

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning som kompletterar EU:s EASA-förordning**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att luftfartslagen och lagen om transportservice ska ändras. Genom propositionen kompletteras och preciseras Europeiska unionens EASA-förordning och kommissionens genomförandeförordning om obemannad luftfart som antagits med stöd av den förstnämnda förordningen samt kommissionens delegerade förordning. Propositionen genomför målet ett livskraftigt Finland i regeringsprogrammet för statsminister Antti Rinnes regering. Det ska i lag tas in bestämmelser om minimiåldern för en fjärrpilot för ett obemannat luftfartygssystem och om skyldigheten för en operatör av ett obemannat luftfartygssystem att teckna en försäkring när det obemannade luftfartygets startmassa är mindre än 20 kilogram. Dessutom föreslås att det i lag ska föreskrivas om Transport- och kommunikationsverkets behörighet att på eget initiativ eller på ansökan inrätta en luftrumszon för obemannade luftfartygssystem inom vilken verksamhet som bedrivs med obemannade luftfartyg underlättas eller begränsas, eller förbjuds. Överträdelse av en begränsning, ett förbud eller ett villkor som gäller luftrumszoner ska vara straffbart som luftfartsförseelser. Dessutom ska det i lag föreskrivas om att Transport- och kommunikationsverket ansvarar för marknadskontrollen av obemannade luftfartygssystem.

Den nationella möjlighet till avvikelser som är tillåten i fråga om lätt luftfart ska tillämpas så att bestämmelser om lätta luftfartyg fortfarande finns i luftfartslagen och lagen om transportservice i överensstämmelse med de nya viktgränserna. I luftfartslagen ska det också göras vissa lagstiftningstekniska ändringar till följd av att EASA-förordningens tillämpningsområde utvidgats och det gjorts terminologiska ändringar. Det föreslås att definitionen av statlig luftfart samordnas med ordalydelsen i den tillämpningsbestämmelse om organ som har myndighetsbefogenheter som finns i den nya EASA-förordningen. Bestämmelser om säkerheten i fråga om markttjänsterna ska inte längre finnas i den nationella lagstiftningen. Det föreslås likaså att bestämmelserna om säkerhetsprogrammet ska ändras till den del de överlappar med bestämmelserna om säkerhetsprogram i den nya EASA-förordningen. Dessutom ska det i luftfartslagen och lagen om transportservice göras flera lagstiftningstekniska ändringar i syfte att upphäva de bestämmelser om obemannad luftfart som överlappar med EASA-bestämmelserna.

I de bestämmelser om ändringssökande som finns i luftfartslagen föreslås en lagstiftningsteknisk ändring som innebär att de författningshänvisningar som finns i bestämmelserna uppdateras så att hänvisningarna motsvarar den nya lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

I propositionen föreslås det också att polislagen, lagen om försvarsmakten och gränsbevakningslagen ska ändras.

Lagarna avses träda i kraft den 1 juli 2020.

Lagförslag

Lag**om ändring av luftfartslagen**

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i luftfartslagen (864/2014) 9 § 4 mom., 61 § 3 mom., 93 § och 181 § 6 mom. sådana de lyder i lag 965/2018,

ändras 2, 4 och 11 §, rubriken för 53 §, 53 § 1 mom., rubriken för 55 §, 55 § 1 mom., 55 § 2 mom. 1 och 2 punkten, 57 § 3 mom., 161 §, 178 § 1 mom. 3 punkten och 181 § 1, 4 och 5 mom. och 182 §, sådana de lyder 2, 4 och 11 §, rubriken för 53 §, 53 § 1 mom., rubriken för 55 §, 55 § 1 mom., 55 § 2 mom. 1 och 2 punkten, 57 § 3 mom., 161 §, 178 § 1 mom. 3 punkten och 181 § 1, 4 och 5 mom. i lag 965/2018 och 182 § i lag 864/2014, samt

fogas till 1 § ett nytt 4 mom., till lagen nya 11 a, 11 b och 11 c § samt till 139 § ett nytt 4 mom., sådana 1 och 139 § lyder i lag 965/2018, som följer:

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på konstruktion, produktion, underhåll och drift av de luftfartygskategorier som avses i artikel 2.8 i EASA-förordningen.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *Chicagokonventionen* konventionen angående internationell civil luftfart (FördrS 11/1949),
- 2) *ECAC* Europeiska civila luftfartskonferensen,
- 3) *Eurocontrol* Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst enligt den internationella konventionen om samarbete för luftfartens säkerhet (*Eurocontrol*) (FördrS 70/2000),
- 4) *EASA-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91,
- 5) *genomförandeförordningen om obemannad luftfart* kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg,
- 6) *slotförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 545/2009 om ändring av förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser,
- 7) *luftfartyg* en anordning som kan få bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av luftens reaktioner mot mark- eller vattenytan,
- 8) *behörighet* ett särskilt villkor, en särskild begränsning eller en särskild rättighet som har fogats till ett certifikat eller ett behörighetsbevis,
- 9) *underhåll* alla former av översyn, reparation, inspektion, modifiering eller åtgärdande av fel på luftfartyg eller en komponent, eller en kombination av dessa, med undantag för tillsyn före flygning,
- 10) *drifttillstånd* en deklaration eller ett certifikat som avses i artikel 30.1 i EASA-förordningen och som visar att de som bedriver flygverksamhet har förmåga och möjligheter att på ett betryggande sätt fullgöra de

skyldigheter som sammanhänger med deras rättigheter i fråga om sådan luftfartsverksamhet som avses i tillståndet,

11) *militära luftfartsmyndigheten* den myndighetsenhet för militär luftfart som finns i anslutning till flygstaben,

12) *militär luftfart* luftfart för militära ändamål eller luftfart med militära luftfartyg,

13) *militärt luftfartyg* ett luftfartyg som införts i det militära luftfartsregistret,

14) *samverkande flygplats* en flygplats med fasta flygtrafikledningstjänster där det, utöver civil luftfart, permanent finns försvarsmaktens trupper, ledningsorgan och anläggningar,

15) *militär trafikflygplats* en flygplats med fasta flygtrafikledningstjänster som drivs endast för militär luftfart,

16) *militär flygplats* landområde som tillfälligt har anordnats för start eller landning endast för den militära luftfarten; den militära flygplatsen kan vara en flygplats, en reservlandningsplats eller ett stigområde som försvarsmakten tillfälligt har tagit i bruk,

17) *statlig luftfart* luftfart för militär verksamhet, tullverksamhet, polisiär verksamhet, flygräddning, brandbekämpning, gränskontroll, kustbevakning eller liknande verksamheter eller tjänster under överinseende och ansvar av en myndighet, vilka utförs i allmänhetens intresse av eller på uppdrag av ett organ som har myndighetsbefogenheter, samt personal och organisationer som medverkar i verksamheterna och tjänsterna,

18) *statsluftfartyg* ett luftfartyg som används för statlig luftfart,

19) *medlemsstat* en medlemsstat i Europeiska unionen,

20) *tredjeland* andra än medlemsstater i Europeiska unionen,

21) *obemannat luftfartyg* ett luftfartyg som fungerar självständigt eller är konstruerat för att fungera självständigt eller som kan fjärrstyras utan pilot ombord,

22) *obemannat luftfartygssystem* ett obemannat luftfartyg och den utrustning som behövs för fjärrstyrning av luftfartyget,

23) *geografisk UAS-zon* den luftrumzon för obemannade luftfartygssystem som avses i *genomförandeförordningen om obemannad luftfart*,

24) *cell för luftrumspanering* en cell som avses i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet (*FUA-förordningen*) och som ansvarar för det löpande arbetet med luftrumspanering och för vilken en eller flera medlemsstater har ansvaret,

25) *flygplats* ett bestämt område på land eller vatten eller på en fast struktur på land eller på en fast eller flytande struktur på vatten, som är avsett att användas helt eller delvis för landning, start och manövrering av luftfartyg till lands och på vattnet, och till vilket hör de byggnader, konstruktioner och anordningar som behövs för verksamheten på flygplatsen, inbegripet de kajplatser eller andra förtöjningsplatser med anslutning till manöverområdet som finns på vattenområden samt räddningsvägar och de skyddsområden, hinderbegränsade ytor eller andra områden som krävs för driften, användningen och säkerhetsövervakningen av flygplatsen.

3 §

Behöriga myndigheter

Transport- och kommunikationsverket svarar för den marknadskontroll och kontroll av produkter som förs in på unionsmarknaden som avses i artiklarna 35.1 och 35.2 i kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem samt deltar i det säkerhetssamarbete som avses i 1 mom. 3 punkten.

4 §

Finlands flygsäkerhetsprogram och plan för flygsäkerhet

Transport- och kommunikationsverket ska göra upp och fastställa det statliga säkerhetsprogram som avses i artikel 7 och den statliga plan för säkerhet som avses i artikel 8 i EASA-förordningen med beaktande av de standarder som avses i Chicagokonventionen samt det europeiska program för säkerhet som avses i artikel 5 och den europeiska plan för säkerhet som avses i artikel 6 i EASA-förordningen.

Aktörerna inom luftfarten ska i sin egen säkerhetsledning behandla det statliga flygsäkerhetsprogrammet och den statliga planen för flygsäkerhet.

11 §

Förbud mot och begränsning av användningen av lufttrum

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 ovanför områden som är av riksintresse för att skydda miljön. Av skäl som är nödvändiga för flygsäkerheten, säkerhetsutredningar, försvaret, territorialövervakningen, gränssäkerheten, polisverksamheten, räddningsuppgifter eller upprätthållande av allmän ordning och säkerhet får Transport- och kommunikationsverket begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst fyra veckor.

Transport- och kommunikationsverket får av särskilda skäl bevilja tillstånd för luftfartsverksamhet inom områden där luftfart är begränsad eller förbjuden efter att ha hört företrädare för dem som ska skyddas genom inrättandet av områdena. Om ett område där luftfart är begränsad eller förbjuden har inrättats för Försvarens behov är luftfart tillåten på området i fråga endast med tillstånd av Försvarmakten eller enligt särskilda villkor som ställs av Försvarmakten. Om ett område där luftfart är begränsad eller förbjuden är avsett också för gränsbevakningens behov ska Försvarmakten höra Gränsbevakningsväsendet innan tillstånd beviljas eller särskilda villkor ställs, och delge Gränsbevakningsväsendet tillståndet och de särskilda villkoren. Om ett område där luftfart är begränsad eller förbjuden har inrättats för att skydda ett objekt eller område är dock luftfart som utförs för detta objekts eller områdes räkning tillåten på området i fråga.

Cellen för luftrumsplanering 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, Tullen, flyg- eller sjöräddningscentralen, Strålsäkerhetscentralen, säkerhetsutredningsmyndigheten eller en luftfartsmyndighet för en tid av högst sju dygn, om det är nödvändigt för flygsäkerheten, säkerhetsutredningar, försvaret, gränssäkerheten, polisverksamheten, räddningsuppgifter eller upprätthållande av allmän ordning och säkerhet,

2) på eget initiativ för en tid av högst ett dygn, om det finns ett exceptionellt och särskilt vägande skäl som gäller flygsäkerheten eller försvaret.

Cellen för luftrumsplanering ska utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om förbudet eller begränsningen.

11 a §

Begränsning av och förbud mot obemannad luftfart inom en geografisk UAS-zon

Transport- och kommunikationsverket kan genom föreskrifter eller beslut för en tid av högst fem år inrätta en geografisk UAS-zon i syfte att ovanför objekt och områden som är viktiga med tanke på följande ändamål begränsa eller förbjuda verksamhet som bedrivs med ett obemannat luftfartyg:

- 1) statens ledning,
- 2) flygsäkerheten, säkerhetsutredningar,
- 3) försvaret, territorialövervakningen, gränssäkerheten, beredskapen,
- 4) polisverksamheten, räddningsuppgifter, rättskipningen, social- och hälsovården, allmän ordning och säkerhet,
- 5) skydd av en industrianläggning,
- 6) skydd av en hamn, terminal, bangård eller någon annan motsvarande trafikknutpunkt,
- 7) skydd av miljön.

Om en geografisk UAS-zon har inrättats för att skydda ett objekt eller område, är sådan verksamhet som utförs för objektets eller områdets räkning med ett obemannat luftfartyg dock tillåten inom zonen. Transport- och kommunikationsverket kan förlänga ett besluts giltighetstid med högst fem år efter att ha hört företrädare för dem som ska skyddas genom inrättandet av zonerna.

11 b §

Möjligheten att inom en geografisk UAS-zon avvika från kraven som gäller obemannad luftfart

Transport- och kommunikationsverket kan på eget initiativ eller på ansökan av en operatör av ett obemannat luftfartygssystem genom föreskrifter eller beslut för en tid av högst fem år inrätta en geografisk UAS-zon med tanke på operatörens egen verksamhet eller samarbetet mellan flera aktörer eller för allmänt bruk, inom

vilket ett obemannat luftfartyg är befriat från ett eller flera av de krav som gäller den öppna kategori som avses i artikel 4 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart. Verksamheten ska planeras och genomföras på så sätt att flygsäkerheten inte äventyras. Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan av operatören av ett luftfartygssystem förlänga ett besluts giltighetstid med högst fem år.

Föreskrifterna eller beslutet kan innehålla

- 1) villkor som gäller flygsäkerheten och skyddsåtgärderna,
- 2) villkor för att säkerställa allmän ordning och säkerhet,
- 3) villkor som anger vem som får använda luftrummet,
- 4) villkor som gäller förfarandena och arrangemangen,
- 5) villkor som gäller skyldigheten att rapportera till myndigheter och andra aktörer,
- 6) tidsmässiga begränsningar och begränsningar som gäller väderförhållandena.

Transport- och kommunikationsverket kan återta föreskrifter eller beslut som avses i 1 mom. eller ändra villkoren i dem, om de omständigheter som rådde när föreskrifterna meddelades eller besluten fattades har ändrats väsentligt.

11 c §

Farliga områden

Genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter eller beslut kan ett sådant område inom vilket det tidvis utövas verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet betecknas som ett farligt område. Förfarandet för anmälan av när utövandet av verksamhet som äventyrar luftfartygens flygsäkerhet inleds och avslutas inom ett farligt område finns i den handbok som styr luftrumspaneringen och som avses i 107 § 2 mom. Cellen för luftrumspanering enligt FUA-förordningen får dessutom av särskilda skäl fastställa och beteckna ett område som ett tillfälligt farligt område för en tid av högst två veckor, förutsatt att anvisningar om detta finns i den handbok som styr luftrumspaneringen och som avses i 107 § 2 mom.

53 §

Certifikat, behörigheter och godkännanden samt medicinska intyg för flygbesättningen

Medlemmarna av luftfartygets flygbesättning ska ha

55 §

Luftfartygs besättning

Ett luftfartyg ska vara tryggt bemannat när luftfartyget används för luftfart. Ägaren, innehavaren eller operatören svarar för att luftfartyget är bemannat på ett betryggande sätt.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. och i 4 kap. meddelar Transport- och kommunikationsverket sådana närmare föreskrifter som förutsätts för flygsäkerheten och som baserar sig på de standarder och rekommendationer som avses i Chicagokonventionen och på EASA-förordningen och de förordningar som Europeiska kommissionen antagit med stöd av den, kompletterade med undantag och tillägg av geografiska, klimatologiska och trafikmässiga skäl eller för att samordna internationell praxis med förhållandena i Finland, i fråga om följande:

- 1) luftfartygets befälhavare, flygbesättning och annan besättning som förutsätts för flyguppdraget,
 - 2) certifikat, behörigheter, behörighetsbevis, rättigheter, godkännanden och medicinska intyg som krävs av flygbesättningen,
-

57 §

Förberedelse och genomförande av flygningar

Medlemmarna av besättningen ska utföra de uppgifter som ålagts dem i flyghandboken och i drifttillståndet, bruksflygtillståndet eller flygutbildningstillståndet, om inte luftfartygets befälhavare bestämmer något annat om uppgiftsfördelningen.

139 §

Nationella försäkringskrav

En sådan operatör av ett obemannat luftfartygssystem som avses i artikel 2.2 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart ska för verksamhet i den specifika kategori som avses i artikel 5 och den certifierade kategori som avses i artikel 6 i genomförandeförordningen om obemannad luftfart teckna en i artikel 4 i förordningen om luftfartsförsäkring avsedd försäkring i fråga om obemannade luftfartygssystem som väger mindre än 20 kilogram.

161 §

Överföring av uppgifter på en myndighet i en främmande stat

Om ett finskt luftfartyg med stöd av ett hyresavtal eller något annat liknande avtal används av en operatör som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller sin bonings- eller hemort i en annan stat, kan Transport- och kommunikationsverket i fråga om enstaka luftfartyg och deras besättning, enligt överenskommelse med den främmande staten, överföra uppgifter som Transport- och kommunikationsverket ska utföra enligt 3 och 4 kap. samt enligt 53 och 55 § på en myndighet i den staten.

178 §

Luftfartsförseelse

3) bryter mot ett förbud eller en begränsning enligt 11 § som gäller ett område inom vilket luftfart är begränsad eller förbjuden, ett förbud eller en begränsning enligt 11 a § som gäller en geografisk UAS-zon för obemannad luftfart eller ett användningsvillkor enligt 11 b § som gäller en geografisk UAS-zon för obemannad luftfart,

181 §

Ändringssökande

Beslut som gäller återkallande eller begränsning av tillstånd, bevis, godkännande, utseende och medicinsk lämplighet samt ålägganden och förbud som Transport- och kommunikationsverket har meddelat med stöd av Europeiska unionens förordningar får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

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 lagen om rättegång i förvaltningsärenden. 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 lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

Förvaltningsdomstolens beslut i ärenden som gäller återkallande eller begränsning av tillstånd, bevis, godkännande, utseende och medicinsk lämplighet samt i ärenden som gäller ålägganden och förbud som Transport- och kommunikationsverket meddelat får överklagas genom besvär på det sätt som anges i lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

182 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 13 november 2014.

Denna lag träder i kraft den 2020

UTKAST

2.

Lag**om ändring av lagen om transportservice**

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om transportservice (320/2017) 130 § 2 mom., sådant det lyder i lag 301/2018,
ändras 120 § 2 och 4 punkten, 128 §, och rubriken för 130 §, sådana de lyder, 120 § 2 och 4 punkten i lagarna
 301/2018 och 371/2019, 128 i lag 984/2018 och rubriken för 130 § i lag 301/2018, och
fogas till lagen en ny 135 a § som följer:

120 §

Definitioner gällande flygverksamhet

I denna lag avses med

2) *EASA-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91,

4) *lätt luftfartyg* ett luftfartyg som avses i artikel 2.8 i EASA-förordningen,

128 §

Drift av lätta luftfartyg

Denna lag tillämpas på drift av lätta luftfartyg.

130 §

Piloter och kabinbesättning

135 a §

Minimiåldern för en fjärrpilot för ett obemannat luftfartygssystem

Minimiåldern är 12 år vid fjärrstyrning av ett obemannat luftfartygssystem i den öppna kategori som avses i artikel 4 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg och 15 år vid fjärrstyrning av ett obemannat luftfartygssystem i den specifika kategori som avses i artikel 5 i den förordningen.

Denna lag träder i kraft den 2020 _____

3.

Lag**om ändring av lagen om försvarsmakten**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om försvarsmakten (551/2007) rubriken för 15 a §, 15 a § 1 och 2 mom., 15 b §, rubriken för 15 c §, 15 c § 1 mom., rubriken för 15 d §, 15 d § 1 mom., 15 e och 15 f §, sådana de lyder i lag 1089/2018, som följer:

15 a §

Ingripande i obemannade luftfartygs färd

Försvarsmakten har rätt att med hjälp av en teknisk anordning eller maktmedel tillfälligt omhänderta ett i 2 § 1 mom. 21 punkten i luftfartslagen (864/2014) avsett obemannat luftfartyg eller hindra dess användning eller annars ingripa i dess färd, om det obehörigen kommer in i lufrummet ovanför ett område som försvarsmakten stadigvarande förfogar över, eller har i sådan användning som avses i 14 § i denna lag, eller obehörigen kommer in i ett sådant område där luftfart är inskränkt enligt 11 § i luftfartslagen och som är ovanför ett ovan avsett område.

Utanför de områden som avses i 1 mom. har försvarsmakten vid utförande av uppgifter som hör till dess verksamhetsområde rätt att med hjälp av en teknisk anordning eller maktmedel tillfälligt omhänderta ett obemannat luftfartyg eller hindra dess användning eller annars ingripa i dess färd, om det utifrån dess rörelser eller andra omständigheter är sannolikt att luftfartyget äventyrar försvaret eller verksamhet som är synnerligen viktig för försvarsmakten, eller om ett ingripande i dess färd behövs för att garantera säkerheten för anställda vid försvarsmakten eller skydda försvarsmaktens säkerhetsuppgifter enligt 18 a §.

15 b §

Beslut om att ingripa i obemannade luftfartygs färd

Beslut om att ingripa i ett obemannat luftfartygs färd fattas för viss tid av staben för en försvarsgren inom försvarsmakten, av försvarsmaktens lokala förvaltningsmyndighet, av garnisonschefen eller av den som leder övningen. Beslutet ska innehålla tillräckliga uppgifter om den utrustning och materiel som ska användas och om det område där beslutet ska tillämpas. I beslutet ska det utses en tjänsteman som leder och övervakar verkställigheten av beslutet.

Transport- och kommunikationsverket ska underrättas om beslutet, om de befogenheter som utövas enligt beslutet kan orsaka störningar i den allmänna radiokommunikationen eller i ett allmänt kommunikationsnät eller dess tjänster.

15 c §

Samarbete med polisen vid ingripandet i obemannade luftfartygs färd

Försvarsmakten ska på förhand underrätta en polisman som hör till befälet eller polisens fältchef om ett beslut enligt vilket de befogenheter som avses i 15 a § får användas på allmän plats. När ärendets art kräver det ska ingripandet i det obemannade luftfartygets färd utföras av polisen eller under polisens allmänna ledning.

15 d §

Inhämtande av identifieringsuppgifter om obemannade luftfartyg

Försvarsmakten har rätt att behandla radiokommunikation, förmedlingsuppgifter och lokaliseringssuppgifter som har samband med fjärrstyrningen av ett obemannat luftfartyg, i syfte att ingripa i dess färd, för att identifiera en del i dess helhetssystem och för att fastställa dess position.

15 e §

Hantering av omhändertagna obemannade luftfartyg

Ett obemannat luftfartyg som har omhändertagits av försvarsmakten ska överlämnas till ägaren utan obefogat dröjsmål, om ägaren är känd.

Försvarsmakten ska dock utan dröjsmål överlämna det obemannade luftfartyget till den behöriga myndighet som har laglig grund för att hantera det.

15 f §

Protokoll

Över ett ingripande i ett obemannat luftfartygs färd, över hindrande av användningen av det, över omhändertagande av det samt över utplåning av uppgifter ska utan obefogat dröjsmål upprättas ett protokoll.

Denna lag träder i kraft den 2020 _____

4.

Lag**om ändring av 38 a § i gränsbevakningslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i gränsbevakningslagen (578/2005) 38 a §, sådan den lyder i lag 9/2019,
som följer:

38 a §

Ingripande i obemannade luftfartygs färd

Utöver vad som föreskrivs någon annanstans i lag har en gränsbevakningsman rätt att ingripa i ett i 2 § 1 mom. 21 punkten i luftfartslagen (864/2014) avsett obemannat luftfartygs färd, om det är nödvändigt för upprätthållande av gränssäkerheten, för utförande av en säkerhetsuppgift eller ett sjöräddningsuppdrag eller för skydd av en synnerligen viktig verksamhet inom Gränsbevakningsväsendet.

En gränsbevakningsman har rätt att i en situation som avses i 1 mom. kortvarigt rikta sådana behövliga maktmedel och tekniska åtgärder som kan anses vara försvarliga mot obemannade luftfartyg och deras fjärrstyrningsanordningar och styrnings- och kontrollförbindelser samt andra sådana delar i det system som krävs för att använda obemannade luftfartyg (helhetssystem). Frågan om huruvida maktmedlen och åtgärderna kan försvaras ska bedömas med hänsyn till hur viktigt och brådskande tjänsteuppdraget är, hur farlig det obemannade luftfartygets verksamhet är, vilka resurser som står till förfogande samt övriga omständigheter som inverkar på helhetsbedömningen av situationen. Om det är nödvändigt att använda maktmedel eller vidta tekniska åtgärder ska detta ske endast i en sådan omfattning och så länge som det nödvändigtvis krävs för att utföra den uppgift som avses i 1 mom. Åtgärderna får inte orsaka mer än ringa störningar i annan radiokommunikation eller i ett allmänt kommunikationsnätets anordningar eller tjänster.

En gränsbevakningsman har rätt att behandla radiokommunikation, förmedlingsuppgifter och lokaliseringsuppgifter som har samband med fjärrstyrningen av ett obemannat luftfartyg i syfte att ingripa i dess färd samt för att identifiera en del i helhetssystemet för det obemannade luftfartyget och för att fastställa dess position. Sådana uppgifter som kan kopplas till en fysisk person och som fås med hjälp av radiokommunikation eller härrör ur förmedlingsuppgifter eller lokaliseringsuppgifter ska utan dröjsmål utplånas, om inte något annat föreskrivs i lag.

Denna lag träder i kraft den 2020 _____

5.

Lag**om ändring av polislagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i polislagen (872/2011) 2 kap. 11 a §, 2 kap. 15 a §, 2 kap. 17 § 1 mom., 5 kap. 25 § 2 mom. och 5 kap. 62 § 3 mom., av dem 2 kap. 11 a §, 2 kap. 15 a § och 2 kap. 17 § 1 mom. sådana de lyder i lag 243/2019 och 5 kap. 62 § 3 mom. sådant det lyder i lag 931/2015, som följer:

2 kap.
Allmänna befogenheter

11 a §

Ingripande i obemannade luftfartygs färd

En polisman har rätt att tillfälligt omhänderta ett i 2 § 1 mom. 21 punkten i luftfartslagen avsett obemannat luftfartyg, hindra dess användning eller annars ingripa i dess färd, om det är nödvändigt för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet, förebygga brott eller avbryta ett redan påbörjat brott, bevaka särskilda övervakningsobjekt, trygga säkerheten vid polisuppdrag eller viktiga statliga evenemang, trygga åtgärder på en olycksplats eller skydda den personliga integriteten hos den som är föremål för en åtgärd.

En polisman får i de situationer som avses i 1 mom. använda en teknisk anordning som inte orsakar mer än ringa olägenhet för radiokommunikation eller annan kommunikation eller för ett allmänt kommunikationsnät. En teknisk anordning får användas om det är försvarligt med hänsyn till hur viktigt och brådskande uppdraget är, hur farlig det obemannade luftfartygets verksamhet är, vilka resurser som står till förfogande samt övriga omständigheter som inverkar på helhetsbedömningen av situationen. Anordningen får användas endast så länge det är nödvändigt för att utföra åtgärden. En teknisk anordning får användas endast av en polisman som fått lämplig utbildning för detta.

En polisman har rätt att behandla radiokommunikation, förmedlingsuppgifter och lokaliseringssuppgifter som har samband med användningen av ett obemannat luftfartyg, i syfte att ingripa i det obemannade luftfartygets färd eller för att identifiera en del i dess helhetssystem och för att fastställa dess position. Sådana uppgifter ska utan dröjsmål utplånas efter åtgärden, om inte något annat föreskrivs i lag.

Transport- och kommunikationsverket ska underrättas om användningen av en teknisk anordning, om inte detta är uppenbart onödigt med hänsyn till den olägenhet som antagligen kommer att orsakas eller har orsakats för radiokommunikation eller annan kommunikation eller för ett allmänt kommunikationsnät, eller om det av orsaker som hänför sig till polisens taktiska eller tekniska metoder är uppenbart befogat att inte underrätta Transport- och kommunikationsverket.

Över ett ingripande i ett obemannat luftfartygs färd ska det upprättas ett protokoll eller någon annan handling.

15 a §

Hanteringen av omhändertagna obemannade luftfartyg

Ett obemannat luftfartyg som med stöd av 11 a § har omhändertagits av polisen ska återlämnas till ägaren utan obefogat dröjsmål, om inte något annat föreskrivs någon annanstans i lag.

17 §

Användning av maktmedel

I tjänsteuppdrag får en polisman använda maktmedel som behövs och kan anses försvarliga för att bryta motstånd, avlägsna en person från en plats, gripa en person, hindra att en frihetsberövad flyr, avlägsna ett hinder, ingripa i ett obemannat luftfartygs färd eller förhindra ett överhängande brott eller någon annan farlig

gärning eller händelse. Frågan om huruvida maktmedlen kan försvaras ska bedömas med hänsyn till hur viktigt och brådskande uppdraget är, motståndets farlighet, vilka resurser som står till förfogande samt övriga omständigheter som inverkar på helhetsbedömningen av situationen.

**5 kap.
Hemliga metoder för inhämtande av information**

25 §

Inhämtande av identifieringsuppgifter för teledresser eller teleterminalutrustning

För inhämtande av de uppgifter som avses i 1 mom. får polisen bara använda sådana tekniska anordningar som endast kan användas för identifiering av teledresser och teleterminalutrustningar. Transport- och kommunikationsverket ska kontrollera att de tekniska anordningarna uppfyller kraven enligt detta moment och att de inte på grund av sina egenskaper orsakar skadliga störningar i ett allmänt kommunikationsnäts anordningar eller tjänster.

62 §

Ersättningar till teleföretag

Förvaltningsdomstolen ska ge Transport- och kommunikationsverket tillfälle att bli hört.

Denna lag träder i kraft den 2020 _____

Helsingfors den xx xxxx 2020

Statsminister

Antti Rinne

Kommunikationsminister Sanna Marin