

RP 69/2015 rd

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att luftfartslagen ändras så att de skyldigheter som myndigheterna har och de arrangemang som kräver nationell reglering enligt Europaparlamentets och rådets förordning om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart och Europaparlamentets och rådets förordning om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner genomförs nationellt. Trafiksäkerhetsverket ska vara den behöriga myndigheten enligt båda EU-förordningarna. Med anledning av händelseförordningen gallras det i synnerhet bland bestämmelserna i det kapitel i luftfartslagen som gäller luftfartsolyckor, efterspanings- och räddningstjänst för luftfart, tillbud och händelser. Med anledning av förordningen om flygplatsbuller föreslås det på motsvarande sätt att det gallras bland bestämmelserna i det kapitel i luftfartslagen som gäller driftsrestriktioner vid flygplatser av bullerskäl.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt.

MOTIVERING

1 Nuläge

Den gällande luftfartslagen (864/2014) trädde i kraft den 13 november 2014. Genom den nya lagen reviderades regleringen inom luftfartsbranschen fullständigt för att möta de ändringsbehov som följer av den internationella regleringen och den europeiska unionslagstiftningen samt föreskrevs det om andra ändringar i fråga om bl.a. samordnandet av den civila och den militära luftfarten, myndighetsarrangemangen inom luftfart samt de offentliga förvaltningsuppgifter som i lagen anvisats andra än myndigheter.

Av bestämmelserna i 11 kap., som gäller luftfartsolyckor, efterspanings- och räddningstjänst för luftfart, tillbud och händelser, utgör 125–128 § genomförandebestämmelser för Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG om rapportering av händelser inom civil luftfart (nedan händesedirektivet). Utifrån händesedirektivet och de genomförandeförordningar som antagits med stöd av det är medlemsstaterna skyldiga att införa ett system för obligatorisk rapportering av händelser, vilket inbegriper att samla in, lagra och skydda händelseinformation och utbyta händelseinformation mellan de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna. De uppgifter som medlemsstaterna samlat in förs in i ett europeiskt centralt upplag (*European Central Repository*), som kommissionen ansvarar för.

Genomförandelagstiftningen enligt händesedirektivet har enligt Europeiska kommissionens bedömning lett till att sättet för och omfattningen av rapporteringen av händelser har varierat betydligt i de olika medlemsstaterna. Rättvisekulturen (*just culture*) har därmed inte kunnat säkras lika effektivt i alla medlemsstater. Det har också noterats att de nuvarande bestämmelserna om skydd av känslig säkerhetsinformation i praktiken har hindrat medlemsstaternas behöriga myndigheter tillträde till den händelseinformation som har lagrats i det europeiska centrala upplaget. Kommissionen har ansett att för att de olika medlemsstaternas myndigheter ska kunna dra nytta av händelser som rapporterats av andra medlemsstater bör uppgifter om händelser bättre och på allt bredare front göras tillgängliga för medlemsstaternas behöriga myndigheter. Europeiska kommissionen försökte möta dessa utvecklingsbehov genom att den 18 december 2012 lägga fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om rapportering av händelser inom civil luftfart och om ändring av förordning (EU) nr 996/2010 och upphävande av direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 och kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007 (COM(2012) 776 final). Den 3 april 2014 antog Europaparlamentet och rådet förordning (EU) nr 376/2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 (nedan händeseförordningen). Händeseförordningen ska tillämpas från och med den 15 november 2015, och därför bör även regleringen enligt regeringens proposition om händelser träda i kraft så snart som möjligt.

I Finland har Trafiksäkerhetsverket redan haft en ambitiösare strategi än enligt minimikraven i EU:s händesedirektiv i fråga om insamlingen, lagringen, analysen och rapporteringen av information om händelser. Trafiksäkerhetsverket har allt sedan 2010 satsat alldeles särskilt på att nyttiggöra informationen från händelseanalys vid inriktningen av åtgärderna. Trafiksäkerhetsverket har också allt sedan 2012 publicerat en årsöversikt om säkerheten inom luftfarten, trots att denna skyldighet inträder för medlemsstaternas behöriga myndigheter först i och med den nya händeseförordningen. Också på ett allmännare plan har rapporteringskulturen utvecklats i Finland under de senaste åren, och antalet rapporter om händelser har ökat i jämn takt.

De finländska flygbolagen använder redan nu till stor del säkerhetsledningssystem inom vilka de följer upp, analyserar och rapporterar om händelser och andra tillbud.

Bestämmelserna om driftsrestriktioner vid flygplatser av bullerskäl i 12 kap. i luftfartslagen baserar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen. För att förebygga flygbullerolägenheter på flygplatser har Trafiksäkerhetsverket med stöd av 130 § i luftfartslagen kunnat införa driftsrestriktioner vid en sådan flygplats där det sammanlagda antalet starter och landningar med jetplan under de tre senaste kalenderåren i medeltal uppgått till fler än 50 000 per år. I Finland har följaktligen endast Helsingfors-Vanda flygplats omfattats av bestämmelserna i 12 kap. i luftfartslagen. Driftsrestriktionerna har kunnat gälla jetplans tillträde till flygplatsen, trafikförbud för jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal och tider för trafik med jetplan. Med hjälp av reglering enligt direktivet om bullerkontroll har man utformat gemensamma regler för unionen för att underlätta införandet av driftsrestriktioner på flygplatser på ett enhetligt sätt och därigenom begränsa eller minska olägenheterna av flygplanens bullerutsläpp. Direktivet har gjort det möjligt att införa driftsrestriktioner vid enskilda flygplatser framför allt när det gäller flygplan som endast med liten marginal överskrider ICAO:s certifieringsgränser för buller. I Finland har man hittills inte infört några driftsrestriktioner enligt direktivet om bullerkontroll eller enligt 12 kap. i luftfartslagen.

Den 1 december 2011 lade Europeiska kommissionen fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG (KOM(2011) 828 slutlig). Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en välavvägd strategi och om upphävande av direktiv 2002/30/EG (nedan *förordningen om flygplatsbuller*) antogs den 16 april 2014. Genom förordningen om flygplatsbuller strävar man efter att bullerrelaterade driftsrestriktioner ska tillämpas på ett allt enhetligare sätt vid flygplatserna inom unionen samt att strategin ska följas effektivare. Förordningen om flygplatsbuller träder i kraft den 13 juni 2016.

2 Föreslagna ändringar

Den internationella regleringen av luftfartsbranschen och unionslagstiftningen förändras i snabb takt, och därför finns det också ständigt behov av att ändra den nationella regleringen av luftfartsbranschen. Eftersom Europaparlamentet och rådet antog händelseförordningen och förordningen om flygplatsbuller först i april 2014 hann inte de ändringar som förordningarna kräver komma med i den totalreform av luftfartslagen som föreslogs i den regeringsproposition som överlämnades till riksdagen den 5 juni 2014 (RP 79/2014 rd).

EU:s händelseförordning trädde i kraft den 15 maj 2014 och bestämmelserna i förordningen ska tillämpas från och med den 15 november 2015. Med stöd av händelseförordningen antog Europeiska kommissionen den 29 juni 2015 förordning (EU) 2015/1018 om fastställande av en förteckning som klassificerar händelser inom civil luftfart som obligatoriskt måste rapporteras. Också bestämmelserna i den förordningen ska medlemsstaterna tillämpa från och med den 15 november 2015, och därför är det viktigt att den reglering som föreslås i denna proposition, i synnerhet bestämmelserna om händelser, kan träda i kraft redan under 2015. EU:s förordning om flygplatsbuller träder i kraft den 13 juni 2016. Genom båda dessa EU-förordningar upphävs Europaparlamentets och rådets direktiv om motsvarande teman. Eftersom de nya EU-förordningarna ska tillämpas direkt i Europeiska unionens medlemsstater, föreslås det i denna proposition att det gallras i direktivens genomförandelagstiftning enligt 11

RP 69/2015 rd

och 12 kap. i luftfartslagen och att regleringen ändras i överensstämmelse med de skyldigheter som myndigheterna har enligt de nya EU-förordningarna.

Bestämmelser om Trafiksäkerhetsverkets uppgifter som behörig myndighet enligt unionens rättsakter finns i 3 § i luftfartslagen. Det föreslås att 1 mom. 7 punkten ändras så att det hänvisas till händelseförordningen i stället för till det tidigare händesdirektivet. Trafiksäkerhetsverket ska således vara den behöriga myndighet enligt händelseförordningen som ansvarar för inrättandet av ett system för insamling, utvärdering, bearbetning, analys och lagring av händelseinformation som rapporterats enligt artiklarna 4 och 5 samt för rapporteringen, analysen och uppföljningen av händelser. Trafiksäkerhetsverket ska också vara det organ enligt artikel 16.9 som ansvarar för genomförandet av punkterna 6, 9 och 11 i den artikeln. Medlemsstaterna ska i enlighet med artikel 16.6 avstå från att inleda rättsliga förfaranden avseende oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som kommer till deras kännedom enbart på grund av att de har rapporterats i enlighet med förordningen. Enligt förordningen får inte personal och kontraktsanställda som lämnar händelserapporter enligt förordningen, utom i de situationer som avses i punkt 10 i artikeln, bli föremål för efterräkningar från sin arbetsgivares sida eller från den organisation till vilken en tjänst tillhandahålls. Situationerna enligt punkt 10 gäller avsiktliga försummelser samt uppenbart, stort och allvarligt risktagande och grov underlåtenhet att vidta den yrkesmässiga aktsamhet som situationen kräver och som orsakar förutsebar skada för en person eller på egendom, eller som allvarligt äventyrar flygsäkerheten.

Till 3 § 1 mom. fogas enligt förslaget en ny 8 punkt, enligt vilken Trafiksäkerhetsverket ska vara behörig myndighet också enligt förordningen om flygplatsbuller. Enligt förordningen om flygplatsbuller ska medlemsstaterna utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ansvara för det förfarande som ska följas vid antagandet av driftsrestriktioner.

Det föreslås att 3 § 2 mom. ändras så att det hänvisas till annan lagstiftning där det föreskrivs om konsumentombudsmannens och konsumenttvistenämndens behörighet i frågor som rör passagerarnas rättigheter. Bestämmelser om konsumentombudsmannens behörighet finns i lagen om Konkurrens- och konsumentverket (661/2012), och bestämmelser om konsumenttvistenämndens behörighet finns i lagen om konsumenttvistenämnden (8/2007). En motsvarande bestämmelse ingår också i bl.a. sjölagen (674/1994, sådan bestämmelsen lyder i lag 77/2015) och kollektivtrafiklagen (869/2009, sådan bestämmelsen lyder i lag 177/2015).

Det föreslås en teknisk ändring av den finska språkdräkten i 7 § 1 mom. 2 punkten så att 'kansallistunnus' ändras till 'kansallisuustunnus'. 'Kansallisuustunnus' används i den finskspråkiga territorialövervakningslagen (755/2000), och ändringen innebär att definitionen i luftfartslagen stämmer överens med territorialövervakningslagen. Den svenska språkdräkten ändras inte eftersom 'nationalitetsbeteckning' redan nu används i både luftfartslagen och territorialövervakningslagen.

Definitionerna av allvarligt tillbud och händelse i 117 § 3 och 4 punkten i 11 kap., som gäller luftfartsolyckor, efterspanings- och räddningstjänst för luftfart, tillbud och händelser, ändras enligt förslaget så att det hänvisas till de artiklar i EU-förordningar där allvarliga tillbud och händelser definieras. Med allvarligt tillbud avses enligt definitionen i artikel 2.7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart en händelse, som inte är en olycka, i samband med handhavandet av ett luftfartyg och som kan påverka driftens säkerhet. Med händelse avses enligt artikel 2.7 i händelseförordningen varje säkerhetsrelaterad händelse som utgör en fara för eller, om den inte åtgärdas eller korrigeras, kan utgöra en fara för ett luftfartyg, för personer som befinner sig i ett luftfartyg eller för andra personer. Händelser inbegriper även olyckor och allvarliga tillbud.

RP 69/2015 rd

Bestämmelser om rapportering av olyckor och tillbud finns i 118 §. Det föreslås att 1 mom. ändras så att Trafiksäkerhetsverkets bemyndigande att meddela föreskrifter om rapporteringen av luftfartsolyckor och tillbud stryks. Rapportering av händelser inbegriper även rapportering av olyckor och tillbud, och därför finns det inga grunder för att Trafiksäkerhetsverket ska bemyndigas att meddela föreskrifter om rapporteringen av dem.

Det föreslås att den gällande lydelsen i 125 §, som gäller rapportering av händelser, ändras så att paragrafen handlar om tillämpning av händelseförordningen. I Finland ska händelseförordningen tillämpas på alla luftfartyg. Händelser som inbegriper ett luftfartyg som är registrerat i Finland eller som används av en organisation som är etablerad i Finland ska rapporteras även om de har inträffat utomlands.

Händelseförordningen är i princip tillämplig på rapportering av händelser och annan säkerhetsrelaterad information som involverar civila luftfartyg, med undantag av de luftfartyg som avses i bilaga II till EASA-förordningen. Medlemsstaterna får dock besluta att tillämpa förordningen också på händelser och annan säkerhetsrelaterad information som involverar de luftfartyg som avses i den bilagan. Finland håller kvar den nuvarande omfattande rapporteringsskyldigheten enligt den gällande luftfartslagen som också innefattar militär luftfart. Händelser som uteslutande gäller militär luftfart ska dock i enlighet med 7 § 1 mom. 19 punkten i luftfartslagen anmälas till försvarsmakten. Händelseinformation som lämnats till försvarsmakten och som uteslutande gäller militär luftfart ska behandlas inom försvarsmakten och endast nationellt och följaktligen inte registreras i EU:s databaser. När det gäller militär luftfart ändras praxis således inte alls från det som gäller enligt gällande reglering. Finland ska underrättas också om händelser som inträffat utomlands.

Det föreslås att 126 §, som nu gäller registrering av rapporter om händelser, ändras så att den gäller rapporteringssystem. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket ansvara för och driva ett rapporteringssystem enligt händelseförordningen till vilket obligatorisk och frivillig information om händelser rapporteras. Enligt händelseförordningen ska medlemsstaterna inrätta ett system för obligatorisk rapportering och ett system för frivillig rapportering. I artikel 4 anges de händelser som omfattas av obligatorisk rapportering, nämligen information om händelser som rör driften av ett luftfartyg, händelser som rör tekniska förhållanden, underhåll och reparation av ett luftfartyg, händelser som rör flygtrafiktjänster och tillhörande anordningar samt händelser som rör flygplatser och marktjänster. I artikel 5 anges de händelser som utöver den obligatoriska rapporteringen kan omfattas av frivillig rapportering, bl.a. annan information som av uppgiftslämnaren uppfattas som en faktisk eller potentiell fara för flygsäkerheten. Personuppgifter ska inte registreras i rapporteringssystemet, som således inte är ett personregister.

Enligt förordningen får information som mottagits genom frivillig och obligatorisk rapportering integreras i ett och samma system. Trafiksäkerhetsverket ska driva ett enda rapporteringssystem där både frivillig och obligatorisk information om händelser registreras. Information om händelser registreras redan nu i endast ett system vid Trafiksäkerhetsverket, och i Finland har man inte sett något behov av att separera informationen enligt två olika system.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska organisationer som är etablerade i Finland underrätta Trafiksäkerhetsverket om sådan information om händelser som de samlat in i sitt eget system för frivillig rapportering. I enlighet med artikel 5.6 i händelseförordningen får medlemsstaterna kräva att alla organisationer som är etablerade på deras territorium ska rapportera alla uppgifter som samlats in inom systemet för frivillig rapportering. Finland kommer att kräva sådan rapportering av organisationerna.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska informationen om händelser ges in till Trafiksäkerhetsverket via en teknisk anslutning. Informationen om händelser kan innehålla uppgifter som ansetts

vara personuppgifter, och enligt grundlagsutskottets ställningstaganden bör översändandet av uppgifterna via en teknisk anslutning således regleras i lag. Organisationerna kan översända informationen till Trafiksäkerhetsverkets system via sitt eget integrerade system eller med en elektronisk blankett som finns på Trafiksäkerhetsverkets webbsidor. De senaste åren har antalet händelserrapporter i medeltal varierat mellan 3 500 och 5 000. År 2013 gjordes det 5 148 rapporter om händelser och år 2014 var antalet 4 592. Största delen av händelserapporterna görs redan nu elektroniskt och bara en liten del av rapporterna görs manuellt, men Trafiksäkerhetsverket håller på att ta fram en teknisk anslutning som bygger på ett enhetligt format. Med hjälp av den tekniska anslutningen och den elektroniska blanketten kan man få uppgiftslämnarna att lämna informationen på ett enhetligt och övergripande sätt, vilket främjar informationens kvalitet, täckning och jämförbarhet och skapar bättre förutsättningar för att informationen ska kunna användas inom flygsäkerhetsarbetet.

Enligt händelseförordningen är bl.a. luftfartygens befälhavare rapporteringsskyldiga. I fråga om obemannade luftfartyg jämställs med luftfartygets befälhavare en pilot för fjärrstyrt luftfartyg, en navigatör för fjärrstyrt luftfartyg eller någon annan som utsetts för uppgiften. Enligt 52 § i luftfartslagen ska luftfartyg, glidare och andra anordningar ha en befälhavare när de används för luftfart. Befälhavaren utses av ägaren, innehavaren eller operatören. Obemannade luftfartyg anses omfattas av definitionen för luftfartyg och ska således ha en utsedd befälhavare.

Det föreslås att 127 §, som gäller utbyte av information om händelser, upphävs eftersom händelseförordningen innehåller heltäckande bestämmelser om detta.

Bestämmelser om användning av information om händelser finns i 128 §. Det föreslås att hänvisningen i 1 mom. ändras så att det hänvisas till händelseförordningen i stället för till 125 § i luftfartslagen. Enligt förslaget ska en myndighet inte få vidta rättsliga åtgärder på grund av oöverlagda eller oavsiktliga överträdelser som myndigheten får kännedom om bara på grund av att de har rapporterats enligt händelseförordningen, om det inte är fråga om en situation som avses i artikel 16.10 i händelseförordningen. De situationer enligt punkt 10 som inte omfattas av skyddet gäller avsiktliga försummelse samt uppenbart, stort och allvarligt risktagande och grov underlåtenhet att vidta den yrkesmässiga aktsamhet som situationen kräver och som orsakar förutsebar skada för en person eller på egendom, eller som allvarligt äventyrar flygsäkerheten.

I 12 kap. ingår genomförandebestämmelser för direktivet om bullerkontroll. Bestämmelserna gäller driftsrestriktioner av bullerskäl. Eftersom EU:s förordning om flygplatsbuller träder i kraft och ska tillämpas först från och med den 13 juni 2016 innehåller propositionen ett förslag till lag om upphävande av vissa bestämmelser i luftfartslagen. Genom lagförslaget upphävs 130–135 § i luftfartslagen den 13 juni 2016. Med anledning av den direkt tillämpliga förordningen om flygplatsbuller gallras bestämmelserna i 12 kap. så att kapitlet efter den 13 juni 2016 består av endast den föreslagna nya 129 §, som innehåller bestämmelser om den välavvägd strategin och införandet av driftsrestriktioner. Paragrafen ersätter paragrafen med definitioner enligt det tidigare direktivet om bullerkontroll.

Med välavvägd strategi (god avvägning) avses i enlighet med artikel 2.3 i förordningen om flygplatsbuller den metod som för hantering av buller från luftfartyg har utvecklats av Internationella civila luftfartsorganisationen och de möjliga åtgärderna, nämligen minskning av flygbullret vid källan, markanvändningsplanering och markförvaltning, operativa förfaranden för drift med minsta möjliga buller och driftsrestriktioner. Inom den välavvägd strategin bedöms åtgärderna på ett konsekvent sätt i syfte att bemöta bullerproblem på det mest kostnads-effektiva sättet från varje enskild flygplats. Enligt det föreslagna 1 mom. ska buller få hanteras och begränsas genom driftsrestriktioner i enlighet med den välavvägd strategin först efter det

RP 69/2015 rd

att andra åtgärder inom den välvägda strategin har övervägts och analyserats. På samma sätt som enligt genomförandebestämmelserna för direktivet om bullerkontroll i 12 kap. i den gällande luftfartslagen ska militär luftfart inte heller i fortsättningen omfattas av regleringen enligt förordningen om flygplatsbuller.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket i egenskap av behörig myndighet enligt förordningen om flygplatsbuller fastställa ett mål om minskat buller för flygplatsen, om Trafiksäkerhetsverket vid sin analys enligt den välvägda strategin har kommit fram till att andra bullerreducerande åtgärder inte är tillräckliga. Trafiksäkerhetsverket ska också bedöma behovet av att införa en driftsrestriktion enligt 1 mom. i enlighet med den välvägda strategin och besluta om införandet. I egenskap av behörig myndighet ska Trafiksäkerhetsverket dessutom besluta att jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal ska omfattas av specifika driftsrestriktioner enligt förordningen om flygplatsbuller.

Vid utförandet av de uppgifter som avses i 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket enligt det föreslagna 3 mom. höra flygplatsoperatören, de myndigheter som ansvarar för planläggning och markanvändningsplanering, den statliga myndighet som avses i 21 § i miljöskyddslagen och den kommunala miljöförvaltningsmyndighet som avses i 22 § i den lagen, flygbolagen, försvarsmakten och andra berörda parter som inverkar på hanteringen av buller från luftfartyg. En arbetsgrupp ska kunna tillsättas för samarbetet mellan de olika behöriga myndigheterna och aktörerna. Samarbetsgruppen ska samordna de olika myndighetsaktörernas synpunkter till en gemensam synpunkt när det gäller sätten för bullerskydd och även i fråga om hur den civila och den militära luftfartens behov ska beaktas och samordnas vid planeringen av åtgärderna.

I det föreslagna 4 mom. bemyndigas statsrådet att genom förordning utfärda närmare bestämmelser om det mål om minskat buller för flygplatsen som Trafiksäkerhetsverket ska fastställa, om Trafiksäkerhetsverkets bedömning av behovet av driftsrestriktioner för flygplatsen och om underrättelser om driftsrestriktioner. Dessa utgör uppgifter för Trafiksäkerhetsverket i egenskap av behörig myndighet. Eftersom Helsingfors-Vanda flygplats är den enda flygplats i Finland som omfattas av tillämpningsområdet för förordningen om flygplatsbuller berör dessa åtgärder endast den flygplatsen. Militär luftfart förekommer inte på Helsingfors-Vanda flygplats och militär luftfart faller också i övrigt utanför regleringen enligt förordningen om flygplatsbuller. Följaktligen ska inte heller arbetsgruppen behandla frågor som gäller buller från militär luftfart. Vid fastställande av ett mål om minskat buller och vid bedömning av behovet av driftsrestriktioner för flygplatsen ska Trafiksäkerhetsverket höra flygplatsoperatören, dvs. Finavia Abp, och den arbetsgrupp som vid behov tillsätts genom förordning av statsrådet. Vid bedömning av behovet av driftsrestriktioner gäller det att i enlighet med den välvägda strategin bedöma olika bullerreducerande åtgärders totala verkan och hur effektivt de har tagits i bruk. Driftsrestriktionerna ska tillgripas i sista hand och vid bedömningen bör man därför också beakta olika riksomfattande behov när det gäller att trygga flygtrafikens verksamhets- och utvecklingsförutsättningar.

En arbetsgrupp behöver tillsättas eftersom det finns flera behöriga myndigheter i frågor relaterade till flygplatsernas miljöförhållanden och flygtrafikbuller. Regionförvaltningsverket är statlig miljöförvaltningsmyndighet som avses i 21 § i miljöskyddslagen (527/2014) i enlighet med vad som föreskrivs i lagen om regionförvaltningsverken (869/2009). Enligt 4 § 1 mom. 5 punkten i lagen om regionförvaltningsverken ska regionförvaltningsverken bevilja tillstånd som hör till området för miljöskyddslagstiftningen. Flygplatser ska ha ett miljöförhållande som regionförvaltningsverket beviljar och som det kan förena med villkor. I kommunerna finns det lokala miljöförvaltningsmyndigheter samt enligt markanvändnings- och bygglagen (132/1999) myndigheter som ansvarar för kommunens detalj- och generalplaner. Landskapsförbunden ansvarar för planläggningen på landskapsnivå. Förutom genom planläggning kan bullerolägenheter från flygtrafik påverkas också genom åtgärder som flygplansoperatörerna och leverantörer-

RP 69/2015 rd

na av flygtrafiktjänster vidtar genom att styra flygrutterna, samt genom flygbolagens val av materiel och landnings- och startrutiner.

Enligt högsta förvaltningsdomstolens beslut av den 21 januari 2015 (HFD 2015:12) har enbart Trafiksäkerhetsverket behörighet att införa driftsrestriktioner enligt EU:s direktiv om bullerkontroll (och följaktligen enligt förordningen om flygplatsbuller). Regionförvaltningsverket kan således inte i miljötillståndet för en flygplats ta in sådana villkor och restriktioner gällande buller från luftfartyg som utifrån luftfartslagen är sådana driftsrestriktioner i enlighet med den välavvägda strategin enligt förordningen om flygplatsbuller som Trafiksäkerhetsverket ska besluta om. Driftsrestriktioner är dock en utväg i sista hand som tillgrips när andra bullerreducerande metoder inom den välavvägda strategin inte har haft någon verkan. Andra myndigheter och aktörer ansvarar för genomförandet av dessa åtgärder. Det är därför viktigt att de olika myndigheterna och aktörerna tillsammans och med respekt för behörighetsfördelningen enligt gällande lagstiftning går igenom de bullerreducerande målen och åtgärderna och försöker nå en gemensam ståndpunkt. Genom förordning av statsrådet enligt det föreslagna 4 mom. ska det därför få tillsättas en arbetsgrupp och utfärdas bestämmelser om dess uppgifter. Arbetsgruppen ska kunna samordna olika behöriga myndigheters åsikter i frågor som gäller flygtrafikbuller, i enlighet med den välavvägda strategin bedöma kostnadseffektiva sätt att nå målet om minskat buller samt ge rekommendationer om dem.

Utöver dessa ändringar med anledning av händelseförordningen och förordningen om flygplatsbuller föreslås det andra smärre och mera tekniskt inriktade ändringar i flera bestämmelser i luftfartslagen. De viktigaste föreslagna ändringarna gäller 11, 46, 47, 66, 97, 111, 153 och 181 § samt den nya 110 a § med bestämmelser om beslut om och återkallande av beslut om att utse anmälda organ. I övrigt är ändringarna enligt propositionen snarast korrigeringar av teknisk natur.

Bestämmelserna i 11 § gäller områden där luftfart är inskränkt och farliga områden, och till 11 § 1 mom. fogas enligt förslaget ett omnämmande som gäller miljöaspekter av riksintresse. Därmed får man i fortsättningen genom förordning av statsrådet begränsa eller förbjuda luftfart t.ex. om det ur ett riksperspektiv anses befogat av t.ex. skäl som hänför sig till bullerbekämpning. För närvarande kan användning av luftrummet inskränkas för de syften som nämns i 11 §, men hittills har det inte någonstans i lagstiftningen i Finland funnits bestämmelser om möjligheten att av miljöskäl införa användningsbegränsningar för luftrummet. I och med att medvetenheten om buller från luftfartyg vinner terräng aktualiseras frågan dock ofta t.ex. vid kundkontakter, och bl.a. Borgå stadsfullmäktige antog med stöd av 19 § i miljöskyddslagen miljöskyddsföreskrifter som förbjöd störande nöjes- och övningsflygverksamhet. Föreskrifterna upphävdes senare av förvaltningsdomstolen, men fallet visade att så länge lagstiftningen inte tydligt anger vem som har behörighet att införa eventuella miljöbaserade begränsningar finns det risk för lokala lösningar. För att lagstiftningen ska vara tydlig anses det därför motiverat att det i luftfartslagen uttryckligen förs fram att också miljöbaserad prövning till denna del är en uppgift för statsrådet. Alternativet är att det i lagen tydligt påpekas att användningen av luftrummet inte får inskränkas på andra än de grunder som avses i 11 § och inte av andra aktörer än de som nämns i den paragrafen. Den föreslagna ändringen av bestämmelsen är därmed befogad framförallt med tanke på ett förtydligande av behörigheten, dvs. att ansvaret för begränsning av användningen av luftrummet av miljöskäl är statsrådets uppgift. Ändringen av bestämmelsen är också ett viktigt ställningstagande ur lagstiftningssynpunkt när det gäller betydelsen av beaktandet av miljösynpunkter, i synnerhet i en sådan situation som Högsta förvaltningsdomstolen har avgjort (HFD 2015:12) i fråga om de bullerbaserade driftsrestriktionerna vid Helsingfors-Vanda. Genom bestämmelsen påvisas att statsförvaltningen inte heller när det gäller miljövärden förhåller sig likgiltig i fråga om kontrollen av luftrummet. Bestämmelserna i 12 kap. om bullerkontroll och EU:s förordning om flygplatsbuller gör det möjligt att ingripa endast i fråga om buller från verksamhet i anknytning till flygplatser.

RP 69/2015 rd

Med beaktande av flygtrafikens betydelse inom internationell och nationell trafik är det viktigt att beslut om begränsningar av skäl som hänför sig till bullerbekämpning fattas på riksnivå, inte på det lokala planet. Det ska bara i exceptionella fall vara motiverat att begränsa flygtrafiken, t.ex. om en begränsning av flygtrafiken anses vara motiverad inom naturskyddsområden.

Till 1 mom. fogas också en bestämmelse enligt vilken Trafiksäkerhetsverket av särskilda skäl kan bevilja tillstånd för luftfart inom förbjudna områden, dock inte om verksamheten anses vara sådan att inget särskilt tillstånd krävs. Trafiksäkerhetsverket ska av särskilda skäl kunna bevilja tillstånd för luftfart inom förbjudna områden efter att ha hört företrädare för dem som ska skyddas genom inrättandet av områdena. Närmare bestämmelser om hörande ska utfärdas genom förordning av statsrådet. Om ett förbjudet område har inrättats för att skydda en anläggning, är dock luftfart tillåten i samband med service av eller annan verksamhet vid och nyttjande av anläggningen. Som exempel på anläggningar av detta slag kan nämnas kärnkraftverk eller oljeraffinaderier där överflygning är inskränkt av säkerhetsskäl. Inom restriktionsområden ska luftfart vara tillåten endast med tillstånd av försvarsmakten eller enligt särskilda villkor som ställs av försvarsmakten. Den föreslagna ändringen är i linje med vad som i 4 och 5 § i statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt (930/2014) föreskrivs om förbjudna områden och restriktionsområden.

Till 2 mom. fogas enligt förslaget en bestämmelse enligt vilken cellen för lufrumsplanering enligt FUA-förordningen på det sätt som anges i 3 § i statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt ska få bestämma och ytterligare utifrån bestämmandet av särskilda skäl få beteckna områden som tillfälliga farliga områden, dock för en tid av högst två veckor, förutsatt att anvisningar om betecknandet finns i den handbok som styr lufrumsplaneringen som nämns i 107 § 2 mom. Genom att beteckna områden som tillfälliga farliga områden i stället för permanenta farliga områden främjar man en flexibel och effektiv användning av lufrummet i FUA-förordningens anda. Den cell för lufrumsplanering som avses i FUA-förordningen ska i stället för Trafiksäkerhetsverket ansvara för inrättandet av tillfälliga farliga områden för högst två veckor. Enligt förslaget ska ett område få betecknas som tillfälligt farligt område när det för ändamålsenlig verksamhet krävs att området utan dröjsmål betecknas som farligt område. En sådan orsak kan vara t.ex. att ett obemannat luftfartyg med avvikelse från trafikreglerna för luftfart används för samhällsnyttig testnings- och forskningsverksamhet eller någon annan specifik tillfällig orsak. Det kan handla om t.ex. kontroll av kraftlinjer, bedömning av stormskador eller någon annan med dessa jämförbar verksamhet. I lagen fastställs för hur lång tid ett område ska kunna betecknas som farligt område för att man inte ska reservera områden alltför länge och försvåra en flexibel användning av lufrummet. Anvisningar om att beteckna områden som tillfälliga farliga områden bör finnas i den handbok som styr lufrumsplaneringen (ASM-drifthandboken). I handboken beskrivs processen för att beteckna områden som tillfälliga farliga områden. Eftersom det inte är förbjudet att flyga inom ett farligt område, utan tillåtet enligt luftfartygets befälhavares prövning, kan inrättandet av farliga områden inte anses innebära betydande utövning av offentlig makt. Ingenting hindrar således att cellen för lufrumsplanering anförtros denna uppgift.

Till 46 och 47 §, som gäller tillstånd som beviljas, fogas enligt förslaget godkännande för teckengivare och till 181 § 2 mom. fogas en ny 2 punkt, enligt vilken omprövning får begäras hos Trafiksäkerhetsverket i beslut som fattats av någon annan än en myndighet och som är i 47 § avsedda beslut som beviljande av kabinbesättningsintyg och godkännande för teckengivare. Enligt den nya 5 punkten i 181 § ska omprövning få begäras hos Trafiksäkerhetsverket också i beslut om avgifter för flygtrafiktjänst.

Det föreslås att 97 § ändras så att dess 1 mom. kompletteras med en bestämmelse om att tillträdeskontroll, övervakning och patrullering vid en flygplats ska få utföras av personer som flygplatsoperatören har godkänt för uppgiften.

RP 69/2015 rd

Kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd förutsätter att de som utför säkerhetsåtgärder vid en flygplats är antingen certifierade eller godkända. Hittills har lagen inte innehållit någon bestämmelse om förfarandet för godkännande av dem som utför tillträdeskontroll, övervakning och patrullering vid en flygplats. De som utför uppgifter i anslutning till tillträdeskontroll, övervakning och patrullering enligt den bestämmelse som enligt förslaget fogas till 97 § 1 mom. i luftfartslagen har i allmänhet andra uppgifter som sitt huvudsakliga uppdrag, t.ex. underhållsuppgifter. Personernas arbetsuppgifter kan variera bl.a. enligt årstiderna, och därför känner flygplatsoperatören bäst till behovet av godkännande och med vems arbetsuppgifter dessa uppgifter kan kombineras. På grund av detta är flygplatsoperatören den som också bäst kan identifiera godkännandebehovet. Flygplatsoperatören ansvarar i sista hand för att de som arbetar vid en flygplats har fått den utbildning som krävs, och därför har det ansetts vara ändamålsenligt att flygplatsoperatören också godkänner de personer som utför dessa åtgärder. Enligt grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter överföras på andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag. Trots att EU-förordningen inte explicit kräver ett godkännande av en myndighet, föreslås det att 97 § kompletteras med en bestämmelse som innebär att godkännandet anförtros flygplatsoperatören. Uppgifterna innebär inte betydande utövning av offentlig makt, och det att man lät en myndighet godkänna personerna skulle inte tillföra uppgifterna något mervärde, utan endast administrativt merarbete om en myndighet godkänner flygplatsoperatörens framställning som sådan.

Bestämmelser om luftrumspanering, flygledningstjänst och flygtrafiktjänst finns i 10 kap. i luftfartslagen, och det föreslås att en ny 110 a § fogas till kapitlet. Den nya paragrafen gäller beslut om och återkallande av beslut om att utse anmälda organ. Anmälda organ ska utföra den bedömning av överensstämmelse och lämplighet samt de uppgifter i samband med kontroll som föreskrivs i förordningen om driftskompatibilitet.

Enligt förslaget ska också 10 kap. 111 § ändras så att den får nya 2 och 3 mom. Utifrån de uppgifter som tjänsteleverantörerna lämnat ska Trafiksäkerhetsverket enligt det nya 2 mom. göra en framställning om avgifterna enligt det gemensamma avgiftssystemet för flygtrafiktjänster. Trafiksäkerhetsverket ska ge aktörerna tillfälle att avge utlåtande om framställningen och ska lämna in den till Europeiska kommissionen för granskning. Efter utlåtandena och Europeiska kommissionens godkännande ska Trafiksäkerhetsverket fastställa avgifterna och informera Europeiska kommissionen om dem. Den föreslagna bestämmelsen baserar sig på kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster. I artikel 17 i förordningen föreskrivs det om medlemsstaternas skyldighet att fastställa enhetsavgifter för flygtrafiktjänster. Avgifterna har beretts med iakttagande av en modell där Trafiksäkerhetsverket utarbetar en framställning om priserna på undervägsavgifter och flygtrafiktjänster vid de flygplatser, var förordningen om avgiftssystem inte tillämpas. Vid beräkningen av avgifterna tillämpas de formler för beräkning som ingår i förordningen, och uppgifterna ska lämnas in till Europeiska kommissionen för granskning varje år senast den 1 juni. Förordningen kräver också att beredningen ger möjlighet till insyn och överklagande. Det är därför viktigt att det nationellt i 111 § i luftfartslagen också föreskrivs att aktörerna har möjlighet att avge utlåtande om framställningen om avgifterna innan Europeiska kommissionen underrättas om de slutliga avgifterna varje kalenderår senast den 1 november.

Till paragrafen fogas ett nytt 3 mom. enligt vilket leverantören av flygtrafikledningstjänst ska fastställa avgifterna för flygtrafiktjänst till den del de inte fastställs i enlighet med 2 mom. Här avses sådana avgifter som inte behöver fastställas enligt kommissionens förordning (EU) nr 391/2013. Som exempel kan nämnas andras än Helsingfors-Vanda flygplats flygtrafiktjänstavgifter. De nya 2 och 3 mom. medför att det tidigare 2 mom. blir 4 mom.

RP 69/2015 rd

Det föreslås att 153 § 1 mom. ändras så att en ny 6 punkt fogas till momentet. Enligt den nya punkten ska Trafiksäkerhetsverket ha rätt att, trots sekretessbestämmelserna, för tillsynen över luftfartsverksamheten få de ansvariga personernas namn, personbeteckning och kontaktuppgifter. När Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd och tar emot rapporter får det kännedom om bl.a. namn och övriga personuppgifter för aktörernas ansvariga personer. Hittills har det inte funnits några särskilda lagbestämmelser om behandlingen av uppgifterna. Rätten att få upplysningar baserar sig i hög grad också på EU:s förordningar. Till paragrafen fogas därför ett nytt 7 mom., där det sägs att i fråga om behandlingen av personuppgifter enligt 1 mom. 6 punkten tillämpas vad som i 2 kap. föreskrivs om behandlingen av uppgifter i luftfartsregistret och certifikatregistret. Enligt det föreslagna momentet ska lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet tillämpas i fråga om utlämnande av uppgifter.

Även i 157 och 158 § föreslås det små ändringar. Till rubriken för 157 § och till själva bestämmelsen fogas ett omnämnande av beslut parallellt med föreskrifter. I de beslut som Trafiksäkerhetsverket fattat om de frågor som avses i paragrafen ska omprövning få begäras på det sätt som anges i 181 §.

Det föreslås att 158 § ändras så att 5 mom. återställs i sin tidigare form i den meningen att i fortsättningen ska också ansökan om flyghindertillstånd som gäller vindkraftverk åtföljas av ett utlåtande av leverantören av flygtrafikledningstjänst. Både leverantörerna av flygtrafikledningstjänst och de som ansöker om flyghindertillstånd har ansett det vara bra att aktörerna kommunicerar sinsemellan utan Trafiksäkerhetsverket som mellanhand. Även enligt miljöministeriets nya rapport (YM 13/2015) ”Ympäristömenettelyjen sujuvoittaminen ja keventäminen” är ambitionen att de administrativa förfarandena ska medföra så lite administrativt merarbete som möjligt i synnerhet för småföretagare. På framställning av gränsbevakningsväsendet kompletteras momentet dessutom med ett omnämnande av att när det gäller vindkraftverk på havsområden ska utlåtande begäras också av gränsbevakningsväsendet. På så vis kan det säkerställas att utförandet av de flyguppdrag som behövs för gränsbevakningsväsendets föreskrivna uppgifter som ledande sjöräddningsmyndighet och för dess övriga lagstadgade uppgifter inte äventyras och att flyguppdragen kommer att kunna utföras trots den vindpark som planerats.

I 164 § 1 mom. 1 punkten stryks utförande av kompetensbedömning av flygledare och i punkten nämns bara kompetensbedömning av AFIS-personal. Utförande av kompetensbedömning av flygledare handlar inte längre om en uppgift som kan överföras genom avtal och som Trafiksäkerhetsverket kan överföra på en expert, utan utförandet av kompetensbedömning av flygledare ska i enlighet med unionslagstiftningen antecknas direkt i certifikatet. Bestämmelser om detta finns i kommissionens förordning (EU) 2015/340 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygledarcertifikat samt andra certifikat och intyg enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 och upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 805/2011, närmare bestämt under ATCO.C.045 i förordningen.

Bestämmelserna om ändringssökande i 181 § i luftfartslagen ändras så att nya 2 och 5 punkter fogas till 2 mom. Enligt de nya punkterna ska omprövning få begäras hos Trafiksäkerhetsverket i de beslut som avses i 47 § och som gäller beviljande av kabinbesättningsintyg och godkännande för teckengivare samt i de beslut som avses i 111 § och som gäller avgifter för flygtrafiktjänst. Ett beslut som meddelats med anledning av en begäran om omprövning i ett beslut om avgifter för flygtrafiktjänst ska få överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen. Med stöd av lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011) handlägger marknadsdomstolen ändringsyrkanden som gäller avgiftsärenden. Det är således ändamålsenligt att även i 111 § i denna proposition avsedda beslut om avgifter för flygtrafiktjänst får överklagas genom besvär hos marknadsdomstolen.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

Den föreslagna lagen förändrar inte situationen i någon väsentlig grad i jämförelse med situationen enligt den nuvarande regleringen, vilket innebär att propositionen inte har några väsentliga nya ekonomiska konsekvenser för staten, kommunerna eller företagen.

I och med händelseförordningen blir leverantörerna av mark tjänster en ny aktörsgrupp som omfattas av bestämmelserna, vilket innebär att de får en aning mer administrativa skyldigheter med tillhörande kostnader. Alla organisationer som omfattas av regleringen enligt händelseförordningen ska förenhetliga sina rapporteringsskyldigheter i överensstämmelse med europeisk rapporteringspraxis, vilket medför en aning administrativa och ekonomiska merkostnader för organisationerna. Rapportering av information om händelser via en teknisk anslutning kan eventuellt medföra en aning merkostnader för operatörerna. Trafiksäkerhetsverket bedömer möjligheten att ersätta sjöfarts-, järnvägs- och luftfartsoperatörerna för dataöverföringskostnaderna.

De finländska flygbolagens flygplansmateriel är till största delen relativt ny och uppfyller således bullernormerna. Flygbolaget Blue1 använder några flygplan inom kategorin "luftfartyg som uppfyller bullernorm med liten marginal" enligt förordningen om flygplatsbuller, och eventuellt kan också vissa av Finnairs Airbus 321-flygplan höra till den kategorin. Bullerreducerande anordningar kan dock installeras i flygplanen. Följaktligen har också förordningen om flygplatsbuller förhållandevis små ekonomiska konsekvenser för de finländska flygbolagen.

Regleringen enligt förordningen om flygplatsbuller kan i fortsättningen kräva att flygplatsoperatörerna vidtar meråtgärder för att lösa bullerproblemet och medför då administrativa och ekonomiska merkostnader för flygplatsoperatörerna. Avsikten är dock att åtgärderna ska genomföras i enlighet med den välavvägda strategin på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt så att man alltid väljer att kontrollera flygbuller på ett sätt som ur ett helhetsperspektiv och ur alla aktörers synvinkel är den samhällsekonomiskt sett hållbaraste lösningen.

3.2 Administrativa konsekvenser och konsekvenser för myndigheterna

Enligt förslaget ska Trafiksäkerhetsverket fortsätta som behörig myndighet enligt EU:s rättsakter om såväl händelser som bullerhantering. Trafiksäkerhetsverkets uppgifter kan öka en aning med anledning av den nya EU-regleringen, men det är meningen att uppgifterna ska kunna skötas med verkets nuvarande resurser genom att uppgifterna omfördelas.

3.3 Konsekvenser för miljön

Den 15 februari 2008 överlämnade Europeiska kommissionen en rapport till rådet och Europaparlamentet med titeln Driftsrestriktioner på grund av buller vid EU-flygplatser. I rapporten analyserades tillämpningen av direktivet om bullerkontroll och problemen i anslutning till detta i medlemsstaterna i Europeiska unionen. I rapporten påpekade kommissionen att direktivet om bullerkontroll har haft en förhållandevis liten effekt för flygplan som marginellt uppfyller kraven, eftersom det i dagens läge finns relativt få sådana flygplan i trafik på grund av deras naturliga utfasning. Kommissionen uppskattade att bara 0,3 procent av alla operationer som omfattas av direktivet om bullerkontroll utfördes med flygplan som kunde bli föremål för driftsrestriktioner enligt direktivet. Trots att flygplansmaterielen förnyas och blir mindre bullrig har bullerexponeringen från luftfartyg ökat i Europa på grund av den ständigt växande flygtrafiken.

Trafiksäkerhetsverket har inte än så länge med stöd av 12 kap. i luftfartslagen infört några driftsrestriktioner av flygbullerskäl enligt direktivet om bullerkontroll.

I och med regleringen enligt förordningen om flygplatsbuller förbättras transparensen i fråga om bedömningen av bullerproblem och åtgärderna för bullerhantering. Också den samarbetsgrupp som föreslås i regeringspropositionen kan för sin del förbättra samarbetet mellan olika myndigheter och aktörer när det gäller bullerbekämpning och främja de bullerreducerande åtgärdernas genomslagskraft.

Av flygplatserna i Finland har endast Helsingfors-Vanda flygplats omfattats av den reglering enligt direktivet om bullerkontroll som gäller enligt 12 kap. i luftfartslagen, och även i fortsättningen kommer endast Helsingfors-Vanda flygplats att omfattas av tillämpningsområdet för händelseförordningen. För Helsingfors-Vanda flygplats har det också gjorts en sådan bullerutredning och en sådan handlingsplan för bullerbekämpning som avses i 151 § i miljöskyddslagen (527/2014) och som EU:s direktiv om omgivningsbuller kräver. Den förra bullerutredningen och handlingsplanen för bullerbekämpning för Helsingfors-Vanda flygplats är från 2012 och de följande görs 2017. I omgivningen kring Helsingfors-Vanda flygplats bodde det enligt 2012 års bullerutredning 14 000 invånare inom bullerområden med över 55 dB (L_{den}) och 3 700 invånare inom ett bullerområde med över 50 dB (L_{Aeq}) nattetid. Enligt utredningar utifrån direktivet om omgivningsbuller bodde 282 000 invånare i Helsingfors, 92 000 invånare i Esbo och 78 000 invånare i Vanda inom bullerområden där andra trafikformer orsakar buller som överskrider 55 dB (L_{den}). Under de senaste årtiondena har man på det hela taget i betydande grad lyckats minska antalet invånare inom bullerområdena för flygtrafiken vid Helsingfors-Vanda flygplats, eftersom det 1990 fanns hela 97 000 invånare inom bullerområdena. I synnerhet utvecklingen av flygplansmaterielen, iakttagandet av banornas prioriteringsordning och i bruktagandet av den tredje banan 2002 har minskat bullerexponeringen.

3.4 Övriga samhällsliga konsekvenser

Propositionen har inga konsekvenser för arbetsfördelningen mellan staten och kommunerna.

Regleringen enligt propositionen bygger i huvudsak på EU-lagstiftning. Det föreslås att det gällas bland bestämmelserna i den nationella lagstiftningen när regleringen gäller direkt enligt EU:s förordningar. Propositionen står följaktligen i linje med avregleringsmålen i regeringsprogrammet.

Utöver det som anförts ovan bedöms det att propositionen inte heller i övrigt har några betydande konsekvenser för individernas eller företagens ställning och rättigheter och inte heller för människornas levnadsförhållanden eller jämlikhet. Propositionen har inte heller några konsekvenser för jämställdheten mellan könen, eftersom man genom de bestämmelser som föreslås i första hand reglerar skyldigheter för myndigheter, flygplatsoperatörer och flygbolag. De krav som gäller tillstånd och certifikat behandlar tillståndssökandena på lika villkor oavsett kön. Tillstånd beviljas på rättsliga grunder åt alla som uppfyller tillståndskraven.

4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet och Trafiksäkerhetsverket. Även miljöministeriet och Finavia Abp har deltagit i beredningen av de föreslagna bestämmelserna om bullerhantering.

Propositionen sändes på remiss till justitieministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, staben för gränsbevakningsvä-

sendet, Meteorologiska institutet, Dataombudsmannens byrå, Regionförvaltningsverket i Södra Finland, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, Helsingfors stad, Esbo stad, Vanda stad, Träskända stad, Nurmijärvi kommun, Tusby kommun, Grankulla stad, Finlands Kommunförbund rf, Nylands förbund, Finavia Abp, Finlands näringsliv rf, Patria Abp, Finsk Energiindustri rf, Finska vindkraftföreningen rf, Finlands naturskyddsförbund rf, PIA ry, Suomen ilmailuliitto – Finlands flygförbund ry, Suomen moottorilentäjien liitto ry, Luftfartsunionen rf, Suomen lennonjohtajien yhdistys SLJY – Finnish Air Traffic Controllers Association FATCA ry, Ilmailutietotekniset ry, Förbundet för den offentliga sektorn och välfärdsområden JHL rf, Finnair Abp, Blue1/SAS Abp, Nordic Regional Airline AB och BARIF ry.

Regeringens proposition understöddes i största delen av remissyttrandena. Remissinstanserna ansåg det vara mycket viktigt att det tillsätts en arbetsgrupp på bred basis för den välvägd strategin och för införandet av driftsrestriktioner, och många remissinstanser uppgav sig vara villiga att delta i samarbetsgruppens arbete. Justitieministeriets och dataombudsmannens remissvar har beaktats i möjligaste mån på det sätt som föreslås. Utgående från försvarsministeriets remissvar har i synnerhet de motiveringar som gäller militär luftfart setts över. I övrigt har remissvaren beaktats i tillämpliga delar.

5 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Regleringen enligt de föreslagna 46 och 97 § inrymmer sådan utövning av offentlig makt som avses i 124 § i grundlagen och som har överförts på andra än myndigheter. Den rätt enligt 46 § att överföra beviljande av tillstånd eller behörighet på någon annan organisation som Trafiksäkerhetsverket har godkänt för denna uppgift har genom riksdagens medverkan godkänts i den gällande luftfartslagen, som riksdagen antog den 13 november 2014. Överföringen av uppgiften på någon annan än en myndighet har motiverats noggrant i regeringens proposition RP 79/2014 rd. I förhållande till den gällande luftfartslagen innebär de ändringar som nu föreslås inte att några nya förvaltningsuppgifter överförs på andra än myndigheter. Till 46 § fogas enligt förslaget behörighet som teckengivare, vilken motsvarar det i 47 § 1 mom. 7 punkten i den gällande luftfartslagen avsedda godkännandet för personer som ger rangeringssignaler åt luftfartyg. Beviljande av behörighetsbevis som berättigar till att utföra uppgifter som teckengivare kan inte betraktas som betydande utövning av offentlig makt. Med tanke på rättssäkerheten för de som ansöker om och de som innehar godkännanden är det viktigt att omprövning får begäras hos Trafiksäkerhetsverket i sådana beslut av aktören som gäller behörighetsbevis. Denna möjlighet säkerställs genom att 181 § ändras så att omprövning får sökas hos Trafiksäkerhetsverket i sådana beslut om behörighetsbevis för teckengivare som fattats av någon annan än en myndighet.

Enligt den föreslagna 97 § ska tillträdeskontroll, övervakning och patrullering vid en flygplats få utföras av personer som flygplatsoperatören har godkänt för uppgiften. Kommissionens förordning (EU) nr 185/2010 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd förutsätter att de som utför säkerhetsåtgärder vid en flygplats är antingen certifierade eller godkända. De som utför uppgifter i anslutning till tillträdeskontroll, övervakning och patrullering vid en flygplats har i allmänhet andra uppgifter vid flygplatsen som sitt huvudsakliga uppdrag, t.ex. underhållsuppgifter. Personernas arbetsuppgifter kan också variera enligt årstiderna, och därför känner flygplatsoperatören bäst till behovet av godkännande och med vems arbetsuppgifter dessa uppgifter kan kombineras. På grund av detta är flygplatsoperatören den som också bäst kan identifiera godkännandebehovet. Flygplatsoperatören ansvarar i sista hand för att de som arbetar vid en flygplats har fått den utbildning som krävs, och därför har det ansetts vara ändamålsenligt att flygplatsoperatören också godkänner de personer som utför dessa åtgärder. Uppgifterna innebär inte betydande utövning av offentlig makt och inga förvaltningsbeslut fattas i samband med dem. Det är således motiverat att flygplatsoperatören godkänner personerna för uppgifterna.

Det krävs inget godkännande av en myndighet, som inte skulle tillföra något mervärde jämfört med flygplatsoperatörens eget godkännande, endast extra administrativt merarbete. Enligt grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter överföras på andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag. Trots att EU-förordningen inte explicit kräver ett godkännande av en myndighet, föreslås det att 97 § kompletteras med en bestämmelse som innebär att godkännandet anförtros flygplatsoperatören.

I den föreslagna 129 § ingår ett bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser om Trafiksäkerhetsverkets behörighet att fastställa ett mål om minskat buller för en flygplats och om Trafiksäkerhetsverkets bedömning av behovet av driftsrestriktioner samt om underrättelser om driftsrestriktioner. Genom förordning av statsrådet ska det samtidigt få utfärdas närmare bestämmelser också om den samarbetsgrupp som ska samordna de behöriga myndigheternas och andra aktörers åtgärder när det gäller planering och genomförande av åtgärder för hantering av buller från luftfartyg. Statsrådets förordning kommer att vara en ny förordning och genom den utfärdas således de mera tekniskt inriktade bestämmelser som behövs för genomförandet av de nationella arrangemangen enligt EU:s förordning om flygplatsbuller.

De föreslagna 27 och 153 § är förknippade med datasekretessfrågor. Enligt 27 § 1 mom. i förslaget ska offentliga personuppgifter och andra offentliga uppgifter i registret få lämnas ut via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form förutom för skötseln av uppdrag eller förpliktelser som föreskrivs i lag också för skötseln av uppdrag eller förpliktelser som föreskrivs med stöd av lag. Uppgifter ska få lämnas ut endast för det ändamål för vilket de begärs. På det sätt som anges i paragrafen får uppgifter lämnas ut endast till myndigheter för skötseln av uppdrag eller förpliktelser som föreskrivs i lag, till Olycksutredningscentralen för säkerhetsutredning, till myndigheter i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, Europeiska kommissionen och myndigheter som avses i internationella överenskommelser för skötseln av förpliktelser som följer av Europeiska unionens lagstiftning eller internationella överenskommelser som är bindande för Finland, eller av grundad anledning i enskilda fall till myndigheter utanför Europeiska unionen och Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och för fullgörande av myndighetsuppgifter där. En motsvarande bestämmelse ingår i 15 § 1 mom. i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003).

Det föreslås att en ny 6 punkt fogas till 153 § 1 mom. Den paragrafen gäller myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner. Enligt den nya punkten ska den som bedriver luftfartsverksamhet, luftfartygs ägare, innehavare eller operatörer samt de som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten på begäran av Trafiksäkerhetsverket för tillsynen över luftfartsverksamheten lämna Trafiksäkerhetsverket upplysningar om de ansvariga personernas namn, personbeteckning och kontaktuppgifter. Till paragrafen fogas dessutom ett nytt 7 mom., där det sägs att i fråga om behandlingen av personuppgifter enligt 1 mom. 6 punkten tillämpas vad som föreskrivs i personuppgiftslagen och vad som i 2 kap. i luftfartslagen föreskrivs om behandlingen av uppgifter i luftfartsregistret och certifikatregistret. Enligt det föreslagna momentet ska lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet tillämpas i fråga om utlämnande av uppgifter.

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

6 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt.

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

1.

Lag

om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i luftfartslagen (864/2014) 127 §,
ändras 3 § 1 mom. 7 punkten och det inledande stycket i 2 mom., den finska språkdräkten i 7 § 1 mom. 2 punkten, 11 § 1 och 2 mom. samt det inledande stycket i 4 mom., 27 § 1 mom. 1 punkten, den finska språkdräkten i 42 § 2 och 3 mom., 42 § 6 mom., 46 §, 47 § 1 mom. 7 punkten, 63 § 1 mom., 97 och 111 §, 117 § 3 och 4 punkten, 118 § 1 mom., 125 och 126 §, 128 § 1 mom., 129 §, 153 § 1 mom., 157 §, 158 § 5 mom., 164 § 1 mom. 1 punkten, 178 § 1 och 20 punkten och 181 § 2 och 4 mom. samt
fogas till 3 § 1 mom. en ny 8 punkt, till lagen en ny 110 a § och till 153 § ett nytt 7 mom. som följer:

3 §

Behöriga myndigheter

Utöver vad som i denna lag föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets uppgifter, är Trafiksäkerhetsverket behörig nationell myndighet enligt följande av Europeiska unionens rättsakter:

7) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 (händelseförordningen),

8) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en välavvägd strategi och om upphävande av direktiv 2002/30/EG (*förordningen om flygplatsbuller*).

Utöver vad som någon annanstans i lagstiftningen föreskrivs om konsumentombudsmannens och konsumenttvistenämndens behörighet, är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet enligt följande förordningar:

7 §

Preciseringar och undantag som gäller militär luftfart

På militär luftfart tillämpas bestämmelserna i denna lag med följande preciseringar och undantag:

2) militära luftfartyg förses med nationalitetsbeteckning och specialbeteckning,

11 §

Områden där luftfart är inskränkt och farliga områden

Genom förordning av statsrådet får luftfart begränsas eller förbjudas ovanför objekt och områden som är viktiga för statens ledning, försvaret, gränskontrollen, räddningsuppgifter eller beredskapen eller när ett förbud eller en begränsning nödvändigt behövs för att skydda miljövärden av riksintresse. Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl bevilja tillstånd för luftfart inom förbjudna områden efter att ha hört företrädare för dem som ska skyddas genom inrättandet av områdena. Närmare bestämmelser om hörande utfärdas genom förordning av statsrådet. Om ett förbjudet område har inrättats för att skydda en anläggning, är dock luftfart tillåten i samband med service av eller annan verksamhet vid och nyttjande av anläggningen. Inom restriktionsområden är luftfart tillåten endast med tillstånd av försvarsmakten eller enligt särskilda villkor som ställs av försvarsmakten.

Genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter eller beslut kan sådana områden där verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet utövas under särskilda tidpunkter betecknas som farliga områden. Områdeskontrollen ska underrättas om när utövandet av sådan verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet inleds och avslutas inom farliga områden. Cellen för luftfartsplanering enligt FUA-förordningen får dessutom av särskilda skäl bestämma och beteckna områden som tillfälliga farliga områden för en tid av högst två veckor, förutsatt att anvisningar om betecknandet finns i den handbok som styr luftfartsplaneringen som nämns i 107 § 2 mom.

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

27 §

Utlämnande av offentliga uppgifter i elektronisk form

Offentliga personuppgifter och andra offentliga uppgifter i registret får lämnas ut via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form

1) till myndigheter för skötseln av uppdrag eller förpliktelser som föreskrivs i lag eller med stöd av lag,

42 §

Konstruktion, tillverkning och underhåll

För en konstruktör krävs inte godkännande, om det är fråga om

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

För en tillverkare krävs inte godkännande, om det är fråga om ett luftfartyg där minst 51 procent är byggt av en amatör eller en amatörförening utan vinstsyfte, för vederbörandes egna syften och utan något kommersiellt syfte.

RP 69/2015 rd

För underlag för luftfartyg och för underlag för modifiering och reparation av luftfartyg krävs godkännande av Trafiksäkerhetsverket, om inte Trafiksäkerhetsverket beslutar något annat. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om underlagen med beaktande av motsvarande krav i Europeiska unionens lagstiftning, och kan befria underlag från kravet på godkännande, om godkännandet inte är behövligt för flygsäkerheten.

46 §

Tillståndsgivare

Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd, om inte något annat följer av 163 §. Medicinska intyg kan dock beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket. Medicinska rapporter för kabinbesättning beviljas av en läkare vid en hälsovårdscentral, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum. Kabinbesättningsintyg och godkännande för teckengivare beviljas av Trafiksäkerhetsverket eller av en organisation som Trafiksäkerhetsverket har godkänt för denna uppgift. Ett tillstånd ska beviljas om sökanden uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet. Ett tillstånd beviljas för viss tid om inte något annat bestäms nedan.

47 §

Förutsättningar för att tillstånd ska beviljas och tillståndsslag

För att följande tillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden i fråga om ålder, hälsa, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för det aktuella tillståndsslaget:

7) godkännande för teckengivare,

63 §

Operativ licens

Bestämmelser om operativ licens finns i lufttrafikförordningen. Operativ licens beviljas av Trafiksäkerhetsverket. Utöver vad som i lufttrafikförordningen föreskrivs om förutsättningar för beviljande av operativ licens krävs det att de personer som fortlöpande och faktiskt kommer att stå för driften av sökandens verksamhet har gott anseende. Sökanden uppfyller inte kravet på gott anseende, om sökanden under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att sökanden är uppenbart olämplig att bedriva flygtrafik. Gott anseende bevisas genom ett utlåtande av Rättsregistercentralen.

RP 69/2015 rd

97 §

Utförande av kontroller och övervakning

Bestämmelser om hur säkerhetskontroller ska utföras finns i förordningen om skyddsregler och i de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den. Säkerhetskontroller får utföras av personer som har genomgått den utbildning som avses i 98 § och som är godkända som säkerhetskontrollanter av Trafiksäkerhetsverket. Tillträdeskontroll, övervakning och patrullering vid en flygplats får utföras av personer som flygplatsoperatören har godkänt för uppgiften. Trafiksäkerhetsverket får meddela föreskrifter som kompletterar bestämmelserna i dessa förordningar.

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

110 a §

Beslut om och återkallande av beslut om att utse anmälda organ

Trafiksäkerhetsverket utser på ansökan anmälda organ för att utföra den bedömning av överensstämmelse och lämplighet som avses i artikel 5 i förordningen om driftskompatibilitet och för att utföra de uppgifter i samband kontroll som avses i artikel 6.

De anmälda organen ska uppfylla kriterierna i bilaga V till förordningen om driftskompatibilitet. Om ett anmält organ inte längre uppfyller kriterierna, ska Trafiksäkerhetsverket återkalla beslutet om att utse det anmälda organet och informera Europeiska kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

111 §

Avgifter för flygtrafiktjänst

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

På grundval av de uppgifter som tjänsteleverantörerna lämnat ska Trafiksäkerhetsverket göra en framställning om avgifterna enligt det gemensamma avgiftssystemet för flygtrafiktjänster. Trafiksäkerhetsverket ska ge aktörerna tillfälle att avge utlåtande om framställningen och ska lämna in den till Europeiska kommissionen för granskning. Efter utlåtandena och Europeiska kommissionens godkännande ska Trafiksäkerhetsverket fastställa avgifterna och informera Europeiska kommissionen om dem.

Leverantören av flygtrafikledningstjänst ska fastställa avgifterna för flygtrafiktjänst till den del de inte fastställs i enlighet med 2 mom.

Trafiksäkerhetsverket ska också övervaka att de avgifter som tas ut av den statliga och den militära luftfarten är skäligen och att 112 § iakttas vid prissättningen.

117 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

- 3) allvarligt tillbud allvarliga tillbud enligt artikel 2 i händelseförordningen,
- 4) händelse händelser enligt artikel 2 i händelseförordningen.

RP 69/2015 rd

118 §

Rapportering av luftfartsolyckor och tillbud

Trafiksäkerhetsverket ska underrättas om olyckor och allvarliga tillbud inom civil luftfart.

125 §

Tillämpning av händelseförordningen

I Finland tillämpas händelseförordningen på alla luftfartyg. Händelser som uteslutande gäller militär luftfart och enligt 7 § 1 mom. 19 punkten ska anmälas till försvarsmakten behandlas dock nationellt.

Händelser som inbegriper ett luftfartyg som är registrerat i Finland eller som används av en organisation som är etablerad i Finland ska i enlighet med händelseförordningen rapporteras även om de har inträffat utomlands.

126 §

Rapporteringssystem

Trafiksäkerhetsverket ansvarar för och driver ett rapporteringssystem enligt händelseförordningen till vilket obligatorisk och frivillig information om händelser rapporteras.

Organisationer som är etablerade i Finland ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om sådan information om händelser som de samlat in i sitt eget system för frivillig rapportering.

Informationen om händelser ges in till Trafiksäkerhetsverket via en teknisk anslutning.

128 §

Användning av information om händelser

En myndighet får inte vidta rättsliga åtgärder på grund av oöverlagda eller oavsiktliga överträdelser som myndigheten får kännedom om bara på grund av att de har rapporterats enligt händelseförordningen, om det inte är fråga om en situation som avses i artikel 16.10 i händelseförordningen.

129 §

Välavvägd strategi och införande av driftsrestriktioner

Förordningen om flygplatsbuller tillämpas på det sätt som avses i förordningen på luftfartyg som används inom civil luftfart. I enlighet med den välavvägda strategi som avses i artiklarna 2 och 5 i förordningen om flygplatsbuller får flygtrafikbuller hanteras och begränsas genom driftsrestriktioner enligt artikel 2.6 endast efter det att andra åtgärder inom den välavvägda strategin har övervägts och analyserats.

Trafiksäkerhetsverket ska fastställa ett mål om minskat buller för flygplatsen. Trafiksäkerhetsverket ska också bedöma behovet av att införa en driftsrestriktion enligt 1 mom. i enlighet med den välavvägda strategin och besluta om införandet.

Vid utförandet av de uppgifter som avses i 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket höra flygplatsoperatören, de myndigheter som ansvarar för planläggning och markanvändningsplanering,

RP 69/2015 rd

den statliga myndighet som avses i 21 § 1 mom. i miljöskyddslagen och den kommunala miljöförvaltningsmyndighet som avses i 22 § i den lagen, flygbolagen, försvarsmakten och andra berörda parter. En samarbetsgrupp kan tillsättas för samarbetet mellan de olika behöriga myndigheterna och aktörerna.

Genom förordning av statsrådet får det utfärdas närmare bestämmelser om det mål om minskat buller för flygplatsen som Trafiksäkerhetsverket ska fastställa enligt 2 mom. och om Trafiksäkerhetsverkets bedömning av behovet av driftsrestriktioner för flygplatsen samt om underrättelser om driftsrestriktioner. Genom förordning av statsrådet får det också utfärdas närmare bestämmelser om den samarbetsgrupp enligt 3 mom. som ska samordna de behöriga myndigheternas och de olika aktörernas åtgärder och samarbete.

153 §

Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner

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

- 1) uppgifter om luftfartyg och trafiken med dem, inbegripet upptagningar av lägesbilder,
- 2) upptagningar från flygtrafiktjänsten, efterspanings- och räddningstjänsten för luftfart samt luftfartygens telefon- och radiokommunikation,
- 3) andra än i 1 och 2 punkten avsedda uppgifter som behövs med tanke på flygsäkerheten,
- 4) uppgifter om verksamhetsutövarens verksamhet, ekonomi och försäkringar,
- 5) uppgifter som är relevanta med tanke på tillsynen över att passagerarnas rättigheter tillgodoses,
- 6) de ansvariga personernas namn, personbeteckning och kontaktuppgifter.

I fråga om behandlingen av personuppgifter enligt 1 mom. 6 punkten tillämpas vad som i 2 kap. föreskrivs om behandlingen av uppgifter i luftfartsregistret och certifikatregistret. Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns dessutom i personuppgiftslagen och bestämmelser om utlämnande av uppgifter finns i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

157 §

Föreskrifter och beslut om miljökonsekvenserna av luftfart

Med hänsyn till den välavvägda strategi som avses i 129 § får Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter och fatta beslut om flyg- och underhållsverksamhet, om det behövs för att minska eller förhindra buller från luftfartyg eller andra skadliga miljökonsekvenser eller för att medge tillåtna undantag. Föreskrifterna och besluten kan gälla:

- 1) tid och sätt för användning av flygplatser och antalet starter och landningar,
- 2) begränsning eller förbud under bestämda tider när det gäller testningar som hänför sig till underhållet,
- 3) begränsning av användningen av exceptionellt bullersamma flygplan,
- 4) förbud mot att efter en övergångstid använda en tidigare godkänd flygplanstyp.

RP 69/2015 rd

158 §

Flyghinder

Tillstånd att sätta upp anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken enligt 2 mom. ska sökas hos Trafiksäkerhetsverket. Ansökan om flyghindertillstånd ska åtföljas av ett utlåtande av den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänst och när det gäller vindkraftverk på havsområden också av ett utlåtande av gränsbevakningsväsendet. Om inte flygsäkerheten äventyras, kan Trafiksäkerhetsverket ge tillstånd att sätta upp anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken enligt 2 mom. Tillstånd ska beviljas, om den olägenhet det planerade hindret medför för flygtrafikens smidighet kan minskas med till buds stående planeringskriterier för flygförfarandet så att hindret inte medför oskälig olägenhet för flygplatsoperatören eller försvårar smidig flygtrafik. Flyghinder ska markeras i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter.

164 §

Anlitande av utomstående experter för Trafiksäkerhetsverkets uppgifter

Trafiksäkerhetsverket kan genom avtal överföra följande förvaltningsuppgifter på en inhemsk eller utländsk expert som har tillräcklig utbildning samt övriga kunskaper och färdigheter som uppgiften kräver:

- 1) kompetensbedömning av AFIS-personal,
-

178 §

Luftfartsförseelse

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

- 1) bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 9 § 5 mom. och som gäller luftfartyg eller anordningar, sportfallskärmar, flygskärmar, modellflygplan eller förare av sådana,
-

- 20) förfar i strid med artikel 16.9 i händelseförordningen,
-

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

181 §

Ändringssökande

I följande beslut, som fattats av någon annan än en myndighet, får omprövning begäras hos Trafiksäkerhetsverket:

- 1) i 40 § avsedda beslut om granskningsbevis avseende luftvärdighet som fattas av organisationer som svarar för luftvärdighet,
- 2) i 47 § avsedda beslut om beviljande av kabinbesättningsintyg och godkännande för teckengivare,
- 3) i 102 § 1 mom. avsedda beslut om beviljande av tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden som fattas av flygplatsoperatören,

RP 69/2015 rd

- 4) i 103 § 1 mom. avsedda beslut om beviljande av behörighetskort och passerkort för fordon som fattas av flygplatsoperatören,
- 5) i 111 § avsedda beslut om avgifter för flygtrafiktjänst,
- 6) i 163 § avsedda beslut som fattas av behöriga organ och organisationer för sportflygverksamhet,
- 7) i 164 § avsedda beslut som fattas av utomstående experter.

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

Denna lag träder i kraft den 20 . Bestämmelserna i 129 § träder dock i kraft först den 13 juni 20 .

2.

Lag

om upphävande av vissa bestämmelser i luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

Genom denna lag upphävs 130–135 § i luftfartslagen (864/2014).
1 §

Denna lag träder i kraft den 13 juni 2016.
2 §

Helsingfors den 15 oktober 2015

Vid förhinder för statsministern, kommun- och reformminister

Anu Vehviläinen

Kommunikationsminister Anne Berner

1.

Lag

om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i luftfartslagen (864/2014) 127 §,
ändras 3 § 1 mom. 7 punkten och det inledande stycket i 2 mom., den finska språkdräkten i 7 § 1 mom. 2 punkten, 11 § 1 och 2 mom. samt det inledande stycket i 4 mom., 27 § 1 mom. 1 punkten, den finska språkdräkten i 42 § 2 och 3 mom., 42 § 6 mom., 46 §, 47 § 1 mom. 7 punkten, 63 § 1 mom., 97 och 111 §, 117 § 3 och 4 punkten, 118 § 1 mom., 125 och 126 §, 128 § 1 mom., 129 §, 153 § 1 mom., 157 §, 158 § 5 mom., 164 § 1 mom. 1 punkten, 178 § 1 och 20 punkten och 181 § 2 och 4 mom. samt
fogas till 3 § 1 mom. en ny 8 punkt, till lagen en ny 110 a § och till 153 § ett nytt 7 mom. som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

3 §

Behöriga myndigheter

Behöriga myndigheter

Utöver vad som i denna lag föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets uppgifter, är Trafiksäkerhetsverket behörig nationell myndighet enligt följande av Europeiska unionens rättsakter:

Utöver vad som i denna lag föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets uppgifter, är Trafiksäkerhetsverket behörig nationell myndighet enligt följande av Europeiska unionens rättsakter:

7) Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG om rapportering av händelser inom civil luftfart (händelsedirektivet).

7) *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 (händelseförordningen),*

Fogas en ny 8 punkt

8) *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en välavvägd strategi och om upphävande av direktiv 2002/30/EG (förordningen om flygplatsbuller).*

Utöver vad som nedan i denna lag föreskrivs om konsumentmyndigheters behörighet, är Trafiksäkerhetsverket behörig myndighet enligt följande förordningar:

Utöver vad som *någon annanstans i lagstiftningen föreskrivs om konsumentombudsmannens och konsumentvistenämndens behörighet*, är Trafiksäkerhetsverket behörig

myndighet enligt följande förordningar:

7 §

Preciseringar och undantag som gäller militär luftfart

På militär luftfart tillämpas bestämmelserna i denna lag med följande preciseringar och undantag:

2) militära luftfartyg förses med nationalitetsbeteckning och specialbeteckning,

7 §

Preciseringar och undantag som gäller militär luftfart

På militär luftfart tillämpas bestämmelserna i denna lag med följande preciseringar och undantag:

2) militära luftfartyg förses med nationalitetsbeteckning och specialbeteckning,

11 §

Områden där luftfart är inskränkt och farliga områden

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

Genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter eller beslut kan sådana områden där verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet utövas under särskilda tidpunkter betecknas som farliga områden. Områdeskontrollen ska underrättas om när utövandet av sådan verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet inleds och avslutas. Cellen för luftrumsplanering enligt FUA-förordningen ska på det sätt som den anser

11 §

Områden där luftfart är inskränkt och farliga områden

Genom förordning av statsrådet får luftfart begränsas eller förbjudas ovanför objekt och områden som är viktiga för statens ledning, försvaret, gränskontrollen, räddningsuppgifter eller beredskapen *eller när ett förbud eller en begränsning nödvändigt behövs för att skydda miljövärden av riksintresse. Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl bevilja tillstånd för luftfart inom förbjudna områden efter att ha hört företrädare för dem som ska skyddas genom inrättandet av områdena. Närmare bestämmelser om hörande utfärdas genom förordning av statsrådet. Om ett förbjudet område har inrättats för att skydda en anläggning, är dock luftfart tillåten i samband med service av eller annan verksamhet vid och nyttjande av anläggningen. Inom restriktionsområden är luftfart tillåten endast med tillstånd av försvarsmakten eller enligt särskilda villkor som ställs av försvarsmakten.*

Genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter eller beslut kan sådana områden där verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet utövas under särskilda tidpunkter betecknas som farliga områden. Områdeskontrollen ska underrättas om när utövandet av sådan verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet inleds och avslutas inom farliga områden. Cellen för luftrumsplanering enligt FUA-förordningen får dessutom av

vara ändamålsenligt begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område

särskilda skäl bestämma och beteckna områden som tillfälliga farliga områden för en tid av högst två veckor, förutsatt att anvisningar om betecknandet finns i den handbok som styr lufrumsplaneringen som nämns i 107 § 2 mom.

Cellen för lufrumsplanering *enligt FUA-förordningen* ska på det sätt som den anser vara ändamålsenligt begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område

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

27 §

Utlämnande av offentliga uppgifter i elektronisk form

Offentliga personuppgifter och andra offentliga uppgifter i registret får lämnas ut via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form

1) till myndigheter för skötseln av uppdrag eller förpliktelser som föreskrivs i lag,

27 §

Utlämnande av offentliga uppgifter i elektronisk form

Offentliga personuppgifter och andra offentliga uppgifter i registret får lämnas ut via en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form

1) till myndigheter för skötseln av uppdrag eller *förpliktelser som föreskrivs i lag eller med stöd av lag,*

42 §

Konstruktion, tillverkning och underhåll

För en konstruktör krävs inte godkännande, om det är fråga om

1) konstruktion som gäller en mindre modifiering eller reparation,

2) konstruktion av ett luftfartyg för vilket det inte ansöks om luftvärdighetsbevis eller konstruktion av anordningar eller komponenter till ett sådant luftfartyg, eller

3) konstruktion som gäller en modifiering eller reparation i ett luftfartyg för vilket det inte ansöks om luftvärdighetsbevis eller för vilket det har utfärdats ett flygtillstånd i stället för ett luftvärdighetsbevis.

För en tillverkare krävs inte godkännande, om det är fråga om ett luftfartyg där minst 51 procent är byggt av en amatör eller en amatörförening utan vinstsyfte, för vederbörandes egna syften och utan något kommersiellt

42 §

Konstruktion, tillverkning och underhåll

För en konstruktör krävs inte godkännande, om det är fråga om

1) konstruktion som gäller en mindre modifiering eller reparation,

2) konstruktion av ett luftfartyg för vilket det inte ansöks om luftvärdighetsbevis eller konstruktion av anordningar eller komponenter till ett sådant luftfartyg, eller

3) konstruktion som gäller en modifiering eller reparation i ett luftfartyg för vilket det inte ansöks om luftvärdighetsbevis eller för vilket det har utfärdats ett flygtillstånd i stället för ett luftvärdighetsbevis.

För en tillverkare krävs inte godkännande, om det är fråga om ett luftfartyg där minst 51 procent är byggt av en amatör eller en amatörförening utan vinstsyfte, för vederbörandes egna syften och utan något kommersiellt

syfte.

För underlag för modifiering och reparation av luftfartyg krävs godkännande av Trafiksäkerhetsverket, om inte Trafiksäkerhetsverket beslutar något annat. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om underlagen med beaktande av motsvarande krav i Europeiska unionens lagstiftning, och kan förordna om att vissa underlag ska vara befriade från kravet på godkännande, om godkännandet inte är behövligt för flygsäkerheten.

46 §

Tillståndsgivare

Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd, om inte något annat följer av 163 §. Medicinska intyg kan dock beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket. Medicinska rapporter för kabinbesättning beviljas av en läkare vid en hälsovårdscentral, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum. Kabinbesättningsintyg beviljas av Trafiksäkerhetsverket eller av en organisation som Trafiksäkerhetsverket har godkänt för denna uppgift. Ett tillstånd ska beviljas om sökanden uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet. Ett tillstånd beviljas för viss tid om inte något annat bestäms nedan.

47 §

Förutsättningar för att tillstånd ska beviljas och tillståndsslag

För att följande tillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden i fråga om ålder, hälsa, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för det aktuella tillståndsslaget:

7) godkännande för personer som ger rannings signaler åt luftfartyg,

syfte.

För underlag för luftfartyg och för underlag för modifiering och reparation av luftfartyg krävs godkännande av Trafiksäkerhetsverket, om inte Trafiksäkerhetsverket beslutar något annat. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om underlagen med beaktande av motsvarande krav i Europeiska unionens lagstiftning, och kan befria underlag från kravet på godkännande, om godkännandet inte är behövligt för flygsäkerheten.

46 §

Tillståndsgivare

Trafiksäkerhetsverket beviljar tillstånd, om inte något annat följer av 163 §. Medicinska intyg kan dock beviljas av en flygläkare, ett flygmedicinskt centrum eller Trafiksäkerhetsverket. Medicinska rapporter för kabinbesättning beviljas av en läkare vid en hälsovårdscentral, en flygläkare eller ett flygmedicinskt centrum. Kabinbesättningsintyg och *godkännande för teckengivare* beviljas av Trafiksäkerhetsverket eller av en organisation som Trafiksäkerhetsverket har godkänt för denna uppgift. Ett tillstånd ska beviljas om sökanden uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillståndet. Ett tillstånd beviljas för viss tid om inte något annat bestäms nedan.

47 §

Förutsättningar för att tillstånd ska beviljas och tillståndsslag

För att följande tillstånd ska beviljas förutsätts det att sökanden i fråga om ålder, hälsa, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenhet uppfyller behörighetskraven för det aktuella tillståndsslaget:

7) *godkännande för teckengivare,*

63 §

Operativ licens

Bestämmelser om operativ licens finns i lufttrafikförordningen. Operativ licens beviljas av Trafiksäkerhetsverket. Utöver vad som i lufttrafikförordningen föreskrivs om förutsättningar för beviljande av operativ licens krävs av sökanden gott anseende. Sökanden uppfyller inte kravet på gott anseende, om sökanden under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att sökanden är uppenbart olämplig att bedriva flygtrafik. Gott anseende bevisas genom ett utlåtande av Rättsregistercentralen.

63 §

Operativ licens

Bestämmelser om operativ licens finns i lufttrafikförordningen. Operativ licens beviljas av Trafiksäkerhetsverket. Utöver vad som i lufttrafikförordningen föreskrivs om förutsättningar för beviljande av operativ licens krävs det *att de personer som fortlöpande och faktiskt kommer att stå för driften av sökandens verksamhet* har gott anseende. Sökanden uppfyller inte kravet på gott anseende, om sökanden under de senaste fem åren har dömts till fängelsestraff eller under de senaste tre åren till bötesstraff för allvarligt brott mot bestämmelser eller föreskrifter om anställningsförhållanden, näringsutövning, bokföring, skuldförhållanden, bedrivande av trafik eller trafiksäkerhet och gärningen visar att sökanden är uppenbart olämplig att bedriva flygtrafik. Gott anseende bevisas genom ett utlåtande av Rättsregistercentralen.

97 §

Utförande av kontroller

Bestämmelser om hur säkerhetskontroller ska utföras finns i förordningen om skyddsregler och i de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den. Säkerhetskontroller får utföras av personer som har genomgått den utbildning som avses i 98 § och som är godkända som säkerhetskontrollanter av Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket får meddela föreskrifter som kompletterar bestämmelserna i dessa förordningar.

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

97 §

Utförande av kontroller och övervakning

Bestämmelser om hur säkerhetskontroller ska utföras finns i förordningen om skyddsregler och i de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den. Säkerhetskontroller får utföras av personer som har genomgått den utbildning som avses i 98 § och som är godkända som säkerhetskontrollanter av Trafiksäkerhetsverket. *Tillträdeskontroll, övervakning och patrullering vid en flygplats får utföras av personer som flygplatsoperatören har godkänt för uppgiften.* Trafiksäkerhetsverket får meddela föreskrifter som kompletterar bestämmelserna i dessa förordningar.

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

110 a §

Beslut om och återkallande av beslut om att utse anmälda organ

Trafiksäkerhetsverket utser på ansökan anmälda organ för att utföra den bedömning av överensstämmelse och lämplighet som avses i artikel 5 i förordningen om driftskompatibilitet och för att utföra de uppgifter i samband kontroll som avses i artikel 6.

De anmälda organen ska uppfylla kriterierna i bilaga V till förordningen om driftskompatibilitet. Om ett anmält organ inte längre uppfyller kriterierna, ska Trafiksäkerhetsverket återkalla beslutet om att utse det anmälda organet och informera Europeiska kommissionen och övriga medlemsstater om detta.

111 §

Avgifter för flygtrafiktjänst

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

Trafiksäkerhetsverket ska också övervaka att de avgifter som tas ut av den statliga och den militära luftfarten är skäligen och att 112 § iakttas vid prissättningen.

111 §

Avgifter för flygtrafiktjänst

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

På grundval av de uppgifter som tjänsteleverantörerna lämnat ska Trafiksäkerhetsverket göra en framställning om avgifterna enligt det gemensamma avgiftssystemet för flygtrafiktjänster. Trafiksäkerhetsverket ska ge aktörerna tillfälle att avge utlåtande om framställningen och ska lämna in den till Europeiska kommissionen för granskning. Efter utlåtandena och Europeiska kommissionens godkännande ska Trafiksäkerhetsverket fastställa avgifterna och informera Europeiska kommissionen om dem.

Leverantören av flygtrafikledningstjänst ska fastställa avgifterna för flygtrafiktjänst till den del de inte fastställs i enlighet med 2 mom.

Trafiksäkerhetsverket ska också övervaka att de avgifter som tas ut av den statliga och den militära luftfarten är skäligen och att 112 § iakttas vid prissättningen.

117 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

3) allvarligt tillbud sådant allvarligt tillbud som avses i bilaga 13 till Chicagokonventionen, och

4) händelse information om sådana tillbud, driftsavbrott, defekter, fel eller andra avvikande omständigheter i anslutning till framförande av ett luftfartyg och i anslutning till luftfartens verksamheter och tjänster som äventyrar eller skulle ha kunnat äventyra säkerheten för luftfartyget, för personerna ombord eller för vilka andra personer som helst.

118 §

Rapportering av luftfartsolyckor och tillbud

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

125 §

Rapportering av händelser

Utöver vad som bestäms i Europeiska unionens lagstiftning ska de som bedriver luftfartsverksamhet, deras anställda och de som utför uppgifter som påverkar flygsäkerheten underrätta Trafiksäkerhetsverket om sådana tillbud, driftsavbrott, defekter, fel eller andra avvikande omständigheter i anslutning till framförande, underhåll, reparation och tillverkning av ett luftfartyg och i anslutning till verksamheterna och flygtrafiktjänsterna på en flygplats som äventyrar eller utan ingripande kan äventyra säkerheten för ett luftfartyg, personerna ombord eller för vilka andra personer som helst.

Följande personer ska rapportera om händelser som avses i 1 mom.:

1) luftfartygs ägare, innehavare, operatörer eller befälhavare,

117 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

3) *allvarligt tillbud* allvarliga tillbud enligt artikel 2 i händelseförordningen,

4) *händelse* händelser enligt artikel 2 i händelseförordningen.

118 §

Rapportering av luftfartsolyckor och tillbud

Trafiksäkerhetsverket ska underrättas om olyckor och allvarliga tillbud inom civil luftfart

125 §

Tillämpning av händelseförordningen

I Finland tillämpas händelseförordningen på alla luftfartyg. Händelser som uteslutande gäller militär luftfart och enligt 7 § 1 mom. 19 punkten ska anmälas till försvarsmakten behandlas dock nationellt.

Händelser som inbegriper ett luftfartyg som är registrerat i Finland eller som används av en organisation som är etablerad i Finland ska i enlighet med händelseförordningen rapporteras även om de har inträffat utomlands.

- 2) innehavare av tillstånd eller godkännanden som berättigar till luftfartsverksamhet,
- 3) innehavare av certifikat eller behörighetsbevis,
- 4) de som utför sådana uppgifter inom markorganisationen som påverkar flygsäkerheten.

Trafiksäkerhetsverket meddelar de närmare föreskrifter om rapportering av händelser som baserar sig på förteckningen över exempel i bilagorna I och II till händelsedirektivet och på kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007 om genomförandebestämmelser för spridning till berörda parter av information om händelser inom civil luftfart, i enlighet med artikel 7.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG samt som annars förutsätts för flygsäkerhetsarbetet.

126 §

Registrering av rapporter om händelser

Trafiksäkerhetsverket ska registrera rapporter om olyckor, allvarliga tillbud och händelser i sin databas så som föreskrivs i den i 125 § nämnda förordning som gäller spridning av information om händelser.

127 §

Utbyte av information om händelser

Trafiksäkerhetsverket ska ställa säkerhetsinformation som införts i olycks- och händelsedatabaserna till förfogande för de behöriga myndigheterna i andra medlemsstater och för kommissionen så som föreskrivs i artikel 6 i händelsedirektivet.

Bestämmelser om sekretess för information om händelser finns i 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Trafiksäkerhetsverket kan dessutom hemlighålla omständigheter som gäller information om händelser, när utlämnande av uppgifter om omständigheterna skulle äventyra möjlighet-

126 §

Rapporteringsystem

Trafiksäkerhetsverket ansvarar för och driver ett rapporteringssystem enligt händelseförordningen till vilket obligatorisk och frivillig information om händelser rapporteras.

Organisationer som är etablerade i Finland ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om sådan information om händelser som de samlat in i sitt eget system för frivillig rapportering.

Informationen om händelser ges in till Trafiksäkerhetsverket via en teknisk anslutning.

erna att få information i fortsättningen.

128 §

Användning av information om händelser

En myndighet får inte vidta rättsliga åtgärder på grund av oöverlagda eller oavsiktliga överträdelser som myndigheten får kännedom om bara på grund av att de har rapporterats med anledning av kravet i 125 §, om det inte är fråga om en sådan försummelse av skyldigheter som kan betraktas som grov oaktsamhet eller ett förfarande som är straffbart enligt strafflagen.

128 §

Användning av information om händelser

En myndighet får inte vidta rättsliga åtgärder på grund av oöverlagda eller oavsiktliga överträdelser som myndigheten får kännedom om bara på grund av att de har rapporterats enligt *händelseförordningen*, om det inte är fråga om en situation som avses i artikel 16.10 i *händelseförordningen*.

129 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

1) direktivet om bullerkontroll Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen,

2) jetplan civila jetdrivna underljudsflygplan som har en högsta tillåten startmassa på 34 000 kilogram eller mer eller för vilka den godkända passagerarkapaciteten är mer än 19 passagerare, med undantag av sittplatser avsedda endast för besättningen,

3) jetplan som uppfyller bullernormen med liten marginal jetplan som överskrider certifieringsgränserna i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till Chicagokonventionen med en sammanlagd avvikelse på högst 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels); med sammanlagd avvikelse avses här det värde i EPNdB som erhålls genom summering av skillnaderna mellan certifierad nivå på bullerutsläpp och högsta tillåtna bullernivå vid de tre referenspunkter för bullermätningen som fastställs i volym I, andra delen, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen,

4) bullerområde ett område där dygnets genomsnittliga bullernivå av flygtrafiken på flygplatsen enligt kalkylerade utredningar överstiger 55 dB(A),

5) god avvägning åtgärder för bekämpning och minskning av flygbullret vid källan samt

129 §

Välavvägd strategi och införande av driftsrestriktioner

Förordningen om flygplatsbuller tillämpas på det sätt som avses i förordningen på luftfartyg som används inom civil luftfart. I enlighet med den välavvägda strategi som avses i artiklarna 2 och 5 i förordningen om flygplatsbuller får flygtrafikbuller hanteras och begränsas genom driftsrestriktioner enligt artikel 2.6 endast efter det att andra åtgärder inom den välavvägda strategin har övervägts och analyserats.

Trafiksäkerhetsverket ska fastställa ett mål om minskat buller för flygplatsen. Trafiksäkerhetsverket ska också bedöma behovet av att införa en driftsrestriktion enligt 1 mom. i enlighet med den välavvägda strategin och besluta om införandet.

Vid utförandet av de uppgifter som avses i 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket höra flygplatsoperatören, de myndigheter som ansvarar för planläggning och markanvändningsplanering, den statliga myndighet som avses i 21 § i miljöskyddslagen och den kommunala miljöförvaltningsmyndighet som avses i 22 § 1 mom. i den lagen, flygbolagen, försvarsmakten och andra berörda parter. En samarbetsgrupp kan tillsättas för samarbetet mellan de olika behöriga myndigheterna och aktörerna.

Genom förordning av statsrådet får det utfärdas närmare bestämmelser om det mål om

genom markanvändningsplanering, förfaranden för drift med minsta möjliga buller och driftsrestriktioner.

153 §

Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner

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

- 1) uppgifter om luftfartyg och trafiken med dem, inbegripet upptagningar av lägesbilder,
- 2) upptagningar från flygtrafiktjänsten, efterspanings- och räddningstjänsten för luftfart samt luftfartygens telefon- och radiokommunikation,
- 3) andra än i 1 och 2 punkten avsedda uppgifter som behövs med tanke på flygsäkerheten,
- 4) uppgifter om verksamhetsutövarens verksamhet, ekonomi och försäkringar,
- 5) uppgifter som är relevanta med tanke på tillsynen över att passagerarnas rättigheter tillgodoses.

Fogas en ny 7 mom.

minskat buller för flygplatsen som Trafiksäkerhetsverket ska fastställa enligt 2 mom. och om Trafiksäkerhetsverkets bedömning av behovet av driftsrestriktioner för flygplatsen samt om underrättelser om driftsrestriktioner. Genom förordning av statsrådet får det också utfärdas närmare bestämmelser om den samarbetsgrupp enligt 3 mom. som ska samordna de behöriga myndigheternas och de olika aktörernas åtgärder och samarbete.

153 §

Myndigheters rätt att få information och utföra inspektioner

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

- 1) uppgifter om luftfartyg och trafiken med dem, inbegripet upptagningar av lägesbilder,
- 2) upptagningar från flygtrafiktjänsten, efterspanings- och räddningstjänsten för luftfart samt luftfartygens telefon- och radiokommunikation,
- 3) andra än i 1 och 2 punkten avsedda uppgifter som behövs med tanke på flygsäkerheten,
- 4) uppgifter om verksamhetsutövarens verksamhet, ekonomi och försäkringar,
- 5) uppgifter som är relevanta med tanke på tillsynen över att passagerarnas rättigheter tillgodoses,
- 6) *de ansvariga personernas namn, personbeteckning och kontaktuppgifter.*

I fråga om behandlingen av personuppgifter enligt 1 mom. 6 punkten tillämpas vad som i 2 kap. föreskrivs om behandlingen av uppgifter i luftfartsregistret och certifikatregistret. Bestämmelser om behandling av personuppgifter finns dessutom i personuppgiftslagen och bestämmelser om utlämnande av uppgifter finns i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

157 §

Föreskrifter om miljökonsekvenserna av luftfart

Med hänsyn till den goda avvägning som avses i 131 § får Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om flyg- och underhållsverksamhet, om det behövs för att minska eller förhindra buller från luftfartyg eller andra skadliga miljökonsekvenser eller för att medge tillåtna undantag. Föreskrifterna kan gälla

- 1) tid och sätt för användning av flygplatser och antalet starter och landningar,
- 2) begränsning eller förbud under bestämda tider när det gäller testningar som hänför sig till underhållet,
- 3) begränsning av användningen av exceptionellt bullersamma flygplan,
- 4) förbud mot att efter en övergångstid använda en tidigare godkänd flygplanstyp.

158 §

Flyghinder

Tillstånd att sätta upp anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken enligt 2 mom. ska sökas hos Trafiksäkerhetsverket. Ansökan om flyghindertillstånd ska, med undantag för när ansökan gäller vindkraftverk, åtföljas av ett utlåtande av den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänst. Om inte flygsäkerheten äventyras, kan Trafiksäkerhetsverket ge tillstånd att sätta upp anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken enligt 2 mom. Tillstånd ska beviljas, om den olägenhet det planerade hindret medför för flygtrafikens smidighet kan minskas med till buds stående planeringskriterier för flygförfarandet så att hindret inte medför oskälig olägenhet för flygplatsoperatören eller försvårar smidig flygtrafik. Flyghinder ska markeras i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter.

157 §

Föreskrifter och beslut om miljökonsekvenserna av luftfart

Med hänsyn till den välavvägda strategi som avses i 129 § får Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter och *fatta beslut* om flyg- och underhållsverksamhet, om det behövs för att minska eller förhindra buller från luftfartyg eller andra skadliga miljökonsekvenser eller för att medge tillåtna undantag. Föreskrifterna och besluten kan gälla:

- 1) tid och sätt för användning av flygplatser och antalet starter och landningar,
- 2) begränsning eller förbud under bestämda tider när det gäller testningar som hänför sig till underhållet,
- 3) begränsning av användningen av exceptionellt bullersamma flygplan,
- 4) förbud mot att efter en övergångstid använda en tidigare godkänd flygplanstyp.

158 §

Flyghinder

Tillstånd att sätta upp anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken enligt 2 mom. ska sökas hos Trafiksäkerhetsverket. *Ansökan om flyghindertillstånd ska åtföljas av ett utlåtande av den berörda leverantören av flygtrafikledningstjänst och när det gäller vindkraftverk på havsområden också av ett utlåtande av gränsbevakningsväsendet.* Om inte flygsäkerheten äventyras, kan Trafiksäkerhetsverket ge tillstånd att sätta upp anordningar, byggnader, konstruktioner eller märken enligt 2 mom. Tillstånd ska beviljas, om den olägenhet det planerade hindret medför för flygtrafikens smidighet kan minskas med till buds stående planeringskriterier för flygförfarandet så att hindret inte medför oskälig olägenhet för flygplatsoperatören eller försvårar smidig flygtrafik. Flyghinder ska markeras i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter.

164 §

Anlitande av utomstående experter för Trafiksäkerhetsverkets uppgifter

Trafiksäkerhetsverket kan genom avtal överföra följande förvaltningsuppgifter på en inhemsk eller utländsk expert som har tillräcklig utbildning samt övriga kunskaper och färdigheter som uppgiften kräver:

1) *utförande av kompetensbedömning av flygledare eller AFIS-personal,*

164 §

Anlitande av utomstående experter för Trafiksäkerhetsverkets uppgifter

Trafiksäkerhetsverket kan genom avtal överföra följande förvaltningsuppgifter på en inhemsk eller utländsk expert som har tillräcklig utbildning samt övriga kunskaper och färdigheter som uppgiften kräver:

1) kompetensbedömning av AFIS-personal,

178 §

Luftfartsförseelse

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 9 § 5 mom. och som gäller luftfartyg eller anordningar, sportfallskärmar, flygskärmar, hobby- och sportmodellflygplan eller förare av sådana,

20) bryter mot diskrimineringsförbudet i 128 § 2 mom.,

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

181 §

Ändringssökande

I följande beslut, som fattats av någon annan än en myndighet, får omprövning begäras hos Trafiksäkerhetsverket:

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

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

3) i 103 § 1 mom. avsedda beslut om bevil-

178 §

Luftfartsförseelse

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) bryter mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 9 § 5 mom. och som gäller luftfartyg eller anordningar, sportfallskärmar, flygskärmar, modellflygplan eller förare av sådana,

20) *förfar i strid med artikel 16.9 i händelseförordningen,*

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

181 §

Ändringssökande

I följande beslut, som fattats av någon annan än en myndighet, får omprövning begäras hos Trafiksäkerhetsverket:

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

2) i 47 § avsedda beslut om beviljande av kabinbesättningsintyg och godkännande för teckengivare,

3) i 102 § 1 mom. avsedda beslut om bevil-

RP 69/2015 rd

jande av behörighetskort och passerkort för fordon som fattas av flygplatsoperatören,

4) i 163 § avsedda beslut som fattas av behöriga organ och organisationer för sportflygverksamhet, och

5) i 164 § avsedda beslut som fattas av utomstående experter.

Ett beslut som meddelas med anledning av en begäran om omprövning enligt 2 eller 3 mom. får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

jande av tillträde till flygplatsens flygsida och behörighetsområden som fattas av flygplatsoperatören,

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

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

6) i 163 § avsedda beslut som fattas av behöriga organ och organisationer för sportflygverksamhet,

7) i 164 § avsedda beslut som fattas av utomstående experter.

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

Denna lag träder i kraft den 20 . Bestämmelserna i 129 § träder dock i kraft först den 13 juni 20 .