

sen. Myndigheternas namn skall räknas upp i lagen för att underlätta anmälningsskyldigheten. I den gällande lagen individualiseras myndigheterna inte.

Ett påträffat föremål får inte flyttas utan tillstånd av den myndighet som undersöker saken, om inte vägande skäl, t.ex. räddningsåtgärder, föreligger. Undersökande myndighet skall, beroende på situationen, kunna vara en undersökningskommission, centralen för undersökning av olyckor eller Luftfartsverket. Ett föremål som av polisen eller någon annan utredare konstateras vara ett föremål som inte härrör från ett luftfartyg upphör att omfattas av denna lag.

Olovligt flyttande av ett föremål som härrör från en flygolycka skall vara en straffbar gärning.

I 2 mom. skall ingå en hänvisning till hittegodslagen. Med avvikelse från hittegodslagen skall undersökningsmyndigheten dock kunna överlåta från ett luftfartyg härrörande gods till den som har rätt till det, även omittelön eller kostnadsättning enligt hittegodslagen inte har betalats.

Paragrafens 1 mom. motsvarar i sak, och 2 mom. också vad ordalydelsen beträffar, den gällande lagens 61 §.

73 §. *Borttransport av vrak.* I 1 mom. skall ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg åläggas skyldighet att bortskaffa ett flygplansvrak, delar av fartyget eller gods från olycksplatsen eller undersökningsplatsen. Syftet med detta stadgande är att säkerställa att olycksplatsens omgivning snyggas upp. Undersökningsplatsen är den plats till vilken föremålen har förts för närmare undersökning av olyckan. Luftfartsverket skall kunna meddela föreläggande om borttransportering av föremålen. Föreläggandet kan förstärkas av vite samt hot om tvångsutförande och avbrytande enligt 85 §.

Paragrafen motsvarar i sak den gällande förordningens 134 §, men skyldigheten skall med avvikelse från rådande praxis gälla också brukaren av ett luftfartyg.

11 kap. Särskilda stadganden

74 §. *Upprätthållande av flygsäkerheten.* Enligt 1 mom. skall innehavaren av ett tillstånd som berättigar till utövande av luftfartsverksamhet säkerställa att den verksamhet som

tillståndet avser utövas på ett säkert sätt och att tillståndsvillkoren samt de stadganden och bestämmelser som gäller verksamheten iakttas. Det samma skall enligt stadgandet gälla i tillståndet eller i dess bilaga nämnda ansvariga personer inom dessas ansvarsområden. Den bilaga som avses i stadgandet skall också kunna vara en av tillståndshavaren utarbetad handbok eller en motsvarande handling, som det hänvisas till i tillståndet eller som är en förutsättning för att tillstånd skall kunna erhållas.

I 2 mom. skall Luftfartsverket befullmäktigas att meddela närmare föreskrifter om hurudant kvalitetssystem som krävs för fullgörande av de skyldigheter som avses i 1 mom. Med kvalitetssystem avses ett system enligt definitionen i den internationella standarden ISO 8402. I den standard SFS-ISO 8402 som Finlands Standardiseringsförbund SFS rf har publicerat har kvalitetssystemet definierats så, att i det ingår organisationsstruktur, ansvar, förfaringsanvisningar, processer och resurser som är avsedda för genomförande av kvalitetsstyrning. De system som avses i detta moment innefattar bl.a. kvalitetsstandardserien ISO 9000. Särskilda luftfartstillämpningar är det modellsystem gällande intern övervakning av verksamheten som har utvecklats i samarbete mellan Luftfartsverket och luftfartsmyndigheterna i de övriga nordiska länderna samt de system som presenteras i ICAO:s handbok "Accident prevention manual", Doc 9422.

75 §. *Tillsyn över luftfartsverksamheten.* Enligt 1 mom. skall Luftfartsverket i Finland vara en civil luftfartsmyndighet, som sköter de myndighetsuppgifter som gäller civil luftfart. Myndighetsuppgifterna skall bl.a. vara allmän tillsyn över flygsäkerhet och luftfartsverksamhet samt meddelande av föreskrifter och anvisningar som gäller luftfart. Luftfartsverket skall för tillsynen över luftfarten kunna anlita utländska och finska sakkunniga. Luftfartsverket har med stöd av redan gällande stadganden anlitat Finlands flygförbund, som är en riksomfattande intresseorganisation för hobbyluftfart, för tillsynsuppgifter i fråga om hobbyluftfart. Finlands flygförbund samlar, analyserar och statistikför olycks- och olyckstillbudsutredningar, bistår vid utbildningsgranskningar och vid tillsynen över utbildningsverksamheten, bistår vid granskningar som gäller flygplansluftvärdighet osv.

Med stöd av 2 mom. skall Luftfartsverket ha

rätt att av alla dem som utövar luftfartsverksamhet få uppgifter som är nödvändiga med tanke på flygsäkerheten samt de uppgifter som behövs för flygstatistik, oberoende av om tillstånd krävs för luftfartsverksamheten i fråga eller inte. Skyldigheten att lämna uppgifter skall gälla också ett luftfartygs ägare, innehavare eller operatör samt befälhavaren för ett luftfartyg och andra personer som utför en uppgift som inverkar på flygsäkerheten. Luftfartsverket skall meddela närmare föreskrifter om vilka uppgifter skyldigheten att lämna uppgifter skall omfatta.

I 3 mom. skall stadgas om Luftfartsverkets rätt att av myndigheter, sammanslutningar och enskilda få nödvändiga uppgifter om identiteten hos passagerare och hos medlemmar av personalen samt om gods som transporteras i luftfartyget. Dessa uppgifter skall inte samlas in för att sparas, men rätten till information behövs vid tillsynen över flygsäkerheten och vid undersökning av olyckor.

I 4 mom. skall stadgas om Luftfartsverkets rätt att av innehavare av tillstånd som berättigar till utövande av luftfartsverksamhet få de uppgifter om verksamhet och ekonomi som behövs för tillsynen samt om Luftfartsverkets rätt att granska verksamheten. De behövliga utredningarna skall variera enligt verksamhetens art och omfattning. Tillsynen och granskningen av verksamheten skall naturligtvis bl.a. förutsätta att personer som tjänstgör i granskningsuppgifter skall ha tillträde till undersökningsobjektet eller luftfartyget, vid behov också till flygning och ett luftfartygs förarkabin. Tillsynen över omfattande verksamhet såsom verksamhet som utövas av flygbolag som idkar regelbunden trafik med stora luftfartyg skall kunna vara också fortlöpande.

76 §. *Register för övervakning.* Paragrafen skall innehålla ett allmänt stadgande om de register som Luftfartsverket för administrativa ändamål för om olika tillstånd, rättigheter och godkännanden som Luftfartsverket har utfärdat. Personuppgifter skall kunna användas och registerföras under iakttagande av samma principer som enligt 8 § gäller i fråga om luftfartsregistret.

77 §. *Luftfartygs handlingar.* I 1 mom. skall stadgas om de handlingar som ett luftfartyg skall ha när det används till luftfart. Ett finskt luftfartyg skall ha ett registreringsbevis eller en motsvarande interimistisk handling samt luftvärdighetsbevis eller ett med stöd av 17 § 2

mom. utfärdat tillstånd till utövande av luftfart. Dessutom skall ett luftfartyg ha övriga handlingar som Luftfartsverket föreskriver, t.ex. flyghandbok, kontrollistor, resedagbok, radiolicens, försäkringsbevis, bullerintyg, passagerarförteckning, utredning över frakt samt uppgifter om det underhåll som utförts på luftfartyget.

För flygningar som uteslutande genomförs i Finland skall inte nödvändigtvis krävas att ombord på ett luftfartyg finns alla de handlingar som skall krävas för internationella flygningar.

I 2 mom. skall stadgas om de handlingar som ett utländskt luftfartyg skall ha när det används till luftfart inom finskt område. Handlingar som skall krävas är åtminstone registreringsbevis och luftvärdighetsbevis som har utfärdats i en ICAO-medlemsstat eller i stället för dem ett i 6 § 1 mom. avsett, av Luftfartsverket utfärdat särskilt tillstånd till utövande av luftfart. Luftfartsverket skall med stöd av denna paragraf vid behov kunna erkänna också ett begränsat luftvärdighetsbevis som har utfärdats i en främmande stat eller ett motsvarande tillstånd till luftfart (permit to fly).

När ett luftfartyg som inte är registrerat används till luftfart inom finskt område skall det enligt 3 mom. ha ett med stöd av 6 § 1 mom. utfärdat tillstånd till luftfart samt övriga handlingar som Luftfartsverket föreskriver.

Enligt 4 mom. skall Luftfartsverket meddela närmare föreskrifter om ett luftfartygs handlingar och om hur dessa skall föras och förvaras. Det sistnämnda kan gälla också hur länge handlingarna skall förvaras efter det att luftfartyget permanent har avförts ur registret. Detta har betydelse bl.a. för undersökningen av olyckor.

Artikel 29 i Chicagokonventionen innehåller bestämmelser de handlingar som skall finnas i ett luftfartyg under internationella flygningar. Handlingar som skall finnas med på en flygning är bl.a. registreringsbevis, luftvärdighetsbevis, flyghandbok, kontrollistor, resedagbok, radiolicens, försäkringsbevis, samt eventuellt också bullerintyg, intyg över utsläpp som luftfartyget förorsakar, passagerarförteckning samt utredning över frakt som transporteras i luftfartyget.

I allmänhet förs särskild teknisk bokföring över det underhåll som utförts på ett luftfartyg. En sådan bokföring behöver i allmänhet inte finnas med under flygningen.

78 §. *Miljöverkningar som förorsakas av luftfartyg.* Enligt denna paragraf skall Luftfartsverket meddela de föreskrifter som behövs för att minska eller förebygga buller eller andra skadliga miljöverkningar som användningen av ett luftfartyg förorsakar. Då föreskrifter meddelas skall beaktas vad som annars stadgas om förebyggande av miljöskador. Den i paragrafen avsedda befogenheten skall inte hindra begränsning av skador med stöd av miljövårdslagstiftningen. Med stöd av denna paragraf skall Luftfartsverket t.ex. kunna

a) begränsa den tid en flygplats används eller begränsa antalet starter och landningar,

b) bestämma att en viss flygplats endast får användas av mycket tystgående flygplan, såsom har skett på flygplatserna i vissa europeiska storstäder; då kan användningen av en flygplats förbjudas eller begränsas för sådana flygplan eller flygplanstyper som i sig uppfyller de tekniska krav som gäller miljöverkningar,

c) begränsa eller förbjuda användningen av flygplan med hög bullernivå i Finland,

d) förbjuda användningen av ett tidigare godkänt flygplan efter en skälig övergångsperiod,

e) kräva att vissa start- och landningssträckor eller flygmetoder används,

f) fastställa större minimiflyghöjder än de allmänna minimiflyghöjderna inom vissa områden, och

g) begränsa flygningar med överljudshastighet.

79 §. *Flygfotografering.* Enligt denna paragraf skall flygfotografering vid behov kunna begränsas genom förordning. Med flygfotografering avses fotografering med avbildningsredskap från luftfartyg under flygning eller från föremål som rör sig i luften. Detta är i regel tillåtet. Fotograferingen av militära objekt har begränsats genom förordningen om flygfotografering av vissa områden och objekt (858/93), nedan flygfotograferingsförordningen.

80 §. *Beredskap för undantagsförhållanden.* Med stöd av denna paragraf skall Luftfartsverket kunna kräva att en tillståndshavare förbereder sig för undantagsförhållanden genom att delta i beredskapsplanering och genom att på förhand förbereda verksamhet som utövas i undantagsförhållanden. Avsikten är inte att ett flygbolag med stöd av denna paragraf skall förpliktas till säkerhetsupplagring av ämnen eller reservdelar som användningen eller underhållet av ett luftfartyg kräver.

81 §. *Överföring av myndighetsuppgifter.* Med stöd av denna paragraf skall det vara möjligt att på en utländsk myndighet överföra tillsynsuppgifter som gäller enstaka luftfartygs luftvärddighet (16—21 §§) och likaså besättning (22—30 och 32 §§). Överföring av uppgifter kan komma i fråga endast i det fallet att ett luftfartyg som införts i Finlands luftfartsregister med stöd av hyres- eller annat sådant avtal används av en sådan operatör som har sin bonings- eller hemort eller sitt huvudsakliga verksamhetsställe utanför Finland. Även i det fallet skall överföringen av tillsynsuppgiften förutsätta att Luftfartsverket ingår ett avtal med myndigheten i den andra staten i fråga. Ett sådant avtal skall i synnerhet gälla sådana situationer där ett luftfartyg används utanför Finland under en tid av minst 6—12 månader. Överenskommelse om i vilken omfattning de uppgifter som avses här skall överföras skall alltid träffas särskilt.

Denna paragraf motsvarar vad sakinnehållet beträffar den gällande lagens 2 § 2 mom.

82 §. *Avgifter för användning av flygplatser och flygtrafiktjänster.* Enligt 1 mom. skall avgifter kunna uppbäras för användningen av en flygplats samt för användningen av luftfartstjänster. Sådana avgifter skall vara t.ex. flygtrafiktjänst-, navigations-, landnings-, passagerar-, fält-, hall-, el- och belysningsavgifter. Vissa av avgifterna skall kunna differentieras t.ex. enligt miljöskador, såsom buller.

Om de avgifter som uppbärs av allmänna flygplatser som innehas och sköts av Luftfartsverket stadgas i lagen och förordningen om Luftfartsverket.

Enligt 2 mom. skall ägaren, innehavaren och operatören av ett luftfartyg gemensamt ansvara för en sådan skuld som har uppkommit på grund av avgifter som avses i 1 mom. Avsikten med det gemensamma ansvaret skall vara att säkerställa betalningen av avgifter som grundar sig på registeruppgifter och som uppbärs för användningen av flygplatser och flygtrafiktjänster. Faktureringspraxis som grundar sig på registerbeteckning, ruttnummer och registeruppgifter skall iaktas både i inhemsk och i internationell trafik. Kontantfaktureringsvare omöjlig bl.a. vid överflygningar och studs- och gå-landningar.

Ägarens, innehavarens och operatörens ansvar för avgifter som uppbärs för användningen av en flygplats och flygtrafiktjänster skall omfatta avgifter som har uppkommit under

den tid då personen i fråga har varit luftfartygets ägare, innehavare eller operatör eller införd i registret i denna egenskap. Ansvaret för nya avgifter som ackumuleras upphör när anmälan görs till luftfartsregistret om att en uppgift som gäller personen i fråga skall avföras ur registret. Detta skall kunna ske när luftfartygets nya ägare, innehavare eller operatör anmäler sig själv att bli införd i registret. Den gamla ägaren, innehavaren eller operatören skall också kunna avbryta sitt ansvar genom att enligt 12 § 3 mom. till luftfartsregistret göra ändringsanmälan om att ägande-, besittnings- eller användningsrätten har upphört.

83 §. *Inteckning i luftfartyg.* Enligt denna paragraf skall det stadgas särskilt om inteckning i luftfartyg. Om inteckning i luftfartyg stadgas i lagen om inteckning i luftfartyg. Som bäst bereds en totalrevidering av systemen för inteckning i transportmedel. I och med denna reform skall inteckningen i fordon, fartyg och luftfartyg regleras i samma lag.

Hänvisningsstadgandet i paragrafen motsvarar den gällande lagens 7 § 2 mom.

84 §. *Hindrande av luftfartyg från att starta.* Med stöd av 1 mom. skall Luftfartsverket kunna förbjuda en flygning och hindra ett luftfartyg från att starta när det finns anledning att misstänka att luftfartyget inte är luftvärdigt eller på behörigt sätt bemannat eller att bestämmelser som gäller flygningen i övrigt inte har iakttagits t.ex. i fråga om lastning, underhåll, obligatorisk ansvarsförsäkring el. dyl. Med Luftfartsverket skall i regel avses en person som tjänstgör vid Luftfartsverket och som bl.a. har till uppgift att utföra granskningar av flygverksamheten eller luftfartygets luftvärdighet samt annan tillsyn, eller en person som Luftfartsverket särskilt befullmäktigar att vid behov vidta de åtgärder som avses i stadgandet. Ovan nämnda personer är t.ex. cheferna för flygstationer, flygledarna samt de inspektörer som utövar tillsyn över luftvärdighet eller flygverksamhet.

Det förfaringsätt som det hänvisas till i artikel 26 i Chicagokonventionen skall beaktas när ett utländskt luftfartyg som har nationalitet i en ICAO-medlemsstat och som misstänks vara flygodugligt förbjuds att anträda en flygning eller hindras från att starta.

Paragrafens 1 mom. motsvarar vad sakinnehållet beträffar den gällande lagens 63 § 1 mom.

I 2 mom. skall stadgas om förhindrande av ett luftfartyg från att starta på grund av obetalda avgifter. Den som driver en flygplats som är i allmänt bruk skall kunna hindra ett luftfartyg från att starta, om inte landningsavgifter som avses i 82 § och andra avgifter som uppbärs för användningen av flygplatsen har betalats eller säkerhet har ställts för betalningen av avgifterna, med undantag av luftfartyg i internationell regelbunden trafik.

Paragrafens 2 mom. motsvarar vad sakinnehållet beträffar den gällande lagens 69 § 2 mom.

Med stöd av 3 mom. skall Luftfartsverket eller den som driver flygplatsen kunna hindra ett luftfartyg från att starta, om användningen av detta luftfartyg har förbjudits. Ett sådant förbud skall t.ex. kunna grunda sig på ett beslut som Luftfartsverket har fattat med stöd av 12 § 4 mom., om luftfartyget inte har någon i registret införd ägare.

85 §. *Vite samt hot om tvångsutförande och avbrytande.* Enligt denna paragraf skall Luftfartsverket, för att förstärka åläggande eller förbud, kunna förelägga vite eller hot om tvångsutförande eller avbrytande på det sätt som stadgas i viteslagen (1113/90). Dessa åtgärder skall kunna vidtas t.ex. när

a) flygverksamhet i förvärvssyfte eller annan luftfartsverksamhet utövas i strid mot bestämmelserna; då skall Luftfartsverket vid hot om vite kunna förordna att verksamheten skall fås att överensstämma med bestämmelserna,

b) ett flyghinder inte har markerats enligt föreskrifterna; då skall Luftfartsverket kunna förelägga hot om tvångsutförande, eller

c) av Luftfartsverket förbjuden verksamhet som äventyrar flygsäkerheten fortsätter trots förbud; då skall Luftfartsverket kunna förelägga hot om avbrytande.

12 kap. Straffstadganden

86 §. *Äventyrande av flygsäkerheten.* I denna paragraf skall stadgas om straff för äventyrande av flygsäkerheten. Stadgandet skall gälla var och en som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot luftfartslagen eller med stöd av den utfärdade stadganden eller föreskrifter så att hans gärning eller försummelse är ägnad att äventyra flygsäkerheten. Stadgandet skall i synnerhet gälla dem som utför uppgifter som väsentligt inverkar på flygsäkerheten, befälha-

vare för luftfartyg, medlemmar av besättningen, flygledare eller markmekaniker.

Stadgandet skall dock kunna tillämpas också på andra personer, t.ex. den som tillverkar, förmedlar, säljer eller monterar reservdelar till ett luftfartyg medveten om att delarna inte uppfyller de kvalitets- och prestandavärden som krävs av dem. Icke godkända reservdelar har förorsakat olyckor.

Stadgandet skall också kunna tillämpas på passagerare i ett luftfartyg. En passagerare kan äventyra flygsäkerheten t.ex. genom att ställa till bråk i berusat tillstånd under en flygning eller genom att underlåta att iaktta en order som luftfartygets befälhavare har gett.

Minimistraflet för brott mot 1 mom. skall vara böter och maximistraflet fängelse i högst sex månader.

87 §. *Grovt äventyrande av flygsäkerheten.* I denna paragraf skall stadgas om det straff för grovt äventyrande av flygsäkerheten som skall tilldelas den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet har brutit mot luftfartslagen eller med stöd av den utfärdade stadganden eller bestämmelser så, att gärningen eller försummelsen är ägnad att allvarligt äventyra en annan persons liv eller hälsa. Minimistraflet skall vara trettio dagsböter och maximistraflet fängelse i högst två år.

88 §. *Bruk av rusmedel i luftfart.* Stadgandet om straff för bruk av rusmedel skall gälla dem som utför en uppgift i ett luftfartyg samt personer inom markorganisationen. Stadgandet skall i synnerhet omfatta luftfartygets befälhavare, medlemmarna av besättningen, flygledarna, markmekanikerna och andra personer som utför uppgifter som väsentligt inverkar på flygsäkerheten.

Stadgandet skall tillämpas, om personen i fråga har förhöjd alkoholhalt i blodet till följd av alkoholförtäring eller om han har använt något annat rusmedel än alkohol så, att det i hans organism finns en konstaterbar mängd av det. Med stöd av detta stadgande skall personer i fråga kunna dömas till böter. En särskild paragraf föreslås för stadgande om straffet för bruk av rusmedel, eftersom gärningen i fråga trots hotet om bötesstraff inte kan likställas med luftfartsförseelse enligt 89 §. I lufttrafik krävs total nykterhet.

Stadgandet skall tillämpas endast om inte ett strängare straff stadgas i lag. Stadgandet skall således gälla förhållandevis lindriga fall. På allvarligare fall skall stadgandet i strafflagen

om fylleri i lufttrafik (SL 23:5) tillämpas. Tillämpningen av sistnämnda stadgande kräver att en promillegräns på 0,5 ‰ överskrids eller att förmågan att utföra de arbetsprestationer som uppgiften kräver är försämrad till följd av förtäring av rusmedel.

Stadgandet motsvarar den gällande lagens 67 §.

89 §. *Luftfartsförseelse.* Till luftfartsförseelse som avses i denna paragraf gör sig den skyldig som

1) använder eller låta någon använda ett luftfartyg, fastän luftfartyget inte har nationalitet i Finland eller i en medlemsstat inom den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) eller ett särskilt, av Luftfartsverket utfärdat tillstånd (6 §),

2) bryter mot stadganden och bestämmelser som gäller områden inom vilka luftfarten är förbjuden eller inskränkt (7 §),

3) försummar att underrätta Luftfartsverket om ändringar som inverkar på de uppgifter som införts i luftfartsregistret och som gäller ett luftfartyg samt försummar att underrätta Luftfartsverket om omständigheter som har en väsentlig betydelse för ett luftfartygs flygduglighet (12 och 18 §§),

4) till luftfart använder ett luftfartyg som inte har märkts med nationalitets- och registerbeteckningar (14 §),

5) använder eller låter någon annan använda ett luftfartyg som inte är i luftvärdigt skick eller för vilket inte har utfärdats undantagstillstånd enligt 17 § 2 mom. (17 §),

6) bryter mot villkoren i luftvärdighetsbeviset (19 §),

7) bryter mot Luftfartsverkets föreskrifter om förebyggande av de negativa verkningarna av buller och andra utsläpp (20 §),

8) tillverkar luftfartyg och anläggningar, reservdelar och utrustning till luftfartyg samt utför underhålls-, reparations- eller ändringsarbeten på luftfartyg utan tillstånd som krävs (21 §),

9) utan certifikat eller kompetens utför uppgifter för vilken krävs certifikat eller särskild behörighet (24—26 §§),

10) som start- och landningsplats använder någon annan än en organiserad flygplats eller tillfälligt ett land- eller vattenområde i strid med Luftfartsverkets föreskrifter (39 och 40 §§),

11) driver en flygplats utan nödvändigt tillstånd eller bryter mot villkoren i tillståndet (45 §),

12) bryter mot förbud eller inskränkning som gäller användningen av flygplats eller annat område, anordning eller konstruktion (49 §),

13) vid flygning använder någon annan än en av Luftfartsverket bestämd flygled, när en sådan har bestämts, eller bryter mot Luftfartsverkets föreskrifter om flygning över riksgränsen (53 §),

14) försummar att iaktta Luftfartsverkets eller i vissa fall en militärmyndighets ordar genom vilket ett luftfartyg på grund av allmän ordning och säkerhet beordras att landa eller i övrigt att ändra sin rutt (55 § 1 mom.),

15) utövar flygverksamhet i förvärvssyfte utan behövtillstånd eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd (58 §),

16) bedriver uthyrning av luftfartyg eller ordnar flygutbildning, flyguppvisningar eller flygtävlingar utan behövtillstånd eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd (63 och 64 §§),

17) olovligen flyttar ett luftfartyg eller en del av ett luftfartyg eller gods som har transporterats med ett luftfartyg (72 §),

18) försummar att iaktta Luftfartsverkets föreskrifter om minskning eller förebyggande av buller eller andra skadliga miljöverknningar som förorsakas av användningen av luftfartyg (78 §),

19) fotograferar utan det tillstånd som avses i flygfotograferingsförordningen eller i strid med tillståndsvillkoren,

20) försummar att iaktta en på behörigt sätt given landningsuppmaning vid luftfart inom finskt område med ett luftfartyg vars operatör har sin bonings- eller hemort i Finland.

Straffet för *luftfartsförseelse* skall vara böter, om inte ett strängare straff för gärningen stadgas på något annat ställe.

90 §. *Hörande av Luftfartsverket*. Enligt 1 mom. skall allmän åklagare bereda Luftfartsverket tillfälle att avge utlåtande i ett ärende som gäller väckande av åtal eller beslut om att inte väcka åtal med stöd av detta kapitel i lagen. Behandlingen av luftfartsförseelser och luftfartsbrott förutsätter specialkännedom om luftfartsbranschen. Det enklaste sättet att säkerställa den behövliga sakkunskapen är att höra Luftfartsverket. T.ex. utnämningen av särskilda åklagare i luftfartsfrågor är inte ändamålsenlig på grund av det ringa antalet ärenden och den regionala spridningen.

Enligt 2 mom. skall en domstol bereda

Luftfartsverket tillfälle att bli hörd när den behandlar ett mål som gäller luftfartsbrott.

13 kap. Ändringssökande

91 §. *Ändringssökande*. Enligt denna paragraf skall ändring i beslut av trafikministeriet eller Luftfartsverket sökas hos högsta förvaltningsdomstolen på det sätt som stadgas i lagen om ändringssökande i förvaltningsärenden. Ett undantag skall utgöras av vite enligt 85 §, i fråga om vilket stadganden om ändringssökande ingår i viteslagen.

Ett beslut som Luftfartsverket har fattat skall iakttas trots att besvär har anförts, om inte högsta förvaltningsdomstolen bestämmer något annat. Undantagna skall vara byggnadstillstånd enligt 42 § och i 85 § avsett beslut som gäller vite eller hot om tvångsutförande, beträffande vilka besvären skall ha en uppskjutande inverkan.

14 kap. Närmare stadganden och ikraftträdande

92 §. *Närmare stadganden*. Enligt denna paragraf skall närmare stadganden om tillämpningen av denna lag utfärdas genom förordning.

93 §. *Ikraftträdande*. Paragrafens 1 mom. skall innehålla ett ikraftträdelse- och upphävelsstadgande. Lagen skall träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. Avsikten är att lagen skall träda i kraft så snart de behövliga nya luftfartsbestämmelserna har utfärdats. Genom detta stadgande skall den gällande luftfartslagen upphävas.

Enligt 2 mom. skall tidigare utfärdade tillstånd, förbud och beslut förbli gällande, om de inte ändras eller upphävs särskilt med stöd av denna lag.

De europeiska luftfartsmyndigheterna bereder och har redan publicerat JAR-kraven, som gäller luftfart och som i framtiden skall ersätta nästan alla nationella luftfartsbestämmelser. Eftersom praktiskt taget alla föreskrifter som Luftfartsverket har meddelat vad innehållet beträffar harmonierar med lagförslaget, är det inte ändamålsenligt att publicera föreskrifterna på nytt med stöd av befogenheterna i lagen. Därför föreslås det i 3 mom. att genom förordning skall stadgas om att luftfartsföre-

skrifter som har meddelats med stöd av den gamla luftfartslagen skall fortsätta att gälla, om de inte strider mot den nya luftfartslagen. Genom förordning skall också kunna stadgas om vilka av de förordningar som har utfärdats med stöd av den gamla luftfartslagen skall förbli gällande. De förordningar som skall kunna fortsätta att gälla är bl.a. förordningen om militär luftfart, flygfotograferingsförordningen och förordningen om områden där luftfart är inskränkt (256/92). Med stöd av 2 mom. skall också förordningarna om införande av avtal fortsätta att gälla.

1.2. Lagen om undersökning av storolyckor

Lagens namn. Det föreslås att lagens namn ändras till "lagen om undersökning av olyckor", eftersom lagens tillämpningsområde skall utvidgas till att omfatta inte endast undersökning av storolyckor utan all undersökning av luftfartsolyckor.

1 §. *Undersökningens syfte.* Till denna paragraf skall fogas ett omnämnande om undersökning av olyckor som har inträffat vid luftfart.

2 §. *Undersökning av olyckstillbud.* Stadgandets ordalydelse skall ändras så att inte endast olyckstillbud som gäller storolyckor skall undersökas, utan också sådana olyckstillbud som gäller luftfartsolyckor, dvs. situationer där faran för en luftfartsolycka har varit uppenbar.

2 a §. *Undersökning vid militär luftfart.* Olyckor och olyckstillbud som har inträffat vid militär luftfart undersöks enligt 72 § i den gällande luftfartslagen och 8 § i förordningen om militär luftfart för närvarande av försvarsmaktens egen undersökningsorganisation. En storolycka som har inträffat vid militär luftfart eller ett olyckstillbud som kunde ha lett till en sådan storolycka skall dock undersökas enligt lagen om undersökning av storolyckor. Avsikten är att läget skall förbli oförändrat i detta hänseende. Eftersom det föreslås att de materiella stadganden som gäller undersökningen av luftfartsolyckor skall placeras i den föreliggande lagen, måste ett fullmaktstadgande som gäller undersökning av olyckor vid militär luftfart tas in i anslutning härtill.

5 §. *Centralen för undersökning av olyckor.* Enligt 1 mom. skall den allmänna organiseringen, planeringen och utbildningen i samband

med undersökningen av olyckor ges i uppgift åt den central för undersökning av olyckor som skall inrättas. Dessa uppgifter hör för närvarande, vad undersökningen av storolyckor beträffar, till en permanent kommitté vid justitieministeriet, dvs. planeringskommissionen för undersökning av storolyckor. Avsikten är att planeringskommissionen skall införlivas med den tilltänkta centralen för undersökning av olyckor och ombildas till direktionen för denna central. Centralen skall utgöra en självständig enhet i anslutning till justitieministeriet, och den skall ha bl.a. luftfartsolycksutredare i huvudsyssla i sin tjänst. Avsikten är att de utredare som för närvarande tjänstgör hos Luftfartsverket skall kunna övergå till tjänstgöring hos centralen. Om centralens organisation och direktionens uppgifter skall stadgas närmare genom förordning.

Olyckor och olyckstillbud skall utredas antingen av undersökningskommissionerna eller i form av tjänstemannaundersökningar vid centralen för undersökning av olyckor. Paragrafens 2 mom. innehåller ett fullmaktstadgande, enligt vilket genom förordning skall kunna stadgas om grunderna för uppdelningen av en undersökning. Avsikten är att bibehålla den också för närvarande iakttagna principen, enligt vilken kommissioner skall undersöka luftfartsolyckor som är allvarliga eller av stor betydelse samt sådana luftfartsolyckor i fråga om vilka den specialsakkunskap som behövs för undersökningen bäst kan fås genom ett undersökningsorgan i form av en kommission. En händelse som klassificeras som en storolycka eller som ett olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka skall fortfarande undersökas av planeringskommissionen för undersökningen av storolyckor, oberoende av om det är fråga om en olycka eller ett olyckstillbud i samband med luftfart eller i samband med något annat. Utan kommission, i form av tjänstemannaundersökningar, skall närmast undersökas små luftfartsolyckor eller luftfartsolyckor vars allmänna betydelse är liten.

Enligt detta moment skall centralen för undersökning av olyckor ha samma uppgifter, rättigheter, befogenheter och skyldigheter som en undersökningskommission när den utför en undersökning.

Paragrafens 3 mom. skall innehålla ett stadgande om tillsättande av undersökningskommissioner. För varje undersökning skall tillsättas en särskild undersökningskommission.

Kommissioner för undersökning av storolyckor skall på samma sätt som hittills tillsättas av statsrådet. Justitieministeriet skall tillsätta undersökningskommissioner för utredning av olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka samt för utredning av luftfartsolyckor samt olyckstillbud som kunde ha lett till en luftfartsolycka. Samtliga undersökningskommissioner skall vara självständiga i frågor som gäller undersökningen, men de skall arbeta i anslutning till centralen för undersökning av olyckor och de skall vid behov kunna utnyttja de förvaltnings- och materialtjänster som centralen tillhandahåller.

Undersökningskommissionerna för utredning av storolyckor har hittills tillsatts så att de har bestått av de bästa sakkunniga som har stått till buds och som har varit opartiska i förhållande till undersökningsobjektet. Kommissionernas medlemmar och sakkunniga har i huvudsak utsetts bland medlemmar och suppleanter i planeringskommissionen för undersökning av storolyckor samt bland de sakkunniga inom olika områden som planeringskommissionen utbildar för att användas som medlemmar i undersökningskommissionerna och som för närvarande är ca 250 till antalet. Flertalet av dessa utbildade sakkunniga är statstjänstemän, men bland dem finns också kommunalanställda samt anställda inom den privata sektorn. Avsikten är att ett likadant förfarande skall tillämpas även i framtiden. I praktiken skall centralen tillsätta kommissionerna.

6 §. *Inledande av undersökning.* Denna paragraf skall innehålla ett stadgande om inledande av undersökning. För tryggande av förutsättningarna för genomförande av undersökningen är det viktigt att olycksutredningen inleds så snart som möjligt efter själva olyckan. Denna uppgift lämpar sig bäst för ett permanent organ, varför centralen för undersökning av olyckor alltid skall ha fullmakter att inleda undersökningen av en storolycka, en luftfartsolycka samt olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka eller en luftfartsolycka. Centralen skall då med stöd av 5 § 2 mom. ha samma befogenheter och samma ställning som undersökningskommissionerna vid utförandet av undersökningsuppgifter. Om man senare beslutar att tillsätta en kommission för genomförande av undersökningen, överförs undersökningsuppdraget på kommissionen så snart denna har inlett sin verksamhet.

8 §. *Utförande av undersökningen.* Det föreslås att i paragrafen skall göras mindre ändringar av språklig karaktär samt ändringar som behövs till följd av att lagens namn ändras. Undersökningskommissionerna skall fortfarande självständigt avgöra i vilken omfattning samarbete med polisen är ändamålsenligt med tanke på undersökningen av olyckor.

11 §. *Förhör.* En undersökningskommission får förhöra var och en som antas kunna tillhandahålla uppgifter som behövs för undersökningen. Enligt den gällande lagens 11 § 2 mom. skall på förhör och undersökningar som verkställs av en polisman som hör till kommissionen tillämpas vad som gäller om polisförhör och polisundersökning.

I de undersökningskommissioner som har tillsatts med stöd av lagen om undersökning av storolyckor har nästan alltid ingått en polisman som medlem. Hans närvaro har ansetts nödvändig, eftersom polisen verkställer undersökning av dödsorsaken för dem som omkommit i olyckan samt förundersökning av ett eventuellt brott i samband med olyckan, då undersökningskommissionen på ett smidigt sätt har kunnat få uppgifter som gäller dessa frågor. De polismän som har hört till undersökningskommissionerna för utredning av storolyckor har dock förhållandevis sällan verkställt förhör. Däremot har kommissionerna med stöd av lagens 13 § ofta begärt att polisen skall verkställa olika förhör som handräckning till kommissionen.

När lagen om undersökning av storolyckor trädde i kraft, gällde förundersökningslagen (449/87) ännu inte. Det fanns endast några få stadganden på lagnivå som gällde förhör och förhørsproceduren grundade sig huvudsakligen på administrativa föreskrifter. I förundersökningslagen, som trädde i kraft vid ingången av 1989, intogs exakta stadganden om förhör. Stadgandena i fråga kan, på grundval av de hänvisningsstadganden som har intagits i speciallagar, tillämpas även på andra undersökningar än brottsutredningar som polisen är skyldig att utföra på basis av lagarna i fråga. Det föreslås att i 11 § 2 mom. intas ett stadgande, enligt vilket beträffande förhör och andra undersökningar som polisen har verkställt på begäran av en kommission i tillämpliga delar skall gälla vad som stadgas om förundersökning av brottsärenden.

Eftersom förundersökningslagen skall tillämpas på alla förhör som polisen verkställer på

begäran en kommission, skall var och en ha skyldighet att på kallelse infinna sig till ett sådant förhör. Den förhörde skall upplysas om sin ställning under förhöret. Han skall vara antingen målsägande eller vittne. Förhör av en person som misstänks skyldig verkställs endast vid förundersökning av brott.

15 §. *Uppgörande av undersökningsrapport.* Det föreslås att det skall göras en ändring i paragrafen på grund av att en undersökningsrapport enligt den föreslagna 16 § inte längre i samtliga fall skall uppgöras till statsrådet.

16 §. *Handläggningen av undersökningsrapporten.* Enligt den föreslagna 1 mom. skall statsrådet fortfarande besluta om de åtgärder som föranleds av en undersökningsrapport om en storolycka eller om ett olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka. Stadgandet skall också gälla storolycka vid luftfart eller olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka vid luftfart.

Enligt det föreslagna nya 2 mom. skall en undersökningsrapport om en olycka vid luftfart eller ett olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka vid luftfart ges till justitieministeriet. I praktiken skall rapporten sändas för kännedom till parterna, Luftfartsverket samt övriga myndigheter och instanser, som kan bedömas ha särskilt intresse av saken. Ministeriet skall till instanserna i fråga kunna framlägga förslag till åtgärder som ministeriet anser vara befogade på grund av det som anförs i undersökningsrapporten. Alternativt skall ministeriet kunna ge en undersökningsrapport till statsrådet, för att statsrådet skall kunna fatta det beslut i ärendet som avses i 1 mom. Ärendet skall kunna föras till behandling i statsrådet t.ex. på grund av de omständigheter som framkommit i undersökningen eller på grund av den avsevärda allmänna betydelsen hos de förslag som har framlagts.

18 §. *Tystnadsplikt.* Den brottsbeteckning som ingår i straffstadgandet i 2 mom. föreslås bli ändrad så att beteckningen motsvarar det nya namn på lagen som har föreslagits.

21 §. *Närmare stadganden.* Med stöd av det stadgande om bemyndigande som ingår i paragrafen skall närmare stadganden kunna utfärdas om de praktiska förfaringssätten vid undersökning av olyckor, t.ex. om samarbetet mellan myndigheter, om andra myndigheters skyldighet att lämna uppgifter till undersökningsinstanserna, om undersökningsinstansernas skyldighet att lämna uppgifter, om under-

sökningsrapporternas allmänna form och innehåll samt om andra motsvarande omständigheter. Genom förordning skall också utfärdas närmare stadganden om olycksundersökningscentralen och undersökningskommissionerna. Något utkast till en sådan förordning har inte bifogats denna regeringsproposition.

Ikraftträdelsestadgande. Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som den nya luftfartslagen.

2. Närmare stadganden och bestämmelser

Med stöd av den föreslagna luftfartslagen skall det utfärdas en luftfartsförordning. Förordningen skall innehålla med stöd av 48 § utfärdade stadganden om anordningar och verksamhet som äventyrar flygsäkerheten samt ett med stöd av lagens 93 § 3 mom. utfärdat stadganden om giltigheten hos stadganden och bestämmelser som har utfärdats med stöd av den gällande luftfartslagen och den gällande luftfartsförordningen. De stadganden och bestämmelser som inte strider mot den föreslagna luftfartslagen eller luftfartsförordningen skall fortsätta gälla.

Genom förordning skall utfärdas endast sådana stadganden som uttryckligen skall utfärdas genom en författning på förordningsnivå. Närmare föreskrifter som gäller luftfart skall meddelas av Luftfartsverket med stöd av de befogenheter som ingår i lagen. Dessutom skall Luftfartsverket vid behov för Finlands del fastställa och publicera sådana krav som stämmer överens med de internationella luftfartsnormerna. Föreskrifter som gäller luftfart skall vanligen publiceras i Luftfartsverkets luftfartsbestämmelsesamling, om det inte i särskilda fall är möjligt att hänvisa direkt till en internationell norm. Luftfartsbestämmelsesamlingen innehåller för närvarande ca 200 luftfartsbestämmelser.

3. Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

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

1.

Luftfartslag

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

1 kap.

Allmänna stadganden

1 §

Tillämpningsområde

Vid luftfart inom finskt område skall denna lag iakttas.

Denna lag skall iakttas även vid luftfart med finskt luftfartyg utanför finskt område, om inte något annat följer av de internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Under de förutsättningar som nämns i 2 mom. samt på det sätt som därom i fråga om ett enskilt luftfartyg och dess besättning har överenskommit mellan behöriga myndigheter i Finland och den stat där luftfartyget är registrerat, skall 3—5 och 12 kap. iakttas även vid luftfart med utländskt luftfartyg utanför finskt område, om en operatör (operator) som råder över ett sådant luftfartyg med stöd av hyresavtal eller något annat dylikt avtal har sin bonings- eller hemort eller sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Finland.

2 §

Utfärdande av trafikregler för luftfart samt vissa bestämmelser som gäller luftfart

Luftfartsverket utfärdar och publicerar trafikregler för luftfart samt meddelar andra behövliga föreskrifter som skall iakttas vid luftfart inom finskt område för förebyggande av sammanstötningar eller andra olyckshändelser, olägenheter eller skador. Luftfartsverket skall förhandla med försvarsministeriet eller inrikesministeriet innan en sådan ändring i trafikreglerna görs som inverkar på specialbehoven inom den militära luftfarten eller gränsbevakningsväsendets luftfartsverksamhet.

Luftfartsverket fastställer och publicerar vid behov bestämmelser i enlighet med de internationella normerna för luftfart och utfärdar bestämmelser om i Finland behövliga undantag och tillägg till dessa normer inom gränserna för vad de internationella förpliktelser som är bindande för Finland tillåter. Om föreskrifter i

enlighet med de internationella normerna gällande undersökning av luftfartsolyckor stadgas särskilt.

3 §

Militär luftfart

Om militär luftfart stadgas särskilt genom förordning. Stadgandena i 66 § i denna lag och de trafikregler för luftfart som Luftfartsverket utfärdar samt de föreskrifter som Luftfartsverket meddelar med stöd av 52 och 56 §§ skall dock iakttas även vid militär luftfart.

Militärt luftfartyg som utför territoriellt övervakningsuppdrag eller utför övningsuppdrag inom ett område som är förbjudet för annan luftfart kan dock, på det sätt som därom stadgas särskilt, avvika från de trafikregler och föreskrifter som avses i 1 mom., om utförandet av uppdraget förutsätter det och om flygsäkerheten inte äventyras.

4 §

Undantag som gäller statsluftfartyg

Om inget hinder föreligger med tanke på flygsäkerheten, kan Luftfartsverket meddela från denna lag avvikande föreskrifter om luftfart med luftfartyg och bevilja enskilda undantag från denna lag för ett luftfartyg som utan att vara militärt används uteslutande för statsändamål.

Stadgandena i 66 § och de trafikregler för luftfart som Luftfartsverket utfärdar samt de föreskrifter som Luftfartsverket meddelar med stöd av 52 § skall dock iakttas även vid luftfart med luftfartyg som används för statsändamål.

Luftfartyg som används för statsändamål och som utför territoriellt övervakningsuppdrag eller utför övningsuppdrag inom ett område som är förbjudet för annan luftfart kan dock, på det sätt som därom stadgas särskilt, avvika från de trafikregler som avses i och föreskrifter enligt 2 mom., om utförandet av uppdraget förutsätter det och om flygsäkerheten inte äventyras.

När ett statsluftfartyg används för de ändamål som nämns i 3 mom. kan det utrustas med

specialanordningar, i fråga om vilka den myndighet som använder luftfartyget skall ansvara för godkännande, användning och tillsyn.

5 §

*Undantag som gäller luftfartyg
av särskild art*

Om inget hinder föreligger med hänsyn till flygsäkerheten, kan Luftfartsverket meddela från 2—6, 8 och 11 kap. avvikande föreskrifter om luftfartyg av särskild art och om användningen av dessa luftfartyg samt bevilja luftfartyg av särskild art enskilda undantag från nämnda stadganden.

Med *luftfartyg av särskild art* avses luftfartyg som inte har någon förare eller som framdrivs med någon annan kraftkälla än en motor eller som med hänsyn till konstruktion, manöversätt eller bruksändamål kan anses vara av särskild art, såsom segelflygplan, motorsegelflygplan, ultralätta flygplan, luftskepp eller varmluftsballonger.

6 §

Luftfart inom finskt område

Ett luftfartyg som används till luftfart inom finskt område skall ha finsk nationalitet eller nationalitet i en stat som är medlem i Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), eller ett särskilt, av Luftfartsverket utfärdat tillstånd, om inte något annat följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om det tillstånd som avses i 1 mom. och om villkoren för detta tillstånd.

Luftfartsverket meddelar föreskrifter om sådana anordningar som används till luftfart och som inte kan betraktas som luftfartyg samt om användningen av dessa anordningar, om det är nödvändigt med tanke på flygsäkerheten eller för att hindra skadliga miljöverknningar. Anordningar som avses i detta moment är bland annat fallskärmar, samt glidare, skärmar, modellflygplan samt vädersonder av ett visst slag.

7 §

*Förbjudande och inskränkning
av luftfart*

Av tvingande försvarsskäl eller för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet kan

luftfarten inskränkas eller förbjudas på det sätt som stadgas närmare genom förordning.

För upprätthållande av allmän ordning och säkerhet kan Luftfartsverket tillfälligt inskränka eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst två veckor.

2 kap.

**Luftfartygs registrering, nationalitet och
märkning**

8 §

Luftfartygsregistret

För främjande av flygsäkerheten och individualisering av luftfartyg för Luftfartsverket ett offentligt luftfartygsregister, med hjälp av vilket flygverksamheten och luftfartygens luftvärdighet övervakas. Registret kan föras med hjälp av automatisk databehandling.

I registret införs behövliga uppgifter om luftfartyget, dess ägare, innehavare, operatör och ombud. I registret införs också i luftfartyg fastställda inteckningar och förnyande och dödande av dessa inteckningar samt ändringar i inteckningarnas inbördes förmånsrätt.

Följande uppgifter ett luftfartyg ägare, innehavare, operatör och ombud om får såsom personuppgifter införas i registret:

- 1) namn, adress och övriga kontaktuppgifter,
- 2) personbeteckning eller affärs- och samfundssignum samt
- 3) hemort.

I fråga om innehavare och operatör får dessutom införas besittnings- och nyttjanderättsens art.

Luftfartsverket kan publicera en förteckning över de uppgifter som har införts i registret. I fråga om ägare, innehavare, operatör och ombud får publiceras namn, adress och kontaktuppgifter.

9 §

Registreringsvillkor

Ett luftfartyg får registreras i Finland, om

- 1) luftfartygets ägare, innehavare eller operatör är bosatt eller, ifall det är fråga om en juridisk person, har sin hemort inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, och
- 2) luftfartyget har ett luftvärdighetsbevis som har utfärdats eller godkänts i Finland.

Om ägaren, innehavaren eller operatören av

ett luftfartyg är bosatt eller, ifall det är fråga om en juridisk person, har sin hemort i någon annan stat inom Europeiska ekonomiska gemenskapen än Finland, är en ytterligare förutsättning för registrering att luftfartygets huvudsakliga avgångsplats är i Finland.

En ägare, innehavare eller operatör skall ha ett behörigt ombud i Finland.

Ett luftfartyg som är registrerat i en främmande stat får inte registreras i Finland.

Luftfartsverket kan av särskilda skäl registrera ett luftfartyg i Finland utan hinder av vad som i 1 mom. 1 punkten stadgas om ägarens, innehavarens eller operatörens bopings- eller hemort.

10 §

Ansökan om registrering

Ansökan om registrering skall göras hos Luftfartsverket. Ansökan skall åtföljas av en utredning om att de villkor som stadgas i 9 § uppfylls samt av annan utredning som närmare bestäms av Luftfartsverket.

11 §

Interimistisk registrering

Om de villkor för registrering som stadgas i 9 § 1 mom. 1 punkten samt 2—4 mom. uppfylls, får ett luftfartyg på ansökan registreras interimistiskt för viss tid.

Ett luftfartyg som är under byggnad får på ansökan registreras interimistiskt för viss tid, om arbetet har fortskridit så långt att fartyget kan identifieras och de villkor för registrering som stadgas i 9 § 1 mom. 1 punkten samt 2—4 mom. uppfylls.

12 §

Ändringar i registeruppgifterna

Om ett luftfartyg byter ägare, innehavare eller operatör eller om ett ombud för någon av dessa byts eller om en ändring har skett i de villkor för registrering som nämns i 9 § 1—3 mom. eller i andra omständigheter som finns upptagna i registret och som Luftfartsverket närmare fastställer, skall ägaren anmäla detta till Luftfartsverket. Till anmälan skall fogas en utredning som Luftfartsverket föreskriver.

Har ett luftfartyg för längre tid än 30 dagar överlåtits till någon annan för att användas av denne för egen räkning, skall överlåtaren an-

mäla detta till Luftfartsverket. Anmälan enligt detta moment skall åtföljas av avtalshandlingen eller undertecknas av parterna.

Ett luftfartygs ägare, innehavare eller operatör kan, när hans äganderätt, besittningsrätt eller nyttjanderätt har upphört, anmäla uppgift om detta för införande i registret. Till anmälan skall fogas en utredning som Luftfartsverket föreskriver.

Anmälan om ändringar som avses i 1 och 2 mom. skall göras till Luftfartsverket inom 14 dagar efter ändringen. Har anmälan inte gjorts, kan Luftfartsverket förbjuda användningen av luftfartyget.

13 §

Avförande av luftfartyg ur luftfartygsregistret

Luftfartsverket skall avföra ett luftfartyg ur registret, om

1) de villkor som nämns i 9 § 1 mom. 1 punkten eller 2 mom. inte längre uppfylls, eller om det inte längre finns särskilda skäl enligt 5 mom. i samma paragraf att hålla luftfartyget i registret,

2) luftfartyget har förstörts, nedskrotats eller försvunnit, eller

3) luftfartygets luftfärdighetsbevis under två år inte har varit i kraft och luftfartyget inte därefter inom en av Luftfartsverket fastställd tid på nytt har konstaterats vara luftvärdigt.

Är en inteckning i luftfartyget i kraft, krävs för avförande ur registret dessutom inteckningshavarens samtycke.

14 §

Luftfartygs nationalitet och märkning

Ett luftfartyg som är registrerat i Finland har finsk nationalitet.

Ett luftfartyg skall märkas med nationalitets- och registreringsbeteckningar enligt Luftfartsverkets föreskrifter.

15 §

Registreringsbevis

Luftfartsverket skall utfärda registreringsbevis över registrering av ett luftfartyg och

interimistiskt registreringsbevis över interimistisk registrering av ett luftfartyg.

3 kap.

Luftfartygs luftvärdighet

16 §

Kapitlets tillämpningsområde

Detta kapitel skall tillämpas, om inte något annat följer av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller av andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

17 §

Luftvärdighet

Ett luftfartyg skall vara luftvärdigt när det används till luftfart. Ett fartyg betraktas som luftvärdigt endast om det har planerats, tillverkats, utrustats och underhållits på ett sådant sätt samt i fråga om sina flygegenskaper är sådant att det tryggt kan användas till luftfart. Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om kraven på luftvärdighet.

Luftfartsverket kan bevilja tillstånd till att ett luftfartyg får användas till luftfart för prövning av dess flygenskaper, även om fartygets luftvärdighet inte är fullt klarlagd, eller i övrigt av särskild anledning, även om fartyget inte helt uppfyller kraven på luftvärdighet.

18 §

Upprätthållande av och tillsyn över luftvärdighet

Ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg som används till luftfart skall se till att fartyget är luftvärdigt. Ägaren, innehavaren, operatören eller den som har anförtrodd underhåll eller reparation av fartyget skall utan dröjsmål underrätta Luftfartsverket om omständigheter som kan ha väsentlig betydelse för fartygets luftvärdighet.

Luftfartsverket skall tillse att luftfartyg samt tillbehör, komponenter och utrustning till dessa uppfyller kraven på luftvärdighet. Luftfartsverket har rätt att av ett luftfartygs ägare, innehavare eller operatör få de uppgifter som behövs för övervakningen av luftvärdigheten samt rätt att granska fartyget och förordna att provflygningar skall flygas med detta. Luft-

fartsverket meddelar närmare föreskrifter om de granskningar och prov som behövs för att fastställa luftvärdigheten.

19 §

Luftvärdighetsbevis och intyg över typgodkännande

Luftfartsverket utfärdar luftvärdighetsbevis för ett luftfartyg som har befunnits luftvärdigt. Luftfartsverket kan utfärda intyg över typgodkännande för en luftfartygstyp som har befunnits uppfylla kraven på luftvärdighet. Beviset eller intyget utfärdas för viss tid eller tills vidare och det kan förnyas. I beviset eller intyget skall vid behov uppställas villkor för fartygets användning. Ett bevis eller intyg kan återkallas, om det konstateras eller misstänks att ett luftfartyg inte längre är luftvärdigt och fartyget inte sätts i luftvärdigt skick eller visas vara luftvärdigt.

Luftfartsverket kan godkänna ett utländskt luftvärdighetsbevis eller intyg över typgodkännande, om luftfartyget uppfyller de krav som ställs för utfärdande av finskt bevis eller intyg. På återkallande av godkännande tillämpas 1 mom.

Om villkor har uppställts för utfärdande, förnyande eller godkännande av bevis eller intyg och om dessa villkor inte har uppfyllts, kan Luftfartsverket förbjuda användningen av luftfartyget till luftfart till dess att de nämnda villkoren har uppfyllts.

20 §

Utsläpp

Ett luftfartyg skall vara planerat, tillverkat, utrustat och underhållet så, att fartygets buller och annat utsläpp inte åsamkar omgivningen skada eller avsevärd olägenhet. Luftfartsverket meddelar närmare tekniska föreskrifter om buller och annat utsläpp.

21 §

Tillverkning och underhåll

För tillverkning av luftfartyg och för utförande av underhålls-, reparations- eller ändringsarbeten krävs Luftfartsverkets tillstånd. Detsamma gäller i fråga om tillbehör, komponenter och utrustning till luftfartyg. Tillstånd krävs dock inte för mindre underhålls-, reparations- och ändringsarbeten eller för arbeten

som utförs som underleveranser för tillståndshavarens räkning och som Luftfartsverket anger närmare och vid behov meddelar föreskrifter om.

Tillstånd utfärdas, om sökanden i fråga om organisation, personalens kompetens, arbetsredskap, arbetsutrymmen och arbetsmetoder samt även i övrigt uppfyller de krav som Luftfartsverket ställer för tryggande av flygsäkerheten. Tillstånd utfärdas för viss tid eller tills vidare och det kan bindas vid villkor som anses nödvändiga.

Ett tillstånd kan ändras, begränsas eller återkallas eller utövanget av den verksamhet som tillståndet avser kan tillfälligt förbjudas, om förutsättningar för beviljande av tillståndet inte längre föreligger eller om tillståndshavaren i väsentlig grad underlåter att iaktta villkoren i tillståndet eller underlåter att iaktta andra föreskrifter som gäller den verksamhet tillståndet avser.

4 kap.

Certifikat och kompetensbevis

22 §

Certifikatregister

För främjande av flygsäkerheten och för utförande av andra uppgifter inom Luftfartsverkets verksamhetsområde skall Luftfartsverket föra ett certifikatregister, med vars hjälp utbildning, erfarenhet och hälsotillstånd hos innehavarna av certifikat, kompetensbevis eller behörighet som har utfärdats eller givits av Luftfartsverket övervakas. Registret kan föras med hjälp av automatisk databehandling.

I registret kan införas uppgifter om personer som har av Luftfartsverket utfärdat certifikat eller kompetensbevis eller behörighet som har givits av Luftfartsverket, eller som har haft sådant certifikat eller kompetensbevis eller sådan behörighet.

I registret får införas följande uppgifter:

1) personens namn, personbeteckning, medborgarskap, hemort, adress och kontaktuppgifter,

2) språk,

3) uppgifter om certifikat, kompetensbevis, behörighet, sådan utbildning och sådana prov och läkarundersökningar som hänför sig till luftfart, luftfartsförseelser och påföljderna för dessa, samt

4) övriga uppgifter som behövs med tanke på tillsynen över flygsäkerheten.

Om ändring sker i de uppgifter som införts i registret, skall innehavaren av certifikatet, kompetensbeviset eller behörighet anmäla ändringen till Luftfartsverket inom 14 dagar. Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om hur ändringarna skall anmälas.

23 §

Utlämnande av uppgifter ur certifikatregistret och tystnadsplikt

För tillsynen över certifikat, kompetensbevis eller behörighet får Luftfartsverket använda samt till inhemska och utländska myndigheter lämna ut uppgifter som har införts i certifikatregistret.

Detaljerade uppgifter som gäller i registret införda personers förseelser och hälsotillstånd får inte röjas för utomstående. Om straff för brott mot den tystnadsplikt som åligger tjänstemän och offentligt anställda arbetstagare stadgas i 40 kap. 5 § strafflagen.

Luftfartsverket får lämna ut andra uppgifter och personbeteckningar än sådana som avses i 2 mom. också för andra ändamål än de som nämns i 1 mom. Uppgifter om en registrerad persons namn och adress får dock inte lämnas ut i en form som lämpar sig för automatisk databehandling, om den registrerade personen har förbjudit att uppgifterna lämnas ut.

24 §

Certifikat och kompetens som krävs av den som utför uppgift ombord på luftfartyg

Den som utför en uppgift ombord på ett luftfartyg skall ha ett av Luftfartsverket utfärdat eller godkänt certifikat, eller ett i en främmande stat utfärdat certifikat som i enlighet med de internationella förpliktelser som är bindande för Finland erkänns i Finland, eller skall i övrigt uppfylla de kompetensvillkor som Luftfartsverket fastställer. Luftfartsverket föreskriver vid behov om kompetensbevis för utförandet av en sådan uppgift ombord på ett luftfartyg för vilken inte krävs certifikat.

För att certifikat skall utfärdas krävs det att sökanden i fråga om ålder, hälsotillstånd, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenhet uppfyller de kompetensvillkor som Luftfartsverket ställer samt även i övrigt är lämplig

som innehavare av certifikat. Luftfartsverket meddelar vid behov särskilda föreskrifter om villkoren för utfärdande av kompetensbevis.

Certifikat och kompetensbevis utfärdas för viss tid eller tills vidare. I certifikatet och kompetensbeviset skall bestämmas vilka uppgifter innehavaren av certifikatet eller kompetensbeviset skall ha rätt att utföra.

25 §

Certifikat och kompetensbevis som krävs av den som utför uppgift inom markorganisationen

Luftfartsverket föreskriver vid behov om kompetens och certifikat eller kompetensbevis eller om utbildningstillstånd och utbildning som krävs för utförande av en sådan uppgift inom markorganisationen som flygsäkerheten är beroende av. På utfärdande, ändring och återkallande av utbildningstillstånd samt på tillfälligt förbud mot utövande av verksamheten i fråga tillämpas vad som stadgas i 21 §.

Vad som stadgas i 38 § tillämpas på motsvarande sätt på den, som inom markorganisationen utför en uppgift som flygsäkerheten är beroende av.

26 §

Behörighet

Behörighet är ett särskilt villkor, en särskild begränsning eller rättighet som har fogats till certifikatet eller kompetensbeviset. Behörigheten ges av Luftfartsverket för viss tid eller tills vidare.

Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om behörigheter.

27 §

Återkallande av certifikat, kompetensbevis och behörighet

Ett certifikat skall återkallas, om

1) innehavaren av certifikatet på grund av sjukdom, handikapp eller annan sådan orsak som inverkar på flygsäkerheten inte längre uppfyller kompetensvillkoren för erhållande av certifikat, eller

2) innehavaren av certifikatet vad kunskaper

och färdigheter beträffar inte längre uppfyller de kompetensvillkor som ställs för erhållande av certifikat.

Ett certifikat kan återkallas eller de uppgifter som innehavaren av certifikatet har rätt att utföra kan begränsas, om

1) innehavaren av certifikatet uppsåtligen eller av vårdslöshet har handlat i strid med sin plikt i en uppgift som inverkar på flygsäkerheten,

2) innehavaren av certifikatet upprepade gånger genom att bryta mot luftfartsbestämmelserna har visat bristande vilja eller förmåga att iaktta dessa eller

3) innehavaren av certifikatet på grund av sina levnadsvanor eller andra personliga omständigheter är olämplig att sköta de uppgifter som förutsätts i certifikatet.

När en myndighet prövar eller behandlar en omständighet som kan leda till att ett certifikat återkallas, kan Luftfartsverket bestämma att certifikatet inte är i kraft förrän frågan om återkallande av certifikatet har avgjorts.

I de fall som avses i 1—3 mom. kan Luftfartsverket ålägga innehavaren av ett certifikat att genast lämna in sitt certifikat till myndigheten.

Om certifikatet inte återkallas permanent, skall i beslutet fastställas en tid inom vilken certifikatet inte ges ut. Tiden börjar löpa från det att personen i fråga har delgetts beslutet eller senast när certifikatet upphör att gälla.

Vad som i 1—5 mom. stadgas om de åtgärder som gäller certifikat tillämpas även på kompetensbevis och behörighet.

28 §

Varning

I stället för återkallande av certifikat, behörighet eller kompetensbevis kan innehavaren av certifikat, behörighet eller kompetensbevis ges en skriftlig varning, om detta kan anses tillräckligt med beaktande av de omständigheter i sin helhet som framgår av fallet.

29 §

Fastställande av kompetens och skyldighet att anmäla omständigheter som inverkar på kompetensen

Den som ansöker om certifikat samt en innehavare av ett certifikat är skyldig att till Luftfartsverket anmäla omständigheter av be-

tydelse för sin kompetens och underkasta sig läkarundersökningar samt andra undersökningar och prov på det sätt som Luftfartsverket närmare föreskriver.

Den läkare som har utfört läkarundersökning på den som ansöker om certifikat eller innehar certifikat samt den läkare som har skött eller sköter den som ansöker om eller innehar certifikat eller en sammanslutning som utövar sjukvårds- eller underhållsverksamhet skall utan hinder av stadgandena om tystnadsplikt på begäran lämna myndigheterna uppgifter om omständigheter som eventuellt inverkar på erhållandet av eller giltigheten hos ett certifikat.

Vad som stadgas i 1 mom. tillämpas också på dem som ansöker om kompetensbevis eller behörighet samt på innehavare av kompetensbevis eller behörighet.

30 §

Utländskt certifikat

I fråga om godkännande samt återkallande av godkännande av utländskt certifikat skall i tillämpliga delar detta kapitel iakttas.

Luftfartsverket kan av de skäl som nämns i 27 § bestämma att ett utländskt certifikat som har godkänts i Finland inte berättigar till luftfart inom finskt område.

5 kap.

**Luftfartygs befälhavare och besättning
samt tjänstgöring ombord**

31 §

Luftfartygs befälhavare

Ombord på ett luftfartyg skall finnas en befälhavare när fartyget används till luftfart. Luftfartygets befälhavare förordnas av luftfartygets ägare, innehavare eller operatör.

32 §

Luftfartygs besättning

Ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg skall svara för att luftfartyget är tryggt bemannat när det används till luftfart.

Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om bemanningen.

33 §

Befälhavarens myndighet

Befälhavaren 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 sådan för vilken denne har anställts.

Om ordning, säkerhet eller något annat sådant 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.

34 §

*Förberedande och genomförande
av flygning*

Befälhavaren skall, innan en flygning påbörjas, försäkra sig om att luftfartyget är luftvärdigt och att flygningen även i övrigt har förberetts i enlighet med stadganden och bestämmelser.

Befälhavaren skall iaktta bestämmelserna och begränsningarna i den av luftfartsmyndigheten godkända flyghandboken samt se till att stadganden och bestämmelser iakttas under flygningen.

35 §

Försorg om luftfartyg, passagerare och gods

Befälhavaren och besättningen är skyldiga att dra försorg om luftfartyget samt passagerare och gods som transporteras i fartyget. Råkar ett luftfartyg i nöd skall befälhavaren och besättningen skydda fartyget samt personer och egendom ombord.

36 §

Anmälningsskyldighet

Befälhavaren är skyldig att enligt Luftfartsverkets föreskrifter anmäla en olycka, ett olyckstillbud, ett fel på luftfartyget eller någon annan omständighet som inverkar på flygsäkerheten.

37 §

Ordning och tvångsmedel

Om ett luftfartyg är i fara eller om passage-rarnas eller besättningens säkerhet annars kräver det har befälhavaren rätt att använda alla tillbörliga medel, såsom gripande, visitering av personer eller kontroll av gods eller andra motsvarande åtgärder, som är nödvändiga för återställande av ordningen eller för avvärjande av fara som hotar säkerheten. Varje medlem av besättningen är skyldig att utan särskild order ge befälhavaren nödvändigt bistånd, och på befälhavarens uppmaning har också en passagerare rätt att ge sådant bistånd.

Medlemmar av besättningen samt passagerare har rätt att utan befälhavarens uppmaning vidta försvarbara förhindrande åtgärder, när det finns motiverad anledning att tro att en sådan åtgärd är nödvändig för att skydda fartyget eller personer eller egendom ombord.

38 §

Rusmedel och försämring av flygdugligheten

En uppgift ombord på ett luftfartyg får inte utföras av den som till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller som har nyttjat något annat rusmedel än alkohol så, att det i hans organism finns en konstaterbar mängd därav.

En uppgift som inverkar på flygsäkerheten får inte heller skötas av en person som på grund av sjukdom eller trötthet eller någon annan sådan orsak inte kan sköta uppgiften utan att äventyra flygsäkerheten.

6 kap.

Flygplatser och markutrustning

39 §

Definitioner

En *flygplats* är ett bestämt land- eller vattenområde som helt eller delvis har anordnats så att luftfartyg skall kunna landa, starta samt röra sig till lands och på vattnet.

Till en flygplats hör

1) på landområden ett manöverområde och en stationsplatta,

2) på vattenområden ett manöverområde och därtill hörande kaj- eller andra förtöjningsplatser,

3) räddningsvägar och de skyddsområden,

områden med hinderbegränsningar och andra områden, vilkas innehav driften och användningen av flygplatsen kräver, och

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

En *flygplats* kan också vara ett område med fast flygtrafikledningstjänst.

En *flygplats för lätta luftfartyg* är en flygplats som används till flygverksamhet med segel- och motorsegelflygplan, luftskepp, varmluftsballonger och andra lätta luftfartyg som Luftfartsverket definierar närmare.

Annat område som *tjänar luftfarten* är ett sådant område på vilket finns från flygplatsområdet avskilda byggnader, konstruktioner eller anordningar som tjänar luftfarten.

40 §

Användning av flygplatser och tillfälliga platser för start och landning

För start och landning av luftfartyg får endast användas flygplatser som avses i 39 § eller områden som avses i 3 mom. i denna paragraf. Detta gäller inte nödsituationer, nödlandningar eller andra därmed jämförbara fall.

Användningen av en flygplats som är i allmänt bruk skall vara tillåten på samma villkor för alla, om inte Luftfartsverket begränsar eller helt förbjuder någon verksamhet.

För start och landning av luftfartyg får i enlighet med Luftfartsverkets föreskrifter tillfälligt användas ett öppet vattenområde samt med samtycke av områdets ägare eller innehavare något annat land- eller vattenområde, även om området inte särskilt har organiserats för ett sådant ändamål.

När tillstånd av vattenområdets ägare eller innehavare behövs för verksamhet enligt 3 mom., kan samtycke i fråga om ett samfällt vattenområde på ett icke organiserat delägarlags vägnar ges av fiskelagets styrelse.

41 §

Begränsning av nyttjanderätten

Luftfartsverket föreskriver för hurudan trafik eller annan luftfart en flygplats får användas. Militärflygplatser får användas till civil luftfart endast med försvarsministeriets samtycke på villkor som Luftfartsverket bestämmer.

Om det krävs av hänsyn till flygsäkerheten

och för att trafiken skall kunna löpa smidigt eller för idkande av näring eller förebyggande av skadliga miljöverknningar, kan Luftfartsverket förbjuda eller begränsa användningen av ett visst område för starter och landningar. Luftfartsverket skall höra länsstyrelsen samt vid behov andra myndigheter, om skälet till förbudet eller begränsningen är något annat än flygsäkerhet eller att trafiken skall kunna löpa smidig.

42 §

Byggnadstillstånd

För inrättande av en flygplats eller något annat område som tjänar luftfarten krävs tillstånd av Luftfartsverket. Detsamma gäller sådana ändringar av flygplatser eller nämnda områden som kan ha avsevärda verknningar för flygsäkerheten eller landskapsbilden.

Till en ansökan om tillstånd som gäller ett projekt som avses i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/94) skall fogas en miljökonsekvensbeskrivning enligt nämnda lag. Till den del beskrivningen innehåller de uppgifter om miljökonsekvenser som behövs för tillämpningen av denna lag, krävs inte samma utredning en gång till. Av beslutet om tillstånd skall framgå hur bedömningen enligt nämnda lag har beaktats.

Trafikministeriet kan i enskilda fall förbehålla sig rätten att avgöra ett ärende som avses i 1 mom.

Vid inrättande eller ändring av en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfarten skall vidare iakttas vad som stadgas om planläggning, miljöstillstånd, byggande samt inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter, om inte något annat följer av detta kapitel.

Byggnadslagens (370/58) och byggnadsförordningens (266/59) stadganden om åtgärdstillstånd skall inte tillämpas på byggande av flygplatsområden och inte på byggande av sådana anordningar och konstruktioner som är oundgängliga för flygsäkerheten och flygtrafiken, såsom radiofyrrar för luftfart och radaranläggningar samt skyddsanläggningar för dessa.

43 §

Hörande i samband med behandlingen av ärenden som gäller byggnadstillstånd

Innan tillstånd till byggande av en flygplats beviljas skall kommunen samt, enligt ärendets

art, den regionala miljöcentralen, förbundet på landskapsnivå, miljöministeriet och försvarsmi-
nisteriet beredas tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

Om ansökan om byggnadstillstånd avser byggande eller i 42 § avsedd ändring av ett annat område som tjänar luftfarten än en flygplats eller konstruktioner och anordningar på en sådan skall kommunen samt, enligt ärendets art, andra behöriga myndigheter samt grannar beredas tillfälle att avge utlåtande i ärendet innan byggnadstillstånd beviljas.

44 §

Beviljande av byggnadstillstånd

Byggnadstillstånd beviljas, om en flygplats eller ett annat område tjänar luftfarten samt byggnader, konstruktioner och anordningar på flygplatsen eller området uppfyller de krav som Luftfartsverket ställer med hänsyn till vad flygsäkerheten förutsätter och om miljöstillstånd har beviljats för flygplatsen i de fall lagen om miljöstillstånds-förfarande (735/91) kräver det.

Till tillståndet kan fogas villkor som anses nödvändiga och tillståndet kan återkallas, om villkoren inte uppfylls eller om förutsättningarna för beviljande av tillstånd inte längre föreligger.

45 §

Tillstånd till drift av flygplats

Luftfartsverkets tillstånd skall sökas för drift av flygplats, om inte något annat stadgas nedan. I tillståndet bestäms vem som driver flygplatsen, vem som är flygplatschef och verksamhetsvillkoren för flygplatsen.

Trafikministeriet kan i enskilda fall förbehålla sig rätten att avgöra ett ärende som avses i 1 mom.

Tillstånd krävs inte för drift av en flygplats som drivs av Luftfartsverket eller ett dotterbolag till detta. Tillstånd krävs inte heller för drift av en flygplats som drivs av något annat statligt ämbetsverk eller någon annan statlig inrättning, om flygplatsen används endast för ämbetsverkets eller inrättningens egen flygverksamhet.

46 §

Beviljande och återkallande av tillstånd till drift av flygplats

Tillstånd till drift av flygplats beviljas, om

flygplatsen och den som driver flygplatsen uppfyller de krav som Luftfartsverket ställer med hänsyn till vad flygsäkerheten förutsätter. Ett tillstånd till drift av flygplats gäller tills vidare eller för viss tid, dock högst lika länge som tillståndshavaren har rätt att använda flygplatsens land- eller vattenområde. Tillståndet kan återkallas, om tillståndshavaren upprepade gånger bryter mot tillståndsvillkoren eller mot andra bestämmelser som gäller den verksamhet tillståndet avser.

47 §

Flygplatser för lätta luftfartyg

Tillstånd behöver inte sökas för byggande och drift av flygplatser för lätta luftfartyg. Den som kommer att driva en sådan flygplats skall dock 90 dagar innan byggandet inleds samt 90 dagar innan en sådan flygplats tas i bruk lämna anmälan till Luftfartsverket. Luftfartsverket bestämmer vilka uppgifter som skall framgå av anmälan.

Luftfartsverket kan i syfte att förhindra av att flygsäkerheten äventyras eller att skadliga miljöverknningar uppstår eller av försvarsskäl förbjuda byggandet eller ibruktagandet av en flygplats för lätta luftfartyg eller ställa sådana villkor för byggande och ibruktagande av flygplatsen som verket anser behövliga.

Vid byggande eller ändring av en flygplats för lätta luftfartyg skall iakttagas vad som stadgas om planläggning, byggnadslov och miljö-tillstånd.

48 §

Godkännande av ibruktagandet av byggnader, konstruktioner och anordningar

Luftfartsverkets godkännande krävs innan byggnader, konstruktioner och anordningar på flygplatsområden och andra områden som betjänar luftfart tas i bruk efter att de har byggts eller ändrats. Luftfartsverkets godkännande krävs dock endast om byggnaden, konstruktionen eller anordningen eller ändringen kan inverka på flygsäkerheten.

49 §

Förbud mot användning av flygplats

Luftfartsverket eller den som driver flygplatsen kan förbjuda eller begränsa användningen av en flygplats eller ett annat område,

en annan byggnad, konstruktion eller anordning som betjänar luftfarten om det är nödvändigt med tanke på flygsäkerheten.

50 §

Granskning av flygplats och annat område som betjänar luftfarten

Luftfartsverket har rätt att för övervakning av flygsäkerheten granska flygplatser och andra områden som betjänar luftfarten samt byggnader, konstruktioner och anordningar på dessa flygplatser och områden, dock inte byggnadernas bostadsutrymmen.

51 §

Närmare föreskrifter

Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om teknik och verksamhet som gäller byggande och drift av flygplatser.

7 kap.

Flygtrafiktjänst

52 §

Tryggande av flygsäkerheten

För tryggande av flygtrafiksäkerheten och för underlättande av trafiken samt för samordning av den civila och militära luftfartens behov skall ordnas flygkontroll och annan flygtrafikledningstjänst samt flyginformationstjänst, teletjänst för lufttrafiken och meteorologisk tjänst på det sätt och i den omfattning som Luftfartsverket föreskriver. Om motsvarande tjänster som ordnas endast för militär luftfart bestämmer försvarsministeriet efter att ha rådgjort med Luftfartsverket.

Luftfartsverket bestämmer, efter att ha överlagt med försvarsministeriet, inom vilka luftleder och andra områden lufttrafiken är särskilt reglerad.

Luftfartsverket meddelar behövliga föreskrifter om regleringen av lufttrafiken. Om regleringen inverkar på den militära luftfarten, skall Luftfartsverket höra försvarsministeriet.

53 §

Flygvägar och gränsövergångsställen som används av luftfartyg

Luftfartsverket kan bestämma de flygvägar

som luftfartyg skall följa vid flygning inom finskt område och, efter att ha överlagt med inrikesministeriet, meddela särskilda föreskrifter om flygning över riksgränsen.

54 §

Flygräddningstjänst

Luftfartsverket meddelar föreskrifter om åtgärder med tanke på situationer då ett luftfartyg är nödställt, saknat eller förolyckat eller fara hotar lufttrafiken.

Luftfartsverket kan ålägga ägaren, innehavaren eller operatören av ett luftfartyg samt den som tjänstgör ombord på ett luftfartyg eller på en flygplats eller en annan anläggning för luftfart att delta i flygräddningstjänsten, om luftfartyget är nödställt, saknat eller förolyckat eller fara hotar lufttrafiken, samt att delta i flygräddningsövningar, om inte giltiga skäl hindrar honom.

Genom förordning stadgas om de grunder enligt vilka ersättning betalas för deltagande i flygräddningstjänst och övningar för denna. För person- eller egendomsskador som åsamkats en person som ålagts att delta i flygräddningstjänst skall av statens medel betalas ersättning enligt skadeståndslagen (412/74).

55 §

Ingripande i ett luftfartygs färd

När allmän ordning och säkerhet kräver det kan Luftfartsverket eller, i fall som Luftfartsverket bestämmer särskilt, en militärmyndighet förbjuda ett luftfartyg att starta, beordra ett luftfartyg att landa eller i övrigt ingripa i ett luftfartygs färd.

Om ingripande i ett luftfartygs färd på grund av tullövervakning samt på grund av övervakning eller tryggnad av den territoriella integriteten stadgas särskilt.

56 §

Flyghinder samt verksamhet som äventyrar flygsäkerheten

Uppsättande eller anordnande av master, kranar, belysnings- eller radioanläggningar eller andra anordningar och konstruktioner samt märken så att flygsäkerheten äventyras kan, om det inte försäkras avsevärt men för markägaren eller innehavaren av särskild rätt som gäller marken, förbjudas enligt vad som när-

mare stadgas i förordning. Flyghinder skall markeras i enlighet med Luftfartsverkets föreskrifter.

Verksamhet som äventyrar flygsäkerheten kan förbjudas eller begränsas eller förbindas med villkor på det sätt som närmare stadgas genom förordning.

8 kap.

Luftfart i förvärvssyfte och tillstånd till luftfartsverksamhet i vissa fall

57 §

Kapitlets tillämpningsområde

Detta kapitel skall tillämpas, om inte något annat följer av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller av andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

58 §

Tillstånd

För luftfart i förvärvssyfte krävs drifttillstånd (air operator's certificate), som utfärdas av Luftfartsverket. I drifttillståndet bestäms hurdan flygverksamhet tillståndshavaren får utöva.

För transport av passagerare, post eller fraktgods i ett luftfartyg mot ersättning krävs förutom drifttillstånd enligt 1 mom. dessutom en operativ licens (operating licence), som har utfärdats av Luftfartsverket. Om operativ licens stadgas i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag. Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om operativa licenser.

Luftfartsverket kan bestämma att operativ licens inte krävs för sådan transport där avgångs- och destinationsplatsen är densamma.

Drifttillstånd eller operativ licens krävs inte, om den som utövar flygverksamhet har ett motsvarande, av Luftfartsverket erkänt tillstånd eller licens som har utfärdats i en främmande stat.

59 §

Utfärdande av drifttillstånd

Drifttillstånd kan utfärdas endast till finska medborgare eller finska juridiska personer, vilkas hemort eller huvudsakliga driftsställe är

i Finland. Drifttillstånd utfärdas för viss tid eller tills vidare.

Utfärdandet av drifttillstånd förutsätter att sökanden har sådan kompetens och organisation samt sådana ekonomiska förutsättningar att sökanden förmår se till att luftfartygen används på ett betryggande sätt.

Den som ansöker om eller innehar tillstånd kan av särskilda skäl åläggas att ställa säkerhet för skötseln av de ekonomiska förpliktelser som verksamheten förorsakar.

Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om villkoren för erhållande av drifttillstånd. Luftfartsverket kan av särskilda skäl utfärda tillstånd även om de villkor som ställs i 1 mom. inte uppfylls.

60 §

Ändring, återkallande och upphörande av drifttillstånd

Drifttillstånd kan ändras, begränsas eller återkallas eller utövandet av den verksamhet som tillståndet avser kan förbjudas temporärt, om

1) Luftfartsverket har skäl att misstänka att tillståndshavaren inte förmår sköta flygverksamheten på ett betryggande sätt,

2) tillståndshavaren har brutit mot villkoren i tillståndet eller mot andra bestämmelser som gäller den verksamhet som avses i tillståndet, eller

3) tillståndshavaren inte längre har verksamhetsmässiga eller ekonomiska förutsättningar att utöva flygverksamhet på behörigt sätt.

Drifttillstånd förfaller, om

1) tillståndshavaren upphör med eller avbryter sin flygverksamhet och det inte inom en tid som Luftfartsverket fastställer visas att tillståndshavaren fortfarande har de verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningarna för erhållande av tillstånd, eller

2) de i 59 § 1 mom. stadgade villkoren inte längre uppfylls och rättelse inte görs inom den tid som Luftfartsverket har bestämt.

61 §

Regelbunden flygtrafik

För utövande av inhemsk och internationell regelbunden flygtrafik inom vissa linjer krävs rättighet att bedriva trafik på viss linje, som utfärdas av Luftfartsverket. Till en rättighet att bedriva trafik på viss linje kan vid behov fogas

villkor och rättigheten kan beviljas för viss tid eller tills vidare.

Luftfartsverket fastställer vid behov transportavgifter, platsutbud, tidtabeller och andra villkor som gäller regelbunden flygtrafik. Luftfartsverket kan vid behov uppställa begränsningar för utövandet av regelbunden flygtrafik.

Luftfartsverket kan återkalla en rättighet att bedriva trafik på viss linje helt eller för viss tid eller begränsa den, om innehavaren av rättigheten att bedriva trafik på viss linje inte iakttar

1) de villkor som gäller rättigheten att bedriva trafik på viss linje och de föreskrifter som gäller verksamheten eller

2) luftfartsavtal eller andra internationella förpliktelser som ligger till grund för rättigheten att bedriva trafik på viss linje och som är bindande för Finland.

62 §

Icke regelbunden flygtrafik

Luftfartsverket bestämmer under vilka förutsättningar icke regelbunden inrikes och internationell flygtrafik kan idkas och när ett särskilt godkännande av Luftfartsverket krävs. Till godkännandet kan fogas villkor.

Luftfartsverket kan återkalla ett godkännande helt eller för viss tid eller begränsa det, om innehavaren av godkännandet inte iakttar

1) de villkor som gäller för godkännande och de föreskrifter som gäller verksamheten eller

2) luftfartsavtal eller andra internationella förpliktelser som ligger till grund för godkännandet och som är bindande för Finland.

63 §

Tillstånd till att ordna flygutbildning, flyguppvisningar, flygtävlingar och utföra specialarbeten

För ordnande av flygutbildning, flyguppvisningar och flygtävlingar samt för specialarbeten som utförs ombord på luftfartyg krävs tillstånd av Luftfartsverket, även om verksamheten inte utövas i förvärvssyfte. På utfärdande, ändring, återkallande och upphörande av tillstånd tillämpas 59 och 60 §§.

Luftfartsverket kan föreskriva att en i 1 mom. avsedd verksamhet av ett visst slag inte får utövas utan tillstånd.

Luftfartsverket kan bestämma på vilka vill-

kor det kan godkännas att ett utländskt luftfartyg används till specialarbeten. Till godkännandet kan fogas villkor.

64 §

Uthyrning av luftfartyg

För sådan uthyrning av luftfartyg som bedrivs i förvärvssyfte krävs tillstånd av Luftfartsverket. På utfärdande, ändring, återkallande och upphörande av tillstånd tillämpas 59 och 60 §§.

Luftfartsverket kan bestämma att en i 1 mom. avsedd verksamhet av ett visst slag får utövas utan tillstånd.

65 §

Närmare föreskrifter som gäller kapitlet

Luftfartsverket meddelar vid behov närmare föreskrifter om den verksamhet som avses i detta kapitel.

9 kap.

Skadeståndsansvar och försäkringar

66 §

Skadeståndsansvar

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

För en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart åsamkar en person eller egendom som inte transporteras i samma luftfartyg ansvarar luftfartygets ägare, innehavare och operatör gemensamt, även om de inte har vållat skadan uppsåtligen eller av oaktsamhet.

Vad som stadgas i 2 mom. tillämpas inte på en skada som användningen av ett luftfartyg för luftfart åsamkar ett annat luftfartyg, som när skadan inträffar även används till luftfart, eller åsamkar personer eller egendom som transporteras i ett sådant luftfartyg.

Om skadeståndsansvaret för en skada som användningen av ett luftfartyg till luftfart åsamkar en person eller egendom som transporteras i samma luftfartyg stadgas särskilt.

67 §

Regressrätt

Ett luftfartygs ägare, innehavare eller opera-

tör som har betalat ersättning enligt denna lag är berättigad att enligt de grunder som gäller skadevållarens skadeståndsansvar kräva det betalda beloppet av den som vållat skadan.

68 §

Försäkringar

Ett luftfartyg skall ha en till luftfartygsregistret anmäld ansvarsförsäkring mot sådan skada som ägaren, innehavaren, operatören eller en person som utför en uppgift ombord på luftfartyget är skadeståndsansvarig för enligt 66 §. Försäkringsvillkoren får inte möjliggöra att försäkringen avbryts innan försäkringsperioden löper ut eller avbrottet anmäls till registret.

Ansvarsförsäkring krävs inte mot skador som luftfartyg åsamkar varandra när ett luftfartyg bogseras.

I verksamhet som Luftfartsverket närmare bestämmer krävs dessutom olycksfallsförsäkring mot personskador som användningen av ett luftfartyg till luftfart åsamkar besättningen eller passagerarna.

Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om försäkringarnas innehåll, omfattning och om försäkringsbeloppen.

69 §

Olovlig användning

Om ett luftfartyg har använts olovligt när en skada inträffar, tillämpas inte 66 § 2 mom. Till den del den som har vållat skadan inte förmår ersätta den skada som har vållats någon annan än ägaren, innehavaren eller operatören, skall skadan ersättas av den ansvarsförsäkring som avses i 68 §.

10 kap.

Luftfartsolyckor och olyckstillbud

70 §

Undersökning av luftfartsolyckor

Om undersökning av luftfartsolyckor och olyckstillbud stadgas i lagen om undersökning av olyckor (373/85).

71 §

Undersökning som ordnas av Luftfartsverket

Luftfartsverket undersöker andra med luft-

fart förknippade olyckstillbud och händelser än dem som undersöks enligt 70 §, om det är nödvändigt för främjande av flygsäkerheten.

Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om sådan undersökning som avses i 1 mom.

72 §

Påträffande av luftfartyg eller del av luftfartyg

Den som påträffar ett luftfartyg eller en del av ett luftfartyg eller gods som transporterats med luftfartyg, under sådana omständigheter att det finns anledning att misstänka att en flygolycka har inträffat, skall anmäla fyndet antingen till kretsalarmeringscentralen, räddningsverket, centralen för undersökning av olyckor, Luftfartsverket eller polisen. Ett påträffat föremål får inte flyttas utan tillstånd av den myndighet som undersöker saken, om inte vägande skäl föreligger.

I fråga om hittegods som nämns i 1 mom. gäller i övrigt hittegodslagen (778/88). En myndighet kan dock överlämna hittegods till den som har rätt till det, även om hittelön eller kostnadsersättning enligt hittegodslagen inte har betalats.

73 §

Borttransport av vrak

Luftfartsverket kan ålägga ägaren, innehavaren eller operatören att bortskaffa fartyget, en del av fartyget eller gods som har funnits ombord på fartyget från olycksplatsen eller undersökningsplatsen.

11 kap.

Särskilda stadganden

74 §

Upprätthållande av flygsäkerheten

Innehavaren av ett tillstånd som berättigar till utövande av luftfartsverksamhet skall säkerställa att den verksamhet som tillståndet avser utövas på ett säkert sätt och att stadganden, bestämmelser och tillståndsvillkor som gäller verksamheten iakttas. Samma skyldighet åligger den i tillståndet eller i dess bilaga nämnda ansvariga personen inom dennes ansvarsområde.

Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om det kvalitetssystem som krävs för upprätthållande av flygsäkerheten.

75 §

Tillsyn över luftfartsverksamheten

Luftfartsverket har till uppgift att sörja för den allmänna flygsäkerheten och tillsynen över luftfarten samt sköta andra myndighetsuppgifter som gäller civil luftfart. Luftfartsverket kan anlita finländska eller utländska sakkunniga vid tillsynen över luftfarten.

Den som utövar luftfartsverksamhet skall ge Luftfartsverket uppgifter som är nödvändiga med tanke på flygsäkerheten samt statistiska uppgifter i enlighet med Luftfartsverkets föreskrifter. Luftfartsverket kan också bestämma att ett luftfartygs ägare, innehavare eller operatör samt ett luftfartygs befälhavare eller någon annan som utför en uppgift som inverkar på flygsäkerheten skall lämna de uppgifter som avses i detta moment.

Luftfartsverket har rätt att på begäran få av myndigheter, sammanslutningar och enskilda tillgång till nödvändiga handlingar och uppgifter, inklusive uppgifter om avgångs- och destinationsort, som gäller ett luftfartyg eller dess passagerares eller besättningsmedlemmars identitet eller som gäller gods eller gods innehavare.

Luftfartsverket har rätt att av en innehavare av ett tillstånd som berättigar till utövande av luftfartsverksamhet få de uppgifter om verksamhet och ekonomi som behövs för tillsynen samt rätt att granska tillståndshavarens verksamhet.

76 §

Register för övervakning

Över de tillstånd, rättigheter och godkännanden som Luftfartsverket har utfärdat med stöd av denna lag kan föras register, på vilka i tillämpliga delar skall tillämpas vad som stadgas i 8 §.

77 §

Luftfartygs handlingar

I ett finskt luftfartyg skall när det används till luftfart finnas följande handlingar:

- 1) ett giltigt registreringsbevis eller en motsvarande interimistisk handling,
- 2) ett giltigt finskt eller i Finland godkänt

utländskt luftvärdighetsbevis eller ett med stöd av 17 § 2 mom. utfärdat tillstånd till utövande av luftfart, och

3) övriga handlingar som Luftfartsverket föreskriver.

Ett utländskt luftfartyg skall när det används till luftfart inom finskt område ha följande handlingar:

1) ett giltigt, i en ICAO-medlemsstat utfärdat registreringsbevis och ett giltigt luftvärdighetsbevis, som i enlighet med de internationella förpliktelser som är bindande för Finland erkänns i Finland eller som Luftfartsverket annars godkänner, eller ett med stöd av 6 § 1 mom. utfärdat tillstånd till utövande av luftfart, och

2) andra handlingar som Luftfartsverket föreskriver.

Ett luftfartyg som inte är registrerat skall, när det används till luftfart inom finskt område, ha följande handlingar:

1) ett med stöd av 6 § 1 mom. utfärdat tillstånd till utövande av luftfart, och

2) övriga handlingar som Luftfartsverket föreskriver.

Luftfartsverket meddelar närmare föreskrifter om hur ett luftfartygs handlingar skall föras och förvaras och vilka handlingar som skall finnas i ett luftfartyg när det används till luftfart.

78 §

Miljöverkningar som förorsakas av luftfartyg

Luftfartsverket meddelar de föreskrifter om flyg- och underhållsverksamhet som behövs för att minska eller förebygga buller eller andra skadliga miljöverkningar som förorsakas av ett luftfartyg.

79 §

Flygfotografering

Om begränsning av flygfotografering kan vid behov stadgas genom förordning.

80 §

Beredskap för undantagsförhållanden

Luftfartsverket kan kräva att innehavaren av ett tillstånd som berättigar till luftfartsverksamhet förbereder sig för undantagsförhållanden genom att delta i beredskapsplanering och

genom att på förhand förbereda verksamhet som utövas i undantagsförhållanden.

81 §

Överföring av myndighetsuppgifter

Om ett finskt luftfartyg med stöd av hyres- eller annat liknande avtal används av en sådan operatör som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller sin bonings- eller hemort i en annan stat, kan Luftfartsverket i fråga om ett enskilt luftfartyg och dess besättning på myndigheten i staten i fråga överföra uppgifter som avses i 16—30 och 32 §§ och som med stöd av sistnämnda lagrum har ålagts Luftfartsverket.

82 §

Avgifter för användning av flygplatser och flygtrafiktjänster

Den som driver en flygplats och den som tillhandahåller tjänster för luftfarten får uppbära avgifter för användningen av flygplatsen och tjänsterna.

Ägaren, innehavaren och operatören av ett luftfartyg ansvarar solidariskt för en avgift enligt 1 mom. för den tid, deras äganderätt, besittningsrätt eller nyttjanderätt varar samt för den tid under vilken de är införda i luftfartygsregistret som ägare, innehavare eller operatören av luftfartyg.

83 §

Inteckning i luftfartyg

Om inteckning i luftfartyg stadgas särskilt.

84 §

Hindrande av luftfartyg från att starta

Finns det anledning att misstänka att ett luftfartyg, när det skall anträda en flygning, inte är luftvärdigt eller på behörigt sätt bemannat eller att en sådan flygning vad som i denna lag eller med stöd av den föreskrivs angående inte i övrigt har iakttagits, får Luftfartsverket förbjuda flygningen och hindra fartyget från att starta.

Den som driver en flygplats som är i allmänt bruk kan hindra ett luftfartygs avgång till dess i 82 § nämnda avgifter har betalats eller säkerhet för dem har ställts, dock inte när det är fråga om luftfartyg i internationell regelbunden flygtrafik.

Luftfartsverket eller den som driver flyg-

platsen kan hindra ett luftfartyg från att starta även i det fallet att användningen av luftfartyget till luftfart i övrigt är förbjuden med stöd av denna lag.

85 §

*Vite samt hot om tvångsutförande
och avbrytande*

För att förstärka ett åläggande eller ett förbud som har meddelats med stöd av denna lag kan Luftfartsverket förelägga vite eller hot om tvångsutförande eller avbrytande på det sätt som stadgas i viteslagen (1113/90).

12 kap.

Straffstadganden

86 §

Äventyrande av flygsäkerheten

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot denna lag eller mot stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av den så, att hans gärning eller försummelse är ägnad att äventyra flygsäkerheten, skall för *äventyrande av flygsäkerheten* dömas till böter eller till fängelse i högst sex månader.

87 §

Grovt äventyrande av flygsäkerheten

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot denna lag eller mot stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av den så att hans gärning eller försummelse är ägnad att allvarligt äventyra en annan persons liv eller hälsa, skall för *grovt äventyrande av flygsäkerheten* dömas till minst 30 dagsböter eller till fängelse i högst två år.

88 §

Bruk av rusmedel i luftfart

Om den som utför en uppgift ombord på ett luftfartyg eller den som inom markorganisationen i en uppgift som inverkar på flygsäkerheten utför sin uppgift fastän han till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller han har använt något annat rusmedel än alkohol så, att det i hans organism finns en konstaterbar mängd av det, skall han, om inte ett strängare straff för gärningen stadgas i

någon annan lag, för *bruk av rusmedel i luftfart* dömas till böter.

89 §

Luftfartsförseelse

Den som

1) använder eller låter någon annan använda ett luftfartyg i strid mot 6 §,

2) bryter mot det förbud eller en begränsning som avses i 7 §,

3) försummar den anmälningsskyldighet som avses i 12 eller 18 §,

4) till luftfart använder ett luftfartyg som inte har märkts med beteckningar som avses i 14 §,

5) använder eller låter någon annan använda ett luftfartyg till luftfart i strid med 17 §,

6) bryter mot de i 19 § nämnda villkoren i ett luftvärdighetsbevis,

7) bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 20 §,

8) utan tillstånd utför ett sådant arbete för vilket det med stöd av 21 § krävs tillstånd,

9) utövar verksamhet utan certifikat, kompetensbevis, behörighet eller kompetens fastän certifikat, kompetensbevis, behörighet, kompetens eller särskild behörighet krävs med stöd av 24—26 §§,

10) för start eller landning använder en annan plats än en sådan som avses i 39 § eller 40 § 3 mom.,

11) driver en flygplats utan tillstånd enligt 45 § eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd,

12) bryter mot ett förbud som har meddelats med stöd av 49 §,

13) bryter mot en föreskrift som har meddelats med stöd av 53 §,

14) försummar att iaktta en föreskrift som avses i 55 § 1 mom.,

15) utövar flygverksamhet i förvärvssyfte utan tillstånd eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd,

16) utövar verksamhet som avses i 63 eller 64 § utan det tillstånd som krävs eller bryter mot villkoren i ett sådant tillstånd,

17) utan tillstånd flyttar ett sådant luftfartyg eller en del av ett luftfartyg eller gods som avses i 72 § 1 mom.,

18) försummar att iaktta en föreskrift som har meddelats med stöd av 78 §,

19) fotograferar utan sådant flygfotograferingstillstånd som krävs i förordningen om

flygfotografering av vissa områden och objekt (858/93) eller handlar i strid med tillståndsvillkoren, eller

20) försummar att iaktta en på behörigt sätt given landningsuppmaning vid luftfart utanför finskt område med ett luftfartyg vars operatör har sin bonings- eller hemort i Finland,

skall, om inte ett strängare straff för gärningen stadgas på något annat ställe, dömas för *luftfartsförseelse* till böter.

90 §

Hörande av Luftfartsverket

Allmänna åklagaren skall, innan beslut fattas om väckande av åtal som gäller en gärning som avses i detta kapitel, bereda Luftfartsverket tillfälle att avge utlåtande i ärendet.

När domstolen behandlar ett mål som gäller ett brott enligt denna lag skall den bereda Luftfartsverket tillfälle att bli hörd.

13 kap.

Ändringssökande

91 §

Ändringssökande

Ändring i beslut som trafikministeriet eller Luftfartsverket har fattat med stöd av denna lag får sökas enligt lagen om ändringssökande i förvaltningsärenden (154/50). Med undantag av beslut som gäller byggnadstillstånd, vite och hot om tvångsutförande skall beslutet dock iakttas trots att besvär har anförts, om inte

högsta förvaltningsdomstolen bestämmer något annat.

14 kap.

Närmare stadganden och ikraftträdande

92 §

Närmare stadganden

Närmare stadganden om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning.

93 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Genom denna lag upphävs luftfartslagen (595/64) av den 11 december 1964 jämte ändringar samt 6—13 §§ luftfartslagen av den 25 maj 1923 (139/23).

Tillstånd, förbud eller något annat sådant beslut som har utfärdats med stöd av stadganden som är i kraft när denna lag träder i kraft gäller dock även efter att denna lag har trätt i kraft, om inte tillståndet, förbudet eller beslutet ändras eller upphävs enligt denna lag. Denna lag föranleder inte heller någon ändring i vad som före lagens ikraftträdande har överenskommits i ett avtal med en främmande stat.

Genom förordning kan stadgas att stadganden och bestämmelser som har utfärdats med stöd av den lag som upphävs genom 1 mom. fortfarande skall iakttas, om de inte strider mot denna lag.

2.

Lag**om ändring av lagen om undersökning av storolyckor**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen den 3 maj 1985 om undersökning av storolyckor (373/85) lagens namn samt 1, 2, 5, 6 och 8 §§, 11 § 2 mom., 15 och 16 §§, 18 § 2 mom. och 21 §, av dessa lagrum 18 § 2 mom. sådant det lyder i lag av den 8 september 1989 (803/89), samt fogas till lagen en ny 2 a § som följer:

Lag**om undersökning av olyckor**

1 §

Undersökningens syfte

För att öka den allmänna säkerheten och förebygga olyckor skall storolyckor och olyckor som har inträffat vid luftfart undersökas så som stadgas i denna lag.

2 §

Undersökning av olyckstillbud

Undersökning som avses i denna lag kan verkställas även med anledning av olyckstillbud där risken för en olycka som avses i 1 § har varit uppenbar.

2 a §

Undersökning vid militär luftfart

Om undersökning av olyckor vid militär luftfart samt olyckstillbud som kunde ha lett till olycka vid militär luftfart stadgas särskilt. Storolyckor samt olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka skall dock undersökas i enlighet med denna lag.

5 §

Centralen för undersökning av olyckor

För den allmänna organiseringen och planeringen av undersökning av olyckor samt för utbildning i anslutning därtill finns vid justitieministeriet en central för undersökning av olyckor.

Olyckor eller olyckstillbud som avses i denna lag undersöks av en undersökningskommission eller av centralen för undersökning av olyckor enligt vad som närmare stadgas genom förordning. Om centralen för undersökning av

olyckor utför undersökningen, gäller beträffande centralen vad som stadgas om undersökningskommissioner.

Vid behov tillsätts en särskild undersökningskommission för varje enskild olycksutredning. Statsrådet tillsätter undersökningskommissioner för utredning av storolyckor. Justitieministeriet tillsätter undersökningskommissioner för utredning av olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka samt för utredning av olyckor vid luftfart och olyckstillbud som kunde ha lett till en luftfartsolycka. Undersökningskommissionerna arbetar i anslutning till centralen för undersökning av olyckor.

6 §

Inledande av undersökning

Centralen för undersökning av olyckor har till uppgift att vid behov inleda en undersökning. Om en kommission tillsätts för undersökningen, överförs undersökningen på kommissionen så snart denna har inlett sin verksamhet.

8 §

Utförande av undersökningen

Undersökningen skall, i den omfattning undersökningskommissionen anser samarbete vara ändamålsenligt för undersökningen av olyckan, utföras i samråd med den polis som utreder brotts- eller dödsorsak i samma ärende.

11 §

Förhör

— — — — —
Om förhör och undersökningar som polisen

verkställer på kommissionens begäran gäller i tillämpliga delar vad som stadgas om förundersökning i brottmål.

15 §

Uppgörande av undersökningsrapport

Över en utredning skall uppgöras en undersökningsrapport. I rapporten skall intas rekommendationer till sådana åtgärder som enligt undersökningskommissionens uppfattning är påkallade för att säkerheten skall kunna ökas, olyckor förebyggas, skador avvärjas och minskas samt räddningstjänsten effektivteras.

16 §

Handläggningen av undersökningsrapporten

Statsrådet beslutar vilka åtgärder som skall vidtas med anledning av en undersökningsrapport om en storolycka eller om ett olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka samt med anledning av rekommendationerna i rapporten.

En undersökningsrapport om en luftfartsolycka eller om ett olyckstillbud som kunde ha lett till en luftfartsolycka skall ges till justitieministeriet samt sänds till Luftfartsverket för kännedom. Justitieministeriet kan

1) framlägga förslag till de åtgärder som

ministeriet anser vara befogade till följd av det som anförts i undersökningsrapporten, eller

2) av särskilda skäl ge undersökningsrapporten till statsrådet i det syfte som nämns i 1 mom.

18 §

Tystnadsplikt

Den som bryter mot förbudet i 1 mom. skall för brott mot tystnadsplikt vid utredning av olycka dömas till böter eller till fängelse i högst ett år, om inte strängare straff för gärningen stadgas i någon annan lag. Om en tjänsteman eller en offentligt anställd arbetstagare bryter mot tystnadsplikten, skall dock 40 kap. 5 § strafflagen tillämpas.

21 §

Närmare stadganden

Närmare stadganden om undersökning, om centralen för undersökning av olyckor och om undersökningskommissioner samt om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Helsingfors den 14 november 1994

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Trafikminister *Ole Norrback*

Lag

om ändring av lagen om undersökning av storolyckor

I enlighet med riksdagens beslut ändras i lagen den 3 maj 1985 om undersökning av storolyckor (373/85) lagens namn samt 1, 2, 5, 6 och 8 §§, 11 § 2 mom., 15 och 16 §§, 18 § 2 mom. och 21 §, av dessa lagrum 18 § 2 mom. sådant det lyder i lag av den 8 september 1989 (803/89), samt fogas till lagen en ny 2 a § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Lag

om undersökning av storolyckor

1 §

Undersökningens syfte

För att öka den allmänna säkerheten och förebygga olyckor skall storolyckor undersökas så som i denna lag stadgas.

2 §

Undersökning av olyckstillbud

Undersökning som avses i denna lag kan verkställas även med anledning av olyckstillbud där risken för en storolycka varit uppenbar.

5 §

Undersökningskommissioner

Storolyckor utreds av undersökningskommissioner som statsrådet tillsätter och som arbetar i anslutning till justitieministeriet. En särskild kommission skall tillsättas för varje storolycka.

Lag

om undersökning av olyckor

1 §

Undersökningens syfte

För att öka den allmänna säkerheten och förebygga olyckor skall storolyckor *och olyckor som har inträffat vid luftfart* undersökas så som stadgas i denna lag.

2 §

Undersökning av olyckstillbud

Undersökning som avses i denna lag kan verkställas även med anledning av olyckstillbud där risken för *en olycka som avses i 1 §* har varit uppenbar.

2 a §

Undersökning vid militär luftfart

Om undersökning av olyckor vid militär luftfart samt olyckstillbud som kunde ha lett till olycka vid militär luftfart stadgas särskilt. Storolyckor samt olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka skall dock undersökas i enlighet med denna lag.

5 §

Centralen för undersökning av olyckor

För den allmänna organiseringen och planeringen av undersökning av olyckor samt för utbildning i anslutning därtill finns vid justitieministeriet en central för undersökning av olyckor.

Olyckor eller olyckstillbud som avses i denna

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

lag undersöks av en undersökningskommission eller av centralen för undersökning av olyckor enligt vad som närmare stadgas genom förordning. Om centralen för undersökning av olyckor utför undersökningen, gäller beträffande centralen vad som stadgas om undersökningskommissioner.

Vid behov tillsätts en särskild undersökningskommission för varje enskild olycksutredning. Statsrådet tillsätter undersökningskommissioner för utredning av storolyckor. Justitieministeriet tillsätter undersökningskommissioner för utredning av olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka samt för utredning av olyckor vid luftfart och olyckstillbud som kunde ha lett till en luftfartsolycka. Undersökningskommissionerna arbetar i anslutning till centralen för undersökning av olyckor.

6 §

6 §

*Planeringskommissionen för undersökning av storolyckor****Inledande av undersökning***

För den allmänna organiseringen och planeringen av undersökning av storolyckor finns en planeringskommission som tillsätts av statsrådet för tre år i sänder. I planeringskommissionen skall ingå sakkunniga som företräder olika områden och som är förtrogna med utredning av olyckor. Kommissionen lyder under justitieministeriet.

Centralen för undersökning av olyckor har till uppgift att vid behov inleda en undersökning. Om en kommission tillsätts för undersökningen, överförs undersökningen på kommissionen så snart denna har inlett sin verksamhet.

Planeringskommissionens uppgift är att vid behov inleda preliminära undersökningar tills en undersökningskommission har tillsatts. Om planeringskommissionen gäller härvid vad som stadgas om undersökningskommissioner.

8 §

8 §

*Utförande av undersökningen**Utförande av undersökningen*

Undersökningskommission skall, i den omfattning kommissionen anser samarbete vara ändamålsenligt för undersökningen av storolyckan, utföra undersökningen i samråd med den polismyndighet som utreder brotts- eller dödsorsak i samma ärende.

Undersökningen skall, i den omfattning undersökningskommissionen anser samarbete vara ändamålsenligt för undersökningen av olyckan, utföras i samråd med den polis som utreder brotts- eller dödsorsak i samma ärende.

11 §

Förhör

På förhör och undersökningar som verkställs

Om förhör och undersökningar som polisen

Gällande lydelse

av en polisman som hör till kommissionen skall tillämpas vad som gäller om polisförhör och polisundersökning.

15 §

Uppgörande av undersökningsrapport

Över utredning skall uppgöras en undersökningsrapport till statsrådet. I rapporten skall intas rekommendationer till sådana åtgärder som enligt undersökningskommissionens uppfattning är påkallade för att säkerheten skall kunna ökas, olyckor förebyggas, skador avvärras och minskas samt räddningstjänsten effektivteras.

16 §

Handläggningen av undersökningsrapporten

Statsrådet beslutar vilka åtgärder som skall vidtas med anledning av en undersökningsrapport och rekommendationerna i den.

Föreslagen lydelse

verkställer på kommissionens begäran gäller i tillämpliga delar vad som stadgas om förundersökning i brottmål.

15 §

Uppgörande av undersökningsrapport

Över en utredning skall uppgöras en undersökningsrapport. I rapporten skall intas rekommendationer till sådana åtgärder som enligt undersökningskommissionens uppfattning är påkallade för att säkerheten skall kunna ökas, olyckor förebyggas, skador avvärras och minskas samt räddningstjänsten effektivteras.

16 §

Handläggningen av undersökningsrapporten

Statsrådet beslutar vilka åtgärder som skall vidtas med anledning av en undersökningsrapport om en storolycka eller om ett olyckstillbud som kunde ha lett till en storolycka samt med anledning av rekommendationerna i rapporten.

En undersökningsrapport om en luftfartsolycka eller om ett olyckstillbud som kunde ha lett till en luftfartsolycka skall ges till justitieministeriet samt sänds till Luftfartsverket för kännedom. Justitieministeriet kan

1) framlägga förslag till de åtgärder som ministeriet anser vara befogade till följd av det som anförts i undersökningsrapporten, eller

2) av särskilda skäl ge undersökningsrapporten till statsrådet i det syfte som nämns i 1 mom.

18 §

Tystnadsplikt

Den som bryter mot förbudet i 1 mom. skall för brott mot tystnadsplikt vid utredning av storolycka dömas till böter eller fängelse i högst ett år, om det inte för gärningen stadgas strängare straff i någon annan lag. På brott mot tystnadsplikt som begås av en tjänsteman eller offentligt anställd arbetstagare skall dock tillämpas 40 kap. 5 § strafflagen.

21 §

Utfärdande av förordning

Närmare stadganden om verkställigheten av

Den som bryter mot förbudet i 1 mom. skall för brott mot tystnadsplikt vid utredning av olycka dömas till böter eller till fängelse i högst ett år, om inte strängare straff för gärningen stadgas i någon annan lag. Om en tjänsteman eller en offentligt anställd arbetstagare bryter mot tystnadsplikten, skall dock 40 kap. 5 § strafflagen tillämpas.

21 §

Närmare stadganden

Närmare stadganden om undersökning, om

Gällande lydelse

denna lag utfärdas genom förordning.

Föreslagen lydelse

centralen för undersökning av olyckor och om undersökningskommissioner samt om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Luftfartsförordning

På föredragning av trafikministern stadgas med stöd av 56 och 92 §§ samt 93 § 4 mom. luftfartslagen av den 199 (/):

1 §

Anordningar som äventyrar flygsäkerheten

Belysnings- eller radioanläggningar eller andra anordningar, konstruktioner eller märken får inte sättas upp eller anordnas så, att de kan förväxlas med anläggningar eller märken som tjänar luftfarten, eller så att de inverkar störande på sådana anordningar eller på lufttrafiken eller i övrigt äventyrar flygsäkerheten. Master, kranar eller andra motsvarande höga anordningar eller konstruktioner får inte sättas upp så att de äventyrar flygsäkerheten.

Den som sätter upp en sådan anordning eller konstruktion eller ett sådant märke som nämns i 1 mom. och som kan äventyra flygsäkerheten skall på förhand begära Luftfartsverkets utlåtande om huruvida anordningen får uppsättas. Luftfartsverket kan på grund av att flygsäkerheten äventyras förbjuda uppsättandet av anordningen, om detta inte förorsakar avsevärd olägenhet för den som äger marken eller för den som innehar särskild rättighet som gäller denna mark.

2 §

Verksamhet som äventyrar flygsäkerheten

Luftfartsverket kan på grund av att flygsäkerheten äventyras förbjuda skjutnings-,

sprängnings- eller motsvarande verksamhet samt förbjuda att anordningar som rör sig i luften eller befinner sig på marken används på ett sätt som äventyrar flygsäkerheten eller begränsa verksamheten eller uppställa villkor för verksamheten.

3 §

Giltigheten för tidigare bestämmelser

Förordningen om militär luftfart (643/68), förordningen om flygfotografering av vissa områden och objekt (858/93) och förordningen om områden där luftfart är inskränkt (256/92), vilka har givits med stöd av den upphävda luftfartslagen (595/64), skall fortfarande iaktas i den mån de inte strider mot luftfartslagen (/).

Övriga stadganden och bestämmelser som har utfärdats med stöd av den tidigare upphävda och luftfartsförordningen (525/68) skall fortfarande iaktas i den mån de inte strider mot luftfartslagen (/) eller denna förordning.

4 §

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 199 .