

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 12/2014 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av luftfartslagen och av 14 § i sjöräddningslagen

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 10 juni 2014 regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av luftfartslagen och av 14 § i sjöräddningslagen (RP 79/2014 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

Utlåtande

I enlighet med riksdagens beslut har grundlagsutskottet lämnat utlåtande i ärendet. Utlåtandet (GrUU 27/2014 rd) återges efter betänkandet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- konsultativ tjänsteman Risto Saari, kommunikationsministeriet
- räddningsöverinspektör Rami Ruuska och polisinspektör Jari Pajunen, inrikesministeriet

- äldre avdelningsstabsofficer Olli-Pekka Lund och regeringsråd Timo Turkki, försvarsministeriet
- avdelningsdirektör Susanna Metsälampi, Trafiksäkerhetsverket
- jurist Janne Simula, Finavia Abp
- Senior Vice President Simo Mäkipaja, Patria
- verksamhetsledare Timo Latikka, Finlands Flygförbund
- ordförande Roy Myrberg och flygledare Jouni Laukkanen, Suomen Lennonjohtajien Yhdistys
- Suomen Lennonjohtajien Yhdistys.

Dessutom har skriftliga yttranden lämnats av

- gränsbevakningsväsendet
- Finnair Abp
- Snowbird Airlines
- Suomen Moottorilentäjien liitto
- företagare i flygtrafikbranschen Mika Taipalus.

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås det att det stiftas en ny luftfartslag. Den tidigare lagen med samma namn upphävs.

Genom den nya luftfartslagen regleras luftfart i Finland och luftfart med finska luftfartyg utanför Finland. I lagen föreslås bestämmelser bl.a. om säkerhets- och behörighetskrav för luftfartyg och deras personal liksom för den landba-

serade personal som betjänar luftfarten, om luftfartens tillstånd och register, om flygplatser och markutrustning, om marktjänster på flygplatser, om luftfartsskydd för den civila luftfarten, om flygtrafiktjänst, om undersökning av luftfartsoflyckor, om efterspanings- och räddningstjänst för luftfart samt om påföljdspraxis.

I propositionen beaktas den utveckling som skett inom luftfarten och särskilt i Europeiska unionens lagstiftning samt i den internationella regleringen efter stiftandet av 2009 års luftfartslag samt de krav som utvecklingen ställer.

Trafiksäkerhetsverkets uppgifter i egenskap av luftfartsmyndighet och behörig myndighet samlas i lagen. Trafiksäkerhetsverket kommer fortsättningsvis att ha vidsträckta befogenheter att sköta uppgifter i anknytning till tillstånd och godkännanden samt tillsynen inom luftfarten liksom befogenheter att utfärda rättsnormer av teknisk natur samt detaljerade rättsnormer. Utöver de uppgifter som anvisats Trafiksäkerhetsverket har i lagen anvisats offentliga förvaltningsuppgifter till Finavia Abp såsom leverantör av flygtrafikledningstjänster och flygplatsoperatör samt till organisationer för sportflygverksamhet och till utomstående experter. Syftet har varit att i lagmotiven på ett tydligare sätt än tidigare beskriva de offentliga förvaltningsuppgifterna och det, hur en god förvaltning och de grundläggande fri- och rättigheterna tryggas vid utförandet av uppgifterna. Dessutom föreslås i lagen i tillämpliga delar bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar vid utförandet av uppgifterna samt om rätt till omprövning och överklagande i fråga om beslut som fattas i samband med offentliga förvaltningsuppgifter.

I EU-lagstiftningen finns bestämmelser om den civila luftfarten. Eftersom alla verkar i samma luftrum och använder samma flygtrafiktjänster har dock EU-rätten och övriga bestämmelser om den civila luftfarten samt internationella fördrag både direkta och indirekta verkningar även på den militära luftfarten. Det samordnade flygplatsnätsystemet och flygtrafiksystemet som används för den civila och militära luftfarten i Fin-

land, det kostnadseffektiva och trygga samordnandet av den civila och militära luftfarten samt tryggheten av den militära luftfartens verksamhetsförutsättningar kräver att det i luftfartslagen finns tillräckliga bestämmelser även om den militära luftfarten. I lagen har på ett mera överskådligt sätt än tidigare tagits in ansvarsfrågor som gäller den militära luftfarten, bestämmelser om försvarsmaktens och en myndighetsenhet för militär luftfarts rätt att meddela förordnanden samt om preciseringar och undantag som gäller den militära luftfarten. Den militära luftfartsmyndigheten likställs i lagen med Trafiksäkerhetsverket i frågor som gäller flygsäkerhet och som enbart gäller den militära luftfarten.

Andra centrala ändringar i propositionen jämfört med den gällande luftfartslagen är Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att utarbeta ett flygsäkerhetsprogram, förtydligande av bestämmelserna i fråga om obemannade luftfartyg och fjärrstyrningsplatser, översyn av bestämmelserna om luftfartsskydd bl.a. i fråga om förutsättningarna för tillträde till flygsidan samt precisering av ansvarsfrågorna när det gäller efterspanings- och räddningstjänster för luftfart. Bestämmelserna om luftrumsplanering och flygtrafiktjänst ska preciseras så att samordnandet av den civila, militära och statliga luftfarten tryggas så effektivt som möjligt i det gemensamma luftrummet i enlighet med principen om flexibel användning av luftrummet.

I regeringens proposition ingår en även en proposition om ändring av sjöräddningslagen.

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter det att den antagits av riksdagen, dock senast den 13 november 2014, för att genomföra de ändringar som gäller försvarsmaksreformen och reformen av luftrumsstrukturen.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Det främsta syftet med reformen av luftfartslagen (1194/2009) är att den inhemska lagen om luftfart ska stämma överens med de förnyade kraven i EU-regleringen och den internationella

regleringen. Samtidigt genomförs vissa ändringar som i praktiken visat sig behövas. En utgångspunkt har varit att administrativa krav såsom tillstånd och godkännanden ska reduceras såvitt möjligt.

Utskottet ser positivt på att 3 § i propositionen sammanför Trafiksäkerhetsverkets reglering om luftfart. Trafiksäkerhetsverket ska enligt propositionen få som ny uppgift bl.a. att utarbeta och fastställa ett flygsäkerhetsprogram.

Utskottet anser att vårt nuvarande flygtrafiksystem är ett bra och även kostnadseffektivt system som ger Finland utmärkta förutsättningar att tillgodose säkerheten i flygtrafiken. Utskottet välkomnar att bestämmelserna om militär luftfart görs tydligare och ses över så att också den militära luftfartens särskilda behov blir beaktade. Utskottet anser det särskilt viktigt att samordna regleringen och den praktiska verksamheten i fråga om civil och militär luftfart, som använder samma luftrum och bl.a. gemensamma flygtrafiktjänster, och att bevara kostnadseffektiviteten.

Enligt utredning som utskottet tagit del av bör ändringarna i fråga om förbud som gäller områden där luftfart är inskränkt eller farliga områden enligt 11 § i förslaget sättas i kraft redan den 13 november 2014 på grund av schemaläggningen av bl.a. Europeiska unionens luftrumsreform (SERA) och försvarsmaktsreformen. I paragrafen föreskrivs om att begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område under vissa förutsättningar, på vissa sätt och inom vissa områden.

Obemannade luftfartyg

Utskottet anser det ytterst positivt att propositionen avser att beakta de obemannade luftfartygens behov. Enligt utredning till utskottet kan obemannade luftfartyg i framtiden användas på väldigt många sätt och forskningen och industrin inom branschen kan erbjuda inhemska företag nya möjligheter på en marknad stadd i snabb förändring. Utskottet menar att lagstiftningen ska ge möjligheter för denna utveckling inom ramen för säkerhetsöverväganden, och det är angeläget att få bort obehövliga lagstiftningsmässiga hinder.

I förslagets 70 § ingår ett undantag från kravet på registrering som gäller obemannade luftfartyg som används för bruksflyg. Det motsvarar det gällande rättsläget. Enligt utredning är en

del av de obemannade luftfartygen så små att det inte går att urskilja deras registreringstecken med blotta ögat. Vissa ägare till obemannade luftfartyg kan dock själva anse att registreringen är viktig. Därför ger förslaget möjlighet att registrera obemannade luftfartyg med en operativ massa under 150 kilo om de används för bruksflyg, men registreringen blir inte obligatorisk. Utskottet välkomnar att propositionen syftar till att eliminera administrativa hinder för att använda obemannade luftfartyg. Undantaget från registreringsskyldigheten är positivt, anser utskottet men konstaterar samtidigt att regleringens effekter och ansvarsfrågorna m.m. måste bli föremål för uppföljning. I fortsättningen behövs också metoder för att möjliggöra och främja användningen av större obemannade luftfartyg.

Utskottet erfar att den nuvarande lagstiftningen och det aktuella förslaget ändå inte i alla avseenden ger möjligheter att utnyttja den kommersiella potentialen hos obemannade luftfartyg i Finland. Regleringen kräver fortsatt utvärdering på internationell nivå men även nationellt. Utskottet finner det angeläget att i fortsättningen bedöma huruvida ändringarna i propositionen räcker till för att säkerställa att användningen av obemannade luftfartyg ökar och att den inhemska branschrelaterade industrin kan fungera. Utskottet finner det viktigt att nationellt göra allt som kan göras med avseende på internationella avtal och bestämmelser. Dessutom är det önskvärt att Finland om möjligt aktivt påverkar de internationella forumen för att branschens verksamhetsregler också på internationell nivå ska göras tydliga i alla avseenden.

Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter

Propositionen innehåller flera reformer genom vilka offentliga förvaltningsuppgifter överförs på andra än myndigheter, eller ger möjligheter att överföra uppgifterna med stöd av lagen.

Enligt grundlagsutskottets utlåtande (GrUU 27/2014 rd) om propositionen måste förslagets 97 § om säkerhetskontrollanter ändras så att säkerhetskontrollanterna också i fortsättningen godkänns av myndigheten för att lagen ska kun-

na godkännas i vanligt lagstiftningsordning. Enligt utlåtandet handlar säkerhetskontroller på flygplatser om faktisk förvaltningsverksamhet som innefattar utövning av offentlig makt där man i betydande utsträckning kan ingripa i det skydd för den personliga integriteten som fastställs i 7 § i grundlagen. Kontrollanterna ska enligt den gällande luftfartslagen vara godkända av Trafiksäkerhetsverket. Kommunikationsutskottet föreslår att 97 § i förslaget kompletteras med ett tillägg om godkännande av Trafiksäkerhetsverket enligt vad grundlagsutskottet förutsätter.

Flygtrafiktjänsternas språk

Vid utfrågningen av sakkunniga observerades bestämmelsen i 108 § 3 mom. enligt vilken Kommunikationsministeriet kan besluta att flygtrafiktjänst ska tillhandahållas endast på engelska inom hela eller en del av det luftrum som Finland ansvarar för. Vid utfrågningen framfördes som en synpunkt att alla luftfartsidkare eller inhemska myndigheter inte kan avkrävas flytande kunskaper i engelska, och ifall flygtrafiktjänster endast ges på engelska kan det få negativa säkerhetseffekter till följd av bristande språkkunskaper. Bestämmelsen motsvarar trots det 116 § 3 mom. i den gällande luftfartslagen.

Utskottet vill betona att också i fortsättningen måste det vägas in med omsorg i besluten om språk huruvida kravet verkligen är nödvändigt för att trygga flygsäkerheten och smidig luftfart och för att förverkliga målen för det gemensamma europeiska luftrummet. Utskottet konstaterar att i internationella sammanhang är det i hög grad gängse praxis att flygtrafiktjänster ges på engelska och principiellt kan det också anses gynna säkerheten i fråga om professionell luftfart.

Enligt utredning till utskottet gäller eventuella beslut om språk på kort och medellång sikt närmast det övre luftrummet och områdeskontrolltjänster samt på lång sikt eventuellt de största flygplatserna för internationell flygtrafik. Därför är det enligt utredningen föga troligt att besluten skulle inverka väsentligt på fritidsflyg.

Ändå är det synnerligen viktigt som utskottet ser det att eventuella beslut fattas med beaktan-

de också av behov och säkerhetsverkningar i samband med olika typer av fritidsflyg med hänsyn till att det inte är skäligt att vänta sig att alla idkare eller ens alla inhemska myndigheter ska behärska engelska tillräckligt flytande. Enligt utredning till utskottet kan ett beslut om flygtrafiktjänstens språk enligt paragrafen behövas t.ex. om ansvaret för det praktiska genomförandet av flygtrafiktjänsten i en viss situation överförs till en myndighet i ett annat land t.ex. enligt ett avtal om gemensamt luftrum. Också i en sådan situation säkerställs det enligt vad utskottet erfar alltid genom praktiska åtgärder att tjänsten vid behov kan fås på finska. Utskottet anser utifrån erhållen utredning att tjänsten med avseende på att trygga flygsäkerheten och de inhemska myndighetsfunktionerna vid behov alltid måste gå att få också på finska och svenska.

Prissättning av flygtrafiktjänsten

En synpunkt som framfördes vid utfrågningen av sakkunniga är att rätten för leverantören av flygledningstjänst att ta ut ett belopp innehållande en rimlig avkastning för särskilda tjänster inom flygtrafiktjänsten bör strykas i 112 § 4 mom. i propositionen. Utskottet konstaterar att leverantören i Finland, dvs. Finavia Abp är ett aktiebolag som lever på kundavgifter och upprätthåller Finlands flygplatsnätverk enligt nätverksprincipen utan offentlig budgetfinansiering. Därför måste bolaget absolut ha rätt att få en rimlig avkastning av sin verksamhet också i fortsättningen, menar utskottet. I praktiken ställer den hårda internationella konkurrensen upp faktiska gränser för prissättningen. Utskottet observerar vidare att Trafiksäkerhetsverket enligt 11 § 2 mom. i propositionen också ska övervaka att de avgifter som tas ut av den statliga och den militära luftfarten är skäliga och att 112 § iakttas vid prissättningen.

Reglering av flyghinder

I propositionens 158 § föreslås vissa ändringar i reglering om flyghinder. Syftet är enligt vad utskottet erfar att lindra den administrativa bördan för den som ansöker om tillstånd. Utskottet finner det angeläget att också i fortsättningen i frå-

ga om myndighetsverksamheten finna administrativt lätta och flexibla förfaranden för att bl.a. vindkraftsprojekten ska kunna avancera.

Detaljmotivering

Lagförslag 1

11 §. Områden där luftfart är inskränkt och farliga områden. Polisväsendet kan behöva begränsa luftfart inom ett visst område t.ex. i uppdrag som gäller långvarig belägring eller tryggnad av offentliga tillställningar. På grundval av erhållen utredning föreslår utskottet att förteckningen i paragrafens 3 mom. över de behov för vilka begränsningar kan fastställas ska kompletteras med allmän säkerhet för att säkerställa myndigheternas ovan nämnda behov. Allmän ordning och säkerhet är ett etablerat begrepp som i flera bestämmelser om polisen.

Enligt erhållen utredning har det i lagberedningen för reformen av territorialövervakningen framkommit ett klart behov av att komplettera bestämmelsen i paragrafens 3 mom. också med territorialövervakning. Således föreslår utskottet att territorialövervakning ska fogas till bestämmelsen. Av orsaker relaterade till tryggnaden av myndighetsverksamheten föreslår utskottet också utifrån erhållen utredning att luftfarten bör begränsas eller förbjudas enligt 11 § 4 mom. 1 punkten i fall att det är nödvändigt också för upprätthållande av gränssäkerheten.

47 §. Förutsättningar för att tillstånd ska beviljas och tillståndsslag. Utskottet föreslår en korrigering i paragrafen av författningsnumret för miljöskyddslagen som trädde i kraft den 1 september 2014.

81 §. Förutsättningar för beviljande av byggnadstillstånd. Utskottet föreslår en korrigering i paragrafen av författningsnumret för miljöskyddslagen som trädde i kraft den 1 september 2014.

97 §. Utförande av kontroller. Med hänvisning till grundlagsutskottets utlåtande ovan i allmän-

na motiveringen föreslår utskottet att den som utför säkerhetskontrollen ska vara godkänd av Trafiksäkerhetsverket.

109 §. Strukturering av lufterummet och lufterumsplanering. Utifrån erhållen utredning föreslår utskottet en justering av teknisk natur i paragrafen för att göra den tydligare och för att propositionen ska vara enhetligare.

157 §. Föreskrifter om miljökonsekvenserna av luftfart. Utskottet föreslår att det görs en ändring av teknisk karaktär i paragrafen. Utskottet konstaterar för att förtydliga tolkningen av bestämmelsen att bestämmelser om de undantag som avses i paragrafen ingår i EG-förordningar.

164 §. Anlitande av utomstående experter för Trafiksäkerhetsverkets uppgifter. Grundlagsutskottet tog i sitt utlåtande fram att de allmänna förvaltningslagarna med stöd av sina bestämmelser om tillämpningsområde, myndighetsdefinition eller skyldigheten för en enskild eller ett statligt affärsverk att betjäna på ett visst språk också kan tillämpas på enskilda eller statliga affärsverk när de fullgör offentliga förvaltningsuppgifter, om detta inte av grundad anledning uttryckligen utesluts. Således ansåg grundlagsutskottet att det också vore motiverat att som en grund komplettera uppsägningsgrunderna för utomstående experter i 164 § 2 mom. i propositionen med att experten har förfarit lagstridigt. Kommunikationsutskottet föreslår att paragrafen kompletteras med en uppsägningsgrund om detta.

166 §. Hindrande av luftfartyg från att starta av andra orsaker. Utifrån erhållen utredning föreslår utskottet att paragrafens 5 mom. vid sidan av utresa ska kompletteras med bestämmelser också om inresa. Utskottet har erfarit att det är konsekvent och i harmoni med bestämmelsens syfte att ett luftfartyg också kan hindras från att starta både vid brott mot föreskrifter om utresa och vid brott mot föreskrifter om inresa.

167 §. Ingripande i ett luftfartygs färd. Utifrån erhållen utredning föreslår utskottet att paragra-

fen kompletteras med att en gränsbevakningsman kan utföra de åtgärder som avses i bestämmelsen också av skäl som är nödvändiga för utförande av sjöräddningsuppdrag. Enligt utredning till utskottet behövs tillägget för att trygga dessa myndighetsuppdrag.

182 §. *Ikraftträdande.* Utskottet föreslår en korrigering av teknisk karaktär genom vilken listan över paragrafer utökas med 47 §. I paragrafens 1 mom. 9 punkt föreskrivs om certifikat jämte behörigheter för pilot för fjärrstyrt luftfartyg och i och med korrigeringen föreskrivs även om ikraftträdandet av denna bestämmelse genom förordning av statsrådet i fråga om fjärrstyrda luftfartyg.

Utskottets ändringsförslag

1.

Luftfartslag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1—10 §
(Som i RP)

11 §

Områden där luftfart är inskränkt och farliga områden

(1—2 mom. som i RP)

Av skäl som är nödvändiga för flygsäkerheten, försvaret, *territorialövervakningen*, polisverksamheten, räddningsuppgifter, säkerhetsutredningar eller upprätthållande av allmän ordning och *säkerhet samt gränssäkerheten* får Trafiksäkerhetsverket begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst

Lagförslag 2

Ingressen. Lagen om ändring av sjöräddningslagen (752/2014) trädde i kraft den 1 oktober 2014. Därför föreslår utskottet att författningsnumret i ingressen till det andra lagförslaget korrigeras enligt denna ändringslag.

Utskottets förslag till beslut

Riksdagen

godkänner lagförslagen med ändringar (Utskottets ändringsförslag).

två veckor. I 167 § bestäms om rätt att ingripa i ett luftfartygs färd i de fall som kräver omedelbart ingripande.

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

1) på framställning av en räddningsmyndighet, en polismyndighet, en militärmyndighet, gränsbevakningsväsendet eller tullen, flyg- eller sjöräddningscentralen, strålsäkerhetscentralen eller en luftfartsmyndighet för en tid av högst tre dygn, om det är nödvändigt för flygsäkerheten, försvaret, polisverksamheten, räddningsuppgifter, säkerhetsutredningar eller upprätthållande av allmän ordning och säkerhet *eller gränssäkerheten*,

(2 punkten som i RP)

(5 mom. som i RP)

2 kap.

Luftfartygsregistret och certifikatregistret

12—31 §
(Som i RP)

3 kap.

**Luftfartygs luftvärdighet och begränsningar
av utsläpp**

32—44 §
(Som i RP)

4 kap.

Certifikat och behörighetskrav

45 och 46 §
(Som i RP)

47 §

*Förutsättningar för att tillstånd ska beviljas och
tillståndsslag*

(1 mom. som i RP)

(*Utesl.*) För att säkerställa flygsäkerheten meddelar Trafiksäkerhetsverket, utifrån de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen samt utifrån EASA-förordningen och de förordningar som kommissionen antagit med stöd av den eller utifrån Eurocontrols normer, närmare föreskrifter om behörighetskrav för tillstånd, ansökan om tillstånd och tillståndens giltighetstider.

(3—5 mom. som i RP)

48—51 §
(Som i RP)

5 kap.

Allmänna krav som gäller flygverksamhet

52—61 §
(Som i RP)

6 kap.

**Kommersiell lufttransport och tillstånd till
luftfartsverksamhet i vissa fall**

62—74 §
(Som i RP)

7 kap.

Flygplatser och markutrustning

75—80 §
(Som i RP)

81 §

*Förutsättningar för beviljande av byggnadstill-
stånd*

Byggnadstillstånd ska beviljas, om en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfarten samt byggnader, konstruktioner och anordningar på flygplatsen eller området uppfyller kraven på flygsäkerhet och smidig trafik, och flygplatsen har beviljats ett miljötillstånd enligt miljöskyddslagen (527/2014). Byggnadstillståndet kan förenas med villkor, med hjälp av vilka flygsäkerheten och smidig trafik kan säkerställas. Ett byggnadstillstånd kan dock vägras av försvarsskäl.

(2 och 3 mom. som i RP)

82—88 §
(Som i RP)

8 kap.

Markttjänster

89—94 §
(Som i RP)

9 kap.

Luftfartsskydd

95 och 96 §
(Som i RP)

97 §

Utförande av kontroller

Bestämmelser om hur säkerhetskontroller ska utföras finns i förordningen om skyddsregler och 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.
(2 mom. som i RP)

98—104 §
(Som i RP)

10 kap.

Luftrumsplanering, flygledningstjänst och flygtrafiktjänst

105—108 §
(Som i RP)

109 §

Strukturering av luftrummet och luftrumsplanering

(1 och 2 mom. som i RP)

En i FUA-förordningen avsedd cell för luftrumsplanering i vars verksamhet både civila och militära aktörer deltar, är verksam i samband med en leverantör av flygtrafikledningstjänst som har utsetts enligt 108 §. Under sådana undantagsförhållanden som avses i 3 § 1 och 2 punkten i beredskapslagen svarar försvarsmakten för luftrumsplaneringen.

110—116 §
(Som i RP)

11 kap.

Luftfartsolyckor, efterspanings- och räddningstjänst för luftfart, tillbud och händelser

117—128 §
(Som i RP)

12 kap.

Driftsrestriktioner vid flygplatser av bullerskäl

129—135 §
(Som i RP)

13 kap.

Skadeståndsansvar och försäkringar

136—139 §
(Som i RP)

14 kap.

Administrativa påföljder som gäller tillstånd och godkännanden

140—151 §
(Som i RP)

15 kap.

Särskilda bestämmelser

152—156 §
(Som i RP)

157 §

Föreskrifter om miljökonsekvenserna av luftfart

Med hänsyn till den goda avvägning som avses i 131 § kan Trafiksäkerhetsverket meddela

föreskrifter om flyg- och underhållsverksamhet, om det behövs för att (*utesl.*) minska eller förhindra buller från luftfartyg eller andra skadliga miljökonsekvenser *eller för att medge tillåtna undantag*. Föreskrifterna kan gälla

(1— punkten som i RP)

158—163 §
(Som i RP)

164 §

Anlitande av utomstående experter för Trafiksäkerhetsverkets uppgifter

(1 mom. som i RP)

I det avtal som Trafiksäkerhetsverket och experten ingår ska det avtalas om innehållet i uppgifterna och om andra omständigheter som är av betydelse med tanke på skötseln av uppgifterna. Trafiksäkerhetsverket ska utöva tillsyn över den utomstående experten när experten fullgör uppgifterna. Om experten inte uppfyller kraven enligt 1 mom. eller vid skötseln av uppgifterna inte följer avtalet mellan verket och experten och andra anvisningar som getts i samband med tillsyn eller i övrigt försummar en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna *eller förfar lagstridigt*, ska verket säga upp avtalet med experten.

(3 mom. som i RP)

165 §
(som i RP)

166 §

Hindrande av luftfartyg från att starta av andra orsaker

(1—4 mom. som i RP)

Gränsbevakningsmyndigheten har rätt att hindra ett luftfartyg från att starta, om det finns anledning att misstänka att en person som brutit mot föreskrifter om *inresa eller utresa* finns ombord på luftfartyget.

167 §

Ingripande i ett luftfartygs färd

När allmän ordning och säkerhet kräver det kan Trafiksäkerhetsverket och, i sådana fall där det behövs omedelbart ingripande, flygplatsens flygkontroll, områdeskontrollen och flygplatschefen vid en flygplats som ansvarar för flygtrafikledningstjänster eller en ställföreträdare som flygplatschefen förordnat samt, av skäl som är nödvändiga för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet samt för utförandet av räddningsuppgifter eller när säkerheten vid viktiga statliga evenemang ska tryggas, en militärmyndighet eller polisen eller, av skäl som är nödvändiga för upprätthållande av gränssäkerheten *och utförande av sjöräddningsuppdrag*, en gränsbevakningsman förbjuda ett luftfartyg att starta, beordra ett luftfartyg att landa, kräva identifiering, bestämma flygriktningen och flyghöjden eller på något annat sätt ingripa i luftfartygets färd. Om ett luftfartyg beordras att landa, ska den flygplats som anvisas för landningen vara lämplig för att den aktuella typen av luftfartyg ska kunna landa tryggt.

(2 mom. som i RP)

168—174 §
(Som i RP)

16 kap.

Straff

175—180 §
(Som i RP)

17 kap.

Ändringssökande

181 §
(Som i RP)

18 kap.	och 87 § tillämpas på verksamhet med fjärrstyr-
Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	da luftfartyg först från en tidpunkt som bestäms
182 §	genom förordning av statsrådet.
<i>Ikraftträdande</i>	183 och 184 §
Denna lag träder i kraft den 20 .	(Som i RP)
Bestämmelserna i 37, 38, 47, 53, 55, 62, 73, 79	

2.

Lag **om ändring av 14 § i sjöräddningslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i sjöräddningslagen (1145/2001) 14 § 2 mom. 3 punkten, sådan den lyder i lag 752/2014,
som följer:

14 §
(Som i RP)

Ikraftträdandebestämmelsen
(Som i RP)

Helsingfors den 16 oktober 2014

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kalle Jokinen /saml
vordf. Osmo Kokko /saf
medl. Thomas Blomqvist /sv
Markku Eestilä /saml
Ari Jalonen /saf
Jukka Kopra /saml
Merja Kuusisto /sd
Suna Kymäläinen /sd

Raimo Piirainen /sd
Janne Sankelo /saml
Hanna Tainio /sd
Ari Torniainen /cent
Reijo Tossavainen /saf
Oras Tynkkynen /gröna
Mirja Vehkaperä /cent.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.