

Hallituksen esitys Eduskunnalle Suomen ja Ruotsin välisen valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävää toimintaa koskevan sopimuksen hyväksymisestä ja laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Suomen tasavallan hallituksen ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen välillä tehdyn valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävää toimintaa koskevan sopimuksen.

Neuvoteltava sopimus käsittäisi useita osaluoteita. Suomi on delegoinut aikanaan Ruotsille Pohjanlahdella sijaitsevan Merenkurkun alueen (Kvarken), jossa ilmaliikennepalveluja tarjoaa Ruotsin viranomaisen hyväksymä ilmaliikennepalvelun tarjoaja. Sopimuksen myötä näitä järjestelyjä täsmennetään, mikä on tarpeen myös molemmissa valtioissa toteutettujen ilmailuviranomaisten eriyttämis-toimien johdosta. Samoin sopimuksella tähdätään yhteisistä menettelyistä sopimiseen, jotta mahdollistettaisiin ilmatilan varaaminen Suomen ja Ruotsin yhteisiä ilmasotaharjoituksia varten erikseen määritellyllä alueella. Sopimuksessa on huomioitu ilmatilan joustavaa käyttöä ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevat unionin lainsäädännön velvoitteet.

Edelleen sopimuksella olisi tarkoitus tarkentaa viranomaisten keskinäisiä vastuita ja velvollisuuksia. Sopimuksessa delegoidaan sopimuksentekovaltaa Liikenteen turvallisuusvirastolle ja Ruotsin siviili-ilmailuviranomaiselle. Kyseisillä viranomaisilla olisi oikeus tehdä sopimuksia valtioiden

välisen sopimuksen alaan kuuluvista teknisistä yksityiskohdista ja siinä sovitun yhteistoiminnan tarkemmasta järjestämisestä. Lisäksi sopimuksen nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ruotsin siviili-ilmailuviranomainen voivat valtuuttaa palveluntarjoajat tai ilmaliikennepalveluyksiköt neuvottelemaan toistensa tai sotilasviranomaisten kanssa yhteistoimintasopimuksia sopimuksen alaan kuuluvista operationaalisista tai teknisistä yksityiskohdista mukaan lukien esitaktinen ja taktinen ilmatilan hallinta. Nämä yhteistoimintasopimukset alistetaan edelleen siviili-ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi.

Sopimus allekirjoitettiin Tukholmassa kesäkuussa 2010. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun on vastaanotettu jälkimmäinen ilmoitus siitä, että sopimuksen voimaansaattamiseksi tarvittavat kansalliset toimenpiteet on saatettu loppuun.

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen eräiden lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti sopimuksen kanssa.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 JOHDANTO	3
2 NYKYTILA	3
3 ESITYKSEN TAVOITTEET	4
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET	4
4.1 Taloudelliset vaikutukset	4
4.2 Vaikutukset viranomaisen toimintaan	4
4.3 Muut vaikutukset.....	5
5 ASIAN VALMISTELU	5
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	5
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN	5
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	10
3 VOIMAANTULO.....	10
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	10
LAKIEHDOTUS	13
valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävästä toiminnasta Ruotsin kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	13
SOPIMUSTEKSTI	14

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Suomi on neuvotellut Ruotsin kanssa sopimuksen valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävistä toiminnoista. Lentotiedotusalueella tarkoitetaan sellaista rajoiltaan määriteltyä ilmatilan osaa, jossa annetaan lentotiedotus- ja hälytyspalvelua.

Suomi on 1990-luvulla sopinut Ruotsin kanssa, että Pohjanlahdella sijaitsevan Merenkurkun alueella (Kvarken) ilmaliikennepalveluja tarjoaa Ruotsin viranomaisen hyväksymä ilmaliikennepalvelun tarjoaja. Nyt hyväksyttäväksi ehdotetulla sopimuksella näitä järjestelyjä täsmennetään muun muassa molemmissa valtioissa toteutuneiden ilma-luoviranomaisten eriyttämistoimien johdosta. Samoin sopimuksella tähdätään yhteisistä menettelyistä sopimiseen, jotta mahdollistettaisiin ilmatilan varaaminen Suomen ja Ruotsin yhteisiä ilmasotaharjoituksia varten erikseen määritellyllä alueella. Edelleen sopimuksella on tarkoitus tarkentaa viranomaisen keskinäisiä vastuita ja velvollisuuksia.

Sopimuksessa on lisäksi otettu huomioon lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta (EY) n:o 550/2004 (*jäljempänä palveluntarjonta-asetus*) sekä ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä annetusta komission asetuksesta (EY) n:o 2150/2005 (*jäljempänä ilmatilan joustavaa käyttöä koskeva asetus*) jäsenvaltioille aiheutuvat velvoitteet. Palveluntarjonta-asetusta on muutettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella 1070/2009 asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyuden parantamiseksi.

2 Nykytila

Osana yhtenäistä eurooppalaista ilmatilanhanketta on ilmatilan tehokkaan käytön helpottamiseksi annettu ilmatilan joustavaa

käyttöä koskeva komission asetus. Unionissa on kannustettu jäsenvaltioita rajat ylittävän yhteistyön ja yhdentämisen lisäämiseen. Ilmatilan joustavan käytön käsitettä sovellettaessa on pidetty tärkeänä edistää naapurijäsenvaltioiden välistä yhteistyötä ja ottaa huomioon rajat ylittävä toiminta. Rajat ylittävällä ilmatilalla tarkoitetaan asetuksessa ilmatilan rakennetta, joka ulottuu kansallisten rajojen ja/tai lentotiedotusalueiden rajojen yli.

Ilmatilan joustavaa käyttöä koskevan asetuksen 3 artiklan d kohdan mukaan jäsenvaltioiden on kehitettävä yhteistyötä ilmatilan joustavan käytön käsitteen tehokkaaksi ja johdonmukaiseksi soveltamiseksi yli kansallisten ja/tai lentotiedotusalueiden rajojen, ja erityisesti tätä pyritään hyödyntämään rajat ylittävissä toiminnoissa. Yhteistyöhön sisältyvät kaikki merkittävät oikeudelliset, toiminnalliset ja tekniset näkökohdat. Samoin asetuksessa säädetään, että jäsenvaltioiden on kehitettävä rajat ylittävää ilmatilan käyttöä, kun liikennevirrat ja käyttäjien toiminta sitä edellyttävät.

Ottaessaan kantaa ehdotukseen yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeviksi asetukseksi (valtioneuvoston kirjelmä U 3/2002 vp) eduskunnan suuri valiokunta katsoi, että yhtenäinen eurooppalainen ilmatila -hanke tulee toteuttaa siten, että Suomi voi edelleen itse säädellä ulkomaisten valtion ja sotilasilmalusten pääsyä ja toimintaa Suomen ilmatilaan ja ilmatilassa sekä päättää aluevalvonnan ja kriisiaikaisten lennonvarmistuspalvelujen tehokkaasta järjestämisestä. Pysyvien ja/tai tilapäisten sotilasilmalusten harjoitusalueiden perustaminen Suomen ilmatilaan tulee säilyä Suomen omassa päätösvallassa. Suomen tulee myös voida itsenäisesti säädellä oman ilmatilansa käyttöä joko tilapäisesti tai pysyvästi sotilaallisen valmiuden kohottamiseen liittyen.

Suomi on vuonna 1998 tehnyt Ruotsin kanssa sopimuksen Merenkurkun (Kvarken) alueen lennonvarmistuspalveluista. Tuo järjestely on toteutettu viranomaisen välisellä

sopimuksella, jossa esitetään alueen koordinaatit ja delegointiin liittyviä järjestelyjä.

Aluevalvontalain (755/2000) 5 §:n mukaan vieraan valtion valtionilma-alus saa tulla Suomen alueelle ja olla maassa pääsääntöisesti vain Suomea velvoittavan kansainvälisen sopimuksen tai luvan perusteella. Edelleen aluevalvontalain 9 §:n mukaan vieraan valtion sotilas tai sotilasosasto ei saa ilman lupaa osallistua sotilaalliseen harjoitukseen tai panna toimeen sotilaallista harjoitusta Suomen alueella, ellei Suomea velvoittavasta kansainvälisestä sopimuksesta muuta johdu. Sama koskee vieraan valtion valtionilma-alusta ja valtionalusta.

Yhteisiä ilmasotaharjoituksia varten varattavista alueista (*cross-border area*) ei ole aiemmin tehty sopimuksia Suomen ja Ruotsin välillä. Sotilasilmailu hyödyntää harjoitustoiminnassaan kaikkia korkeusalueita ja käyttää harjoitusalueillaan sekä valvottua (keski- ja yläkorkeus) että valvomatonta (alakorkeus) ilmatilaa. Toiminta jakautuu varsin tasaisesti molempiin ilmatilan osiin. Lentoharjoitustoiminnassa tarvittava valvottu ilmatila varataan vain sotilasilmailun käyttöön. Lentäminen valvotussa ja vain sotilaskäyttöön rajoitetussa ilmatilassa edellyttää lennonjohdoelimitystä saatua selvitystä, joten siviili-ilmalukset eivät pääsääntöisesti lennä kyseisessä ilmatilassa.

Ilmailulain (1194/2009) 118 §:n mukaan puolustusministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö sopivat, miten lennonvarmistuspalvelujen tarjonnassa otetaan huomioon siviili- ja sotilasilmailun tarpeet. Ilmatilan käytössä sovelletaan ilmatila-asetuksen 7 artiklassa tarkoitettulla tavalla ilmatilan joustavan käytön periaatetta.

Valtioiden rajat ylittävää ilmaliikennepalvelun tarjoamista esiintyy laajalti Euroopassa. Eurocontrol on laatinut raportin yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan lainsäädännön toimeenpanosta. Raportin mukaan ajanjaksolle heinäkuu 2007 – joulukuu 2008 Eurocontrolin jäsenvaltioista viittäkymmentä valtionrajaa koskee rajat ylittävä ilmaliikennepalvelujen tarjoaminen. Eurocontrol on antanut ohjeita rajat ylittävän toiminnan osalta. Suomi on ollut Eurocontrolin jäsen vuodesta 2001 lähtien. Suomen ja Ruotsin välinen sopimus valtion rajat ja lentotiedotusalueiden

rajat ylittävästä toiminnasta on valmisteltu siten, että se pääosin perustuu Eurocontrolin laatimaan mallisopimus pohjaan.

3 Esityksen tavoitteet

Esityksen tavoitteena on saattaa voimaan Suomen ja Ruotsin välinen sopimus valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävästä toiminnasta ja sillä tavoin edistää maiden välistä yhteistyötä lennonvarmistuksen ja ilmatilan hallinnan alalla.

Ilmaliikennepalvelujen tarjoamisen delegoinnin osalta sopimuksella luodaan asianmukaiset järjestelyt, jotta Ruotsin ja Suomen valvontaviranomaiset voivat yhteistyössä paremmin valvoa sellaista lennonvarmistuspalvelujen tarjoajaa, jolla on voimassa oleva lupa toisesta valtiosta, mutta joka tarjoaa palveluja myös toisen valtion vastuulle kuuluvassa ilmatilassa. Myös tämä edistää lentoturvallisuutta.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.

4.2 Vaikutukset viranomaisen toimintaan

Ilmaliikennepalvelujen tarjoamisen delegointi on yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevien periaatteiden mukainen keino, jolla mahdollistetaan ilmatilan optimaalinen käyttö. Delegoinnin avulla on mahdollista siirtää valtion rajan tuntumassa olevan ilmatila-alueen lennonvarmistus naapurivaltiosta käsin hoidettavaksi. Delegoidulla alueella lentoväylän käyttäjät välttyvät siltä, että heidän lentonsa lennonvarmistus siirretään hetkellisesti maasta toiseen hoidettavaksi. Tarpeettomien siirtojen vähentäminen parantaa lentojen sujuvuutta ja edistää lentoturvallisuutta.

Ilmaliikennepalvelujen tarjoamisen delegoinnin osalta sopimuksella luodaan asianmukaiset järjestelyt, jotta Ruotsin ja Suomen valvontaviranomaiset voivat yhteistyössä paremmin valvoa sellaista lennonvarmistuspal-

velujen tarjoajaa, jolla on voimassa oleva lupa toisesta valtiosta, mutta joka tarjoaa palveluja myös toisen valtion vastuulle kuuluvassa ilmatilassa. Myös tämä edistää lentoturvallisuutta.

Toiseksi sopimuksen myötä Ruotsin ja Suomen ilmavoimilla on aiempaa paremmat mahdollisuudet varata harjoitustoimintaansa varten ilmatilaa. Alueet voivat olla kansallisia alueita tai erikseen määriteltyjä molempien valtioiden alueelle ulottuvia rajat ylittäviä alueita. Ruotsin ilmavoimien lentotoiminta Suomen alueella voisi tapahtua vain Suomen sotilasviranomaisten hyväksymällä tavalla. Molempien valtioiden alueiden hyödyntämisellä sovelletaan ilmatilan joustavan käytön periaatetta sekä kehitetään rajat ylittävää ilmatilan käyttöä ja yhteistyötä valtioiden välillä.

Sopimuksen voidaan arvioida lisäävän jonkin verran Liikenteen turvallisuusviraston työmäärää valvonnan lisääntymisen johdosta.

4.3 Muut vaikutukset

Rajat ylittävä yhteistyö ilmatilan osalta edistää lentoturvallisuutta ja sujuvuutta sekä siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamista yli rajojen.

5 Asian valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Sopimuksen valmisteluun ja neuvotteluihin on osallistunut edustajia liikenne- ja viestintäministeriöstä, ulkoasiainministeriöstä, puolustusministeri-

östä, Ilmavoimista, Liikenteen turvallisuusvirastosta ja Finavia Oyj:stä.

Viranomaisten välisiä alustavia keskusteluja käytiin loka- ja joulukuussa 2007. Neuvotteluvaltuuskunta asetettiin valtioneuvoston päätöksellä 13 päivänä maaliskuuta 2008 ja varsinaiset sopimusneuvottelut aloitettiin keväällä 2008. Sopimus allekirjoitettiin Tukholmassa 23 päivänä kesäkuuta 2010.

Valtioiden välisen sopimuksen yhteydessä Suomen ja Ruotsin viranomaiset ovat valmisteelleet viranomaisten välisiä sopimuksia ilmailiikennepalvelun tarjoamisen delegointiin sekä rajat ylittävien harjoitusalueiden perustamiseen liittyen. Viranomaisten välisillä sopimuksilla pantaisiin täytäntöön hallitusten välisen sopimuksen määräyksiä.

Toimivaltaisten viranomaisten välisten sopimusten voimaantulo kytkeytyy valtioiden välisen sopimuksen voimaantuloon.

Hallituksen esityksestä on pyydetty lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, puolustusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta sekä Finavia Oyj:ltä. Kaikilta mainituilta tahoilta myös saatiin lausunnot. Lisäksi puolustusministeriön lausuntoon oli liitetty pääesikunnan puolustusministeriölle asiasta antama lausunto.

Annetuissa lausunnoissa kannatettiin yleisesti hallituksen esityksen antamista. Pääosa lausunnonantajista piti sopimusta tarpeellisena ja ilmatilan tehokasta käyttöä edistävänä. Lausunnonantajat esittivät lisäksi useita yksityiskohtaisia ja osin teknisiä tarkennuksia ja lisäyksiä esityksen perusteluteksteihin. Ehdotetut muutokset on pyritty huomioimaan esityksen jatkovalmistelussa.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen johdanto-osassa Suomi ja Ruotsi ilmaisevat tahtonsa tehostaa ilmatilan käyttöä ja mahdollistaa valtion rajat ja lento-

tiedotusalueiden rajat ylittävien lentosotaharjoitusten pitäminen. Johdanto-osassa viitataan lisäksi Kansainväliseen siviili-ilmailun yleissopimukseen (SopS 11/1949, jäljempänä *Chicagon yleissopimus*), palveluntarjoanta-asetukseen ja ilmatilan joustavaa käyttöä

koskevaan asetukseen. Lisäksi tuodaan esille, ettei sopimus vaikuta valtion suvereniteettiin sen alueen yläpuolella olevan ilmatilan osalta eikä rajoita jokaisen valtion kelpoisuutta harjoittaa turvallisuuteen ja puolustukseen liittyviä valtaoikeuksiaan kansallisessa ilmatilassaan.

1 artikla. *Valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävä toiminta.* Artiklan 1 kappaleessa sopimuspuolet antavat toisilleen luvan suorittaa valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävää toimintaa toistensa ilmatilassa. Artiklan 2 kappaleessa määritellään edellä mainittu toiminta. Tällaista toimintaa ovat a) sopimuspuolten valtakunnan rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävien yhteisten rajat ylittävien alueiden osoittaminen ja yhteiskäyttö sotilastoimintaa varten; b) yhden sopimuspuolen toimivaltaan kuuluvassa ilmatilassa kokonaan sijaitsevien kansallisten alueiden (tilapäiset erillisvarausalueet/tilapäiset ilmatilavarausalueet, mukaan lukien ilmatilan hallintayksikön alaiset vaara- ja rajoitusalueet) osoittaminen ja yhteinen käyttö sotilastoimintaa varten; c) ilmaliikennepalvelun tarjoamiseen liittyvän vastuun delegointi toiselle sopimuspuolelle sopimuksen liitteessä määritellyssä ilmatilassa. Artiklan 3 kappaleen mukaan sopimuspuolet sopivat, että rajat ylittävä toiminta toteutetaan tämän puitesopimuksen mukaisesti.

Aluevalvontalain (755/2000) 9 §:n mukaan vieraan valtion sotilas tai sotilasosasto ei saa ilman lupaa osallistua sotilaalliseen harjoitukseen tai panna toimeen sotilaallista harjoitusta Suomen alueella, ellei Suomea velvoittavasta kansainvälisestä sopimuksesta muuta johdu. Sama koskee vieraan valtion valtion- ilma-alusta ja valtionalusta. Ilmailulain 114 §:ssä säädetään ilmatilan jäsentämisestä. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa ilmaliikennepalvelun tarjoajan esityksestä tilapäiset erillisvarausalueet. 1 artiklan sisältämien määräysten on näin ollen katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan.

2 artikla. *Määritelmät.* Artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt käsitteet. Määritelmät vastaavat pääosin yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevassa lainsäädännössä käytettyjä käsitteitä. Sopimukseen sisältyvät määritelmät lennonvarmistuspalvelun tarjoajasta, ilmatilan hallinnasta, ilmatilan hallin-

tayksiköstä, ilmaliikenteen neuvontapalveluista, lennonjohtopalveluista, ilmaliikennepalveluista, ilmaliikennepalveluyksiköstä, hälytyspalvelusta, ilmatilan hallintayksikön hallitsemasta alueesta, asianomaisesta sotilasviranomaisesta, valtion rajat ja lentotiedotusalueerajat ylittävistä ilmatilankäytöstä ja ilmaliikennepalvelun tarjoamisesta, rajat ylittävistä alueesta, vaara-alueesta, lentotiedotusalueesta, lentotiedotuspalvelusta, puitesopimuksesta, yleisestä ilmaliikenteestä, rajoitusalueesta, tilapäisestä erillisvarausalueesta, tilapäisestä varausalueesta ja ylälentotiedotusalueesta.

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Sopimuksen 2 artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

3 artikla. *Suvereniteetti.* Artiklan mukaan puitesopimuksella ei rajoiteta sopimuspuolten täysivaltaisuutta ilmatilassaan tai vaikute- ta niiden Chicagon yleissopimuksesta tai muusta kansainvälisestä oikeudesta johtuviin oikeuksiin tai velvollisuuksiin.

4 artikla. *Turvallisuus ja puolustus.* Artiklan 1 kappaleen mukaan sopimuksella ei rajoiteta sopimuspuolten turvallisuus- ja puolustuspoliittisia tarpeita. Artiklan 2 kappaleen mukaan ammusten kuljettaminen tai minikäänlainen aseiden käyttö aktivoitulla raja- alueella ei ole sallittu toisen sopimuspuolen alueella, jollei toisin sovita toimivaltaisten sotilasviranomaisten välillä. Aluevalvontalain 4 §:n 2 momentin mukaan vieraan valtion sotilaalla ei saa olla ampuma-asetta Suomen alueella, ellei siihen ole myönnetty lupaa tai Suomea velvoittavasta kansainvälisestä sopimuksesta muuta johdu. Artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

5 artikla. *Toimivaltaiset viranomaiset.* Artiklassa määritellään toimivaltaiset viranomaiset. Ne ovat Suomen osalta Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ruotsin osalta Transportstyrelsen. Artiklan mukaan toimivaltaisen viranomaisen muuttumisesta tulee ilmoittaa toiselle sopimuspuolelle. Sopimuksen allekirjoittamisen yhteydessä Ruotsille on ilmoitettu Suomen toimivaltaisen viranomai-

sen muuttumisesta Liikenteen turvallisuusvirastoksi. Liikenteen turvallisuusviraston tehtävistä on säädetty Liikenteen turvallisuusvirastosta annetussa laissa (863/2009). Ilmailuhallinnolle aiemmin kuuluneet tehtävät on vuoden 2010 alussa voimaan tullessa liikennehallinnon virastouudistuksessa käytännössä siirretty Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka on siten nykyisin Suomen siviili-ilmailuviranomainen.

6 artikla. *Toimivaltaisten viranomaisten valtuutus.* Artiklassa annetaan toimivaltaisille viranomaisille oikeus tehdä tarvittavat järjestelyt valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävän toiminnan turvalliseksi ja tehokkaaksi toteuttamiseksi. Järjestelyistä on tehtävä sopimukset, joihin sisältyy sääntely-, toiminnallisia ja teknisiä määräyksiä ja jotka koskevat ilmaliikennepalvelun tarjoamiseen liittyvän vastuun delegointia. Artiklan 2 kappaleen mukaan sopimuksissa on sovittava muun muassa: a) soveltuvien TSA/TRA-alueiden ja D- ja R- alueiden määrittelystä, b) tarkemmasta vastuun määräytymisestä tarjottaessa ilmaliikennepalveluja 1 artiklan 2 kappaleen c alakohdassa määrittelyllä alueella sekä c) valvontaa ja poikkeamailmoituksia koskevista järjestelyistä. TSA-alueilla tarkoitetaan tilapäisiä erillisvarausalueita, TRA-alueilla tilapäisiä varausalueita, D-alueilla vaara-alueita ja R-alueilla rajoitusalueita.

Liikenteen turvallisuusvirasto perustettiin osana liikennehallinnon virastouudistusta vuoden 2010 alussa, kun Liikenteen turvallisuusvirastoon yhdistettiin Ilmailuhallinnon ohella muut liikennehallinnon turvallisuusviranomaiset. Viraston perustamista koskevan hallituksen esityksen (HE 142/2009 vp, EV 147/2009 vp) yleisperustelujen mukaan Ilmailuhallinto on Suomen siviili-ilmailuviranomainen, joka huolehtii ilmailun yleisestä turvallisuudesta, hoitaa lentoliikenteeseen ja liikenteen sujuvuuteen liittyviä asioita, osallistuu siviili-ilmailun kansainväliseen ja EU:ssa tapahtuvaan yhteistyöhön sekä antaa kansalliset ilmailumääräykset. Kyseiset Ilmailuhallinnolle aiemmin kuuluneet tehtävät siirrettiin virastouudistuksessa Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka on nykyisin siten Suomen siviili-ilmailuviranomainen.

Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain (863/2009) 1 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä. Lain 2 §:n 1 momentin 9 kohdan mukaan viraston tehtävänä on tehdä valtuuksiensa puitteissa kansainvälisiä teknisluontoisia sopimuksia, jotka eivät koske lainsäädännön alaa. Kohdan yksityiskohtaisten perustelujen mukaan (HE 142/2009 vp) liikenneala on perinteisesti ollut hyvin kansainvälinen ja alalla on tehty lukuisia kansainvälisiä kahden- ja monenkeskisiä sopimuksia, jotka ovat usein teknisluontoisia. Perustelujen mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolle olisi tämän vuoksi tarpeen säätää toimivalta neuvotella ja tehdä tällaisia kansainvälisiä teknisluontoisia sopimuksia, jotka eivät kuulu lainsäädännön alaan.

Artiklan perusteella tehtävissä viranomaisten välisissä sopimuksissa määrättäisiin sellaisista puitesopimuksen alaan kuuluvista asioista, joista on tarkoituksenmukaisinta sopia viranomaistasolla niiden teknisyyden ja yksityiskohtaisuuden vuoksi. Sopimuksentekevaltuutus rajoittuu puitesopimuksessa sovittujen velvoitteiden alaan, eikä sillä osoiteta Liikenteen turvallisuusvirastolle valtaa sopia puitesopimuksen luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista sopimussuhteeseen eikä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat eduskunnan toimivaltaan.

Artiklan 3 kappaleen mukaan toimivaltaiset viranomaiset voivat antaa palveluntarjoajille tai ilmaliikennepalveluyksiköille oikeuden neuvotella toistensa tai sotilasviranomaisten kanssa yhteistoimintasopimuksia (*Letters of Agreement*) viranomaissopimuksen alaan kuuluvista operationaalisista tai teknisistä yksityiskohdista. Suomessa toimivaltainen viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto, ja palveluntarjoajilla ja ilmaliikennepalveluyksiköillä tarkoitetaan käytännössä nykyisin Finavia Oyj:tä. Artiklan 4 kappaleen mukaan toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät palveluntarjoajien ja ilmaliikennepalveluyksiköiden tekemät yhteistoimintasopimukset.

Palveluntarjoajien, ilmaliikennepalveluyksiköiden ja sotilasviranomaisten välisissä yhteistoimintasopimuksissa sovittaisiin rajat ylittävässä toiminnassa noudatettavista tarkemmista säännöistä ja prosesseista koskien

muun muassa ilmatilan hallintayksikköjen tehtäviä, rajat ylittävien alueiden varaamista ja jakamista eri käyttäjille, yksiköiden välistä tietojen vaihtoa ja käytettävää kieltä.

Sopimuksen 6 artiklan sisältämät määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

7 artikla. *Sääntöjen ja menetelmien soveltaminen.* Artiklan 1 kappaleen mukaan sopimuksen liitteessä määritellyssä ilmatilassa on noudatettava ilmaliikennepalvelun tarjoamisesta vastaavalle yksikölle toimiluvan antaneen sopimuspuolen ilmaliikennepalvelujen tarjoamista koskevia sääntöjä ja menetelmiä. Tästä voidaan poiketa toimivaltaisten viranomaisten välisellä sopimuksella. Artiklan 2 kappaleen mukaan 1 kappaleessa tarkoitetut säännöt on määrättävä toimivaltaisten viranomaisten keskinäisessä sopimuksessa. Artiklan 3 kappaleen mukaan ilmatilan käytön periaatteista rajat ylittävillä alueilla on sovittava toimivaltaisten viranomaisten kesken. Artiklan 4 kappaleen mukaan ilmasotaharjoituksia koskevista säännöistä ja menetelmistä on sovittava asianomaisten sotilasviranomaisten välillä.

8 artikla. *Taloudelliset järjestelyt.* Artiklan mukaan sopimuspuolet vastaavat omista kustannuksistaan, jollei toisin etukäteen kirjallisesti sovita.

9 artikla. *Vastuu.* Artiklan 1 kappaleen mukaan lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja on vastuussa vahingosta, jonka se tai sen henkilökuntaan kuuluva tai edustaja on aiheuttanut tuottamuksellaan. Henkilökuntaan kuuluva tai edustaja ei ole suoraan vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut työtehtäviä suorittaessa. Artiklan 2 kappaleen mukaan sopimuspuoli, jonka alueella vahinko on tapahtunut, voi nostaa kanteen toista sopimuspuolta vastaan tuottamuksella aiheutetusta vahingosta. Artiklan 3 kappaleen mukaan sama koskee lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan tai sen henkilökunnan taikka edustajan aiheuttamaa vahinkoa. Artiklan 4 kappaleen mukaan tapauksissa, joissa sopijapuolet ovat myötävaikuttaneet vahingon syntymiseen, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalla on takautumisoikeus kolmannelle artiklan 1 kappaleen mukaisesti maksamastaan korvauksesta myötävaikutusta vastaavalta osalta.

Suomessa vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Artiklan sisältämät määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

10 artikla. *Ympäristönäkökohdat.* Artiklan 1 kappaleen mukaan valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajan ylittävän toiminnan laajuutta määriteltäessä on otettava huomioon ympäristönäkökohdat. Artiklan 2 kappaleen mukaan toiminta toteutetaan noudattaen sen sopijapuolen ympäristölainsäädäntöä ja määräyksiä, jonka ilmatilassa toiminta tapahtuu.

11 artikla. *Diplomaattinen selvitys.* Artiklan 1 kappaleen mukaan sopijapuolten sotilasilma-alukset voivat lentää aktivoitulla rajat ylittävällä alueella, joka sijaitsee sopijapuolten maa-alueen ja aluevesien yläpuolella, ilman etukäteistä diplomaattista tai muuta erityislupaa. Artiklan 2 kappaleen mukaan niillä alueilla, joilla ilmaliikennepalvelun tarjoaminen on delegoitu, eivät muiden valtioiden sotilasilma-alukset taikka tullin, poliisin tai rajavartiolaitosten ilma-alukset saa tulla kyseisen sopimuspuolen ilmatilaan ilman etukäteislupaa.

Aluevalvontalain 5 §:n 1 momentin mukaan vieraan valtion valtionilma-alus saa eräin poikkeuksin tulla Suomen alueelle ja olla maassa vain Suomea velvoittavan kansainvälisen sopimuksen tai luvan perusteella.

Artiklan sisältämät määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Artikla 12. *Onnettomuuksien tai vakavien vaaratilanteiden tutkinta.* Artiklan 1 mukaan sopimuspuolen on ilmoitettava alueellaan tapahtuneista onnettomuuksista tai vakavista vaaratilanteista ja tutkittava niiden olosuhteet. Artiklan 2 kappaleen mukaan tutkintaa suorittava sopimuspuoli on oikeutettu pyynnöstä saamaan tapaukseen liittyviltä ilmaliikennepalveluyksiköiltä tai viranomaisilta tarvittavat tiedot ja materiaalin tutkinnan suorittamiseksi. Artiklan 3 kappaleen mukaan sopimuspuolten on sallittava alueellaan tapahtuva tarpeellinen tutkinta ja varmistettava pääsy ilmaliikennepalveluyksikön ja viranomaisen tiloihin sekä oikeus tietojen ja materiaalin saamiseen. Artiklan 4 kappaleen mukaan toisella sopimuspuolella on oltava mahdollisuus asettaa tarkkailijoita toisen sopimuspuolen suorittamaan tutkintaan ja saada pyynnöstä tietoonsa tutkintaraportti ja muut tutkinnassa tehdyt havainnot.

Sotilasilmailuonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta säädetään sotilasilmailuasetuksen 6 luvussa. Suuronnettomuus ja sen vaaratilanne tutkitaan kuitenkin onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (373/1985) mukaisesti. Onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 20 §:n mukaan ilmailuonnettomuus ja sen vaaratilanne on tutkittava siten kuin siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan peruseriaatteista annetussa neuvoston direktiivissä (94/56/EY) määrätään. Tämän lisäksi tutkinta on toimitettava, niin kuin siitä kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksessa (SopS 11/49) ja sen liitteessä 13 on sovittu. Artiklan sisältämät määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

13 artikla. Valvonta. Artiklan mukaan toimivaltaiset viranomaiset tekevät tarvittavat järjestelyt valvoakseen asianmukaisesti niitä toisen sopimuspuolen ilmailukennepalvelujen tarjoajia, jotka tarjoavat palveluja toisen sopimuspuolen ilmatilassa. Toimivaltaiset sotilasviranomaiset tekevät tarvittavat järjestelyt sotilasoperaatioiden valvomiseksi.

14 artikla. Neuvottelut. Artiklan mukaan sopimuspuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja sopimuksen täytäntöönpanoon, tulkintaan, soveltamiseen ja asianmukaiseen noudattamiseen liittyvissä kysymyksissä. Neuvottelut on aloitettava 60 päivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta, jollei toisin sovi.

15 artikla. Riidanratkaisu. Artiklan 1 kappaleen mukaan sopimuksen soveltamista ja tulkintaa koskevat erimielisyydet on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan neuvottelemalla. Artiklan 2 kappaleen mukaan neuvottelujen jäädessä tuloksettomiksi on riita annettava sopimuspuolten määräämän välimiehen ratkaistavaksi. Artiklan 3 kappaleen mukaan sopimuspuolet vastaavat välimieskustannuksista tasapuolisesti.

Artiklan mukaisessa riitojenratkaisumenettelyssä voi tulla Suomea sitovalla tavalla vahvistetuksi, miten tiettyä, lainsäädännön alaan kuuluvaa sopimusmääräystä on tulkittava. Määräys kuuluu siten lainsäädännön alaan.

16 artikla. Muuttaminen. Artiklan 1 kappaleen mukaan sopimuspuoli voi pyytää neuvotteluja sopimuksen muuttamiseksi. Ar-

tiklan 2 kappaleen mukaan sopimuksen muutokset tulevat voimaan 21 artiklan mukaisesti.

17 artikla. Keskeyttäminen. Artiklan 1 kappaleen mukaan sodan tai hätätilan vuoksi, yleisen turvallisuuden takaamiseksi tai muissa poikkeuksellisissa olosuhteissa sopimuspuolella on oikeus keskeyttää sopimuksen tai sen osan soveltaminen. Tästä on ilmoitettava toiselle sopimuspuolelle. Artiklan 2 kappaleen mukaan soveltamisen keskeyttäminen on peruutettava niin pian kuin mahdollista. Artiklan 3 kappaleen mukaan soveltamisen keskeyttänyt osapuoli vastaa niistä kustannuksista, jotka keskeytyksestä aiheutuivat.

18 artikla. Päättyminen. Artiklan 1 kappaleen mukaan sopimuksen päättäminen voidaan tehdä ilmoittamalla siitä kirjallisesti toiselle sopimuspuolelle. Artiklan 2 kappaleen mukaan sopimus katsotaan päättyneeksi kahden vuoden kuluttua ilmoituksen vastaanottamisesta, ellei ilmoitusta ole peruttu. Artiklan 3 kappaleen mukaan sopimuksen päättymisestä aiheutuvat kustannukset määritellään yhdessä.

19 artikla. Toiminnassa olevien järjestelyjen siirtymätoimet. Artiklan mukaan sopimuksen voimaan tullessa jo käytössä olevat järjestelyt on arvioitava uudelleen niiden mahdolliseksi muuttamiseksi tämän sopimuksen määräysten mukaisesti.

20 artikla. Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä. Artiklan mukaan sopimus ja sen nojalla tehtävät viranomaisten väliset sopimukset on rekisteröitävä Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä ICAO:ssa Chicagon yleissopimuksen 83 artiklan mukaisesti.

21 artikla. Voimaantulo ja voimassaoloaika. Artiklan 1 kappaleen mukaan sopimuspuolet ilmoittavat toisilleen kirjallisesti sopimuksen voimaan saattamiseksi tarvittavien valtiosisäisten menettelyjensä loppuunsaattamisesta. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun jälkimmäinen ilmoitus siitä, että sopimuksen voimaansaattamiseksi tarvittavat kansalliset toimenpiteet on saatettu loppuun, on otettu vastaan. Sopimus on voimassa, jollei sitä irtisanota 18 artiklan mukaisesti. Artiklan 2 kappaleen mukaan rajat ylittävien toimintojen käyttöönnotosta sovitaan toimival-

taisten viranomaisten välisellä kirjeenvaihdolla.

2 Lakiehdotuksen perustelut

1 §. Lain 1 § sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan ne sopimuksen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten sisältöä on selvitetty yksityiskohtaisten perustelujen kohdassa 1 ja 4.

2 §. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana.

3 Voimaantulo

Sopimuspuolet ilmoittavat toisilleen kirjallisesti tämän puitesopimuksen voimaantuloa varten tarpeellisten perustuslaillisten vaatimustensa täyttämistä. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä myöhemmän ilmoituksen vastaanottamisen jälkeen. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin sopimus tulee voimaan.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 59 §:n mukaan jos valtiosopimus tai muu kansainvälinen velvoite, johon Suomi sitoutuu, sisältää määräyksen itsehallintolain mukaan maakunnan toimivaltaan kuuluvassa asiassa, maakuntapäivien on, jotta määräys tulisi voimaan maakunnassa, hyväksyttävä säädös, jolla määräys saatetaan voimaan. Itsehallintolain 27 §:n 14 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat ilmaa. Näin ollen nyt hyväksyttäväksi esitetty sopimus ei kuulu maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Ahvenanmaan osalta on kuitenkin syytä kiinnittää huomiota maakunnan asemaan demilitarisoituna alueena. Mikäli tulevaisuudessa viranomaisten välisin sopimuksin perustetaan lisää rajat ylittävään sotilaalliseen lentoharjoitustoimintaan tarkoitettuja alueita, tulee varmistaa, etteivät nämä alueet sijaitse Ahvenanmaan demilitarisoidulla alueella eivätkä sen välittömässä läheisyydessä.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan määräys on luettava lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos se koskee jonkin perustuslaissa turvattun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien ja velvolluuksien perusteita, jos määräyksen tarkoituksesta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, tai jos määräyksessä tarkoitusta asiasta on jo voimassa lain säännöksiä taikka siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Perustuslakivaliokunnan mukaan kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan siitä riippumatta, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (ks. esimerkiksi PeVL 11/2000 vp ja PeVL 12/2000 vp).

Suomen ja Ruotsin välinen valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävää toimintaa koskeva sopimus sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan hyväksyntä on tältä osin tarpeen perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaisesti.

Sopimuksen 1 artiklassa määrätään valtion ja lentotiedotusalueen rajat ylittävistä toiminnasta. Aluevalvontalain (755/2000) 5 §:n mukaan vieraan valtion valtioniilma-alus saa tulla Suomen alueelle ja olla maassa pääsääntöisesti vain Suomea velvoittavan kansainvälisen sopimuksen tai luvan perusteella. Edelleen aluevalvontalain 9 §:n mukaan vieraan valtion sotilas tai sotilasosasto ei saa ilman lupaa osallistua sotilaalliseen harjoitukseen tai panna toimeen sotilaallista harjoitusta Suomen alueella, ellei Suomea velvoittavasta kansainvälisestä sopimuksesta muuta johdu. Sama koskee vieraan valtion valtioniilma-alusta ja valtionalusta. Ilmailulain 114 §:ssä säädetään ilmatilan jäsentämisestä. Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa ilmaliikennepalvelun tarjoajan esityksestä tilapäiset erillisvarausalueet. Edellä olevin perustein määräys kuuluu lainsäädän-

nön alaan ja edellyttää eduskunnan suostumusta.

Sopimuksen 2 artikla sisältää sopimuksessa käytettyjen käsitteiden määritelmät. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Näin ollen sopimuksen 2 artiklan määräysten on katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 4 artikla sisältää määräyksiä turvallisuuden ja maanpuolustuksen osalta. Artiklan 2 kappaleen mukaan ammusten kuljettaminen tai minkäänlainen aseiden käyttö aktivoitulla raja-alueella ei ole sallittu toisen sopimuspuolen alueella, jollei toisin sovita toimivaltaisten sotilasviranomaisten välillä. Aluevalvontalain 4 §:n 2 momentin mukaan vieraan valtion sotilaalla ei saa olla ampumasetta Suomen alueella, ellei siihen ole myönnetty lupaa tai Suomea velvoittavasta kansainvälisestä sopimuksesta muuta johdu. Sopimusmääräys mahdollistaisi siten mainitussa lainkohdassa säädetyn poikkeuksen ampuma-asekiellosta ja edellyttää voimaantullakseen eduskunnan suostumuksen.

Sopimuksen 6 artiklan 1 ja 2 kappaleessa oikeutetaan sopimuksen 5 artiklassa määrätyt toimivaltaiset viranomaiset tekemään tarvittavia järjestelyjä valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävän toiminnan turvalliseksi ja tehokkaaksi toteuttamiseksi. Järjestelyistä on tehtävä sopimukset, joihin sisältyy sääntely-, toiminnallisia ja teknisiä näkökohtia ja jotka koskevat ilmaliikennepalvelun tarjoamiseen liittyvän vastuun delegointia.

Sopimuksen 5 artiklassa mainitun Suomen toimivaltaisena viranomaisena toimivan Ilmailuhallinnon tehtävät on 1 päivästä tammikuuta 2010 lähtien siirretty Liikenteen turvallisuusvirastolle lailla 863/2009. Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 1 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä. Lain 2 §:n 1 momentin 9 kohdan mukaan viraston tehtävänä on tehdä valtuuksiansa puitteissa kansainvälisiä teknisluontoisia sopimuksia, jotka eivät koske lainsäädännön alaa. Kohdan yksityiskohtaisten perustelujen mukaan (HE 142/2009 vp) liikenneala

on perinteisesti ollut hyvin kansainvälinen ja alalla on tehty lukuisia kansainvälisiä kahden- ja monenkeskisiä sopimuksia, jotka ovat usein teknisluonteisia. Perustelujen mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolle olisi tämän vuoksi tarpeen säätää toimivalta neuvotella ja tehdä tällaisia kansainvälisiä teknisluontoisia sopimuksia, jotka eivät kuulu lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 5 ja 6 artiklan määräysten soveltamisessa yhdessä Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n 1 momentin 9 kohdan kanssa on kyse sopimuskentekovalan delegoinnista. Määräyksillä siirretään Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus sopia sellaisten hallitusten välisen sopimuksen alaan kuuluvien asioiden yksityiskohtaisesta täytäntöönpanosta, joista on tarkoituksenmukaisinta sopia viranomaistasolla määräysten teknisyyden ja yksityiskohtaisuuden vuoksi.

Sopimuskentekovalan osoittaminen viranomaiselle muodostaa poikkeuksen perustuslain 93 ja 94 §:n mukaisesta sääntelystä, jonka mukaan sopimuskentekovalta kuuluu lähtökohtaisesti tasavallan presidentin toimivaltuuksiin ja eduskunta osallistuu kansainvälisten velvoitteiden hyväksymiseen (PeVL 40/2000 vp). Sopimuskentekovaltaa voidaan siirtää alemmalle tasolle vain lailla, joko kansainvälisen velvoitteen voimaansaattamislailla taikka muulla kansallisella lailla. Sopimuskentekovalan delegointi voi sisältyä myös itse kansainväliseen velvoitteeseen, joka on tällöin voimaansaattettava lailla. Valtuutussäännöksessä tulee yksilöidä valtuutuksen saaja ja rajoittaa valtuuden asiallista sisältöä riittävän täsmällisesti sekä ilmaista ne kansainvälisen oikeuden subjektit, joiden kanssa valtuutuksen saaja voi tehdä sopimuksen (PeVL 16/2004 vp).

Sopimuskentekovaltuutus rajoittuu pääsopimuksessa sovittujen velvoitteiden alaan, eikä sillä osoiteta Liikenteen turvallisuusvirastolle valtaa sopia puitesopimuksen luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista sopimussuhteeseen eikä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat eduskunnan toimivaltaan (PeVL 13/2008 vp ja PeVL 36/2006 vp). Sopimuskentekovalan sisältöä on rajattu myös sitomalla se pääsopimuksen velvoitteisiin, mikä merkitsee, ettei sopimus voi sisältää kokonaan uudentyyppisiä tai

olennaisesti erilaisia määräyksiä kuin itse pääsopimuksessa on. Myös perustuslain 94 §:n 1 momentin vaatimus lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä sisältävien kansainvälisten velvoitteiden saattamisesta eduskunnan hyväksyttäväksi rajoittaa itsessään Liikenteen turvallisuusviraston sopimuskentekovaltaa (PeVL 14/2010 vp).

Sopimuksen 9 artiklassa määrätään vahingonkorvausvastuusta. Suomessa vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Sopimuksen 11 artiklassa määrätään diplomaattisesta selvityksestä. Aluevalvontalain 5 §:n 1 momentin mukaan vieraan valtion valtioniilma-alus saa eräin poikkeuksin tulla Suomen alueelle ja olla maassa vain Suomea velvoittavan kansainvälisen sopimuksen tai luvan perusteella.

Sopimuksen 12 artiklassa määrätään onnettomuuksien tai vakavien vaaratilanteiden tutkinnasta. Sotilasilmailuonnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnasta säädetään sotilasilmailuasetuksen 6 luvussa. Suuronnettomuus ja sen vaaratilanne tutkitaan kuitenkin onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain (373/1985) mukaisesti. Onnettomuuksien tutkinnasta annetun lain 20 §:n mukaan ilmailuonnettomuus ja sen vaaratilanne on tutkittava siten kuin siviili-ilmailun onnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkinnan peruseriaatteista annetussa neuvoston direktiivissä (94/56/EY) määrätään. Tämän lisäksi

tutkinta on toimitettava, niin kuin siitä kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksessa (SopS 11/49) ja sen liitteessä 13 on sovittu.

Sopimuksen 15 artiklassa määrätään riidantarkaisusta. Tällaisessa riitojenratkaisumenettelyssä voi tulla Suomea sitovalla tavalla vahvistetuksi, miten tiettyä, lainsäädännön alaan kuuluvaa sopimusmääräystä on tulkittava. Määräys kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Sopimus ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla. Sopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamiseksi voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisjärjestyksessä. Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

Eduskunta hyväksyisi Tukholmassa 23 päivänä kesäkuuta 2010 Suomen tasavallan hallituksen ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen välillä valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävästä toiminnasta tehdyn sopimuksen.

Koska sopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

Laki

valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävästä toiminnasta Ruotsin kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävästä toiminnasta Suomen tasavallan hallituksen ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen välillä Tukholmassa 23 päivänä kesä-

kuuta 2010 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

Helsingissä 10 päivänä joulukuuta 2010

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Anu Vehviläinen*

**SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN
JA RUOTSIN KUNINGASKUNNAN HAL-
LITUKSEN VÄLINEN VALTION RAJAT
JA LENTOTIEDOTUSALUEIDEN RAJAT
YLITTÄVÄÄ TOIMINTAA KOSKEVA
SOPIMUS**

**AGREEMENT BETWEEN THE GOV-
ERNMENT OF THE REPUBLIC OF
FINLAND AND THE GOVERNMENT OF
THE KINGDOM OF SWEDEN ON CROSS
BORDER AND FIR BOUNDARY OPERA-
TIONS**

JOHDANTO-OSA

Suomen tasavallan hallitus ja Ruotsin kuningaskunnan hallitus (jäljempänä ”sopimuspuolet”)

haluavat edistää ilmatilan tehokasta käyttöä molempia hyödyttävällä tavalla sekä helpottaa turvallista valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävää toimintaa, joka käsittää sopimuspuolten sotilastoiminnan valtakunnan rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävällä alueella tai toisen sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella ilmatilan käyttäjien etujen mukaisesti,

tunnustavat rajoituksetta sopimuspuolten kansalliset ja kansainväliset turvallisuuteen ja puolustuspolitiikkaan liittyvät vaatimukset,

ovat Chicagossa 7 joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (”Chicagon yleissopimus”) sopimuspuolia,

viittaavat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 550/2004 lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa, jonka 2 artiklan 4 kohdassa säädetään, että ”[K]ansallisten valvontaviranomaisten on suoritettava asianmukaiset järjestelyt, jotta ne voivat toimia keskenään tiiviissä yhteistyössä varmistaakseen sellaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien riittävän valvonnan, joilla on voimassa oleva lupa yhdestä jäsenvaltiosta, mutta jotka tarjoavat palveluja myös toisen jäsenvaltion vastuulle kuuluvassa ilmatilassa. Täl-

PREAMBLE

The Government of the Republic of Finland and the Government of the Kingdom of Sweden (Hereinafter: “the Contracting Parties”)

Desiring to promote efficient use of airspace for their mutual benefit and to facilitate the safe conduct of cross border and FIR boundary operations which encompass military activities conducted by the Contracting Parties, within an area established across national borders and FIR boundaries or entirely within airspace under the jurisdiction of one Contracting Party in the interests of the airspace users;

Recognising without prejudice national and international requirements of the Contracting Parties related to security and defence policy needs;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation (“Chicago Convention”), opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Referring to the Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council on the provision of air navigation services in the Single European Sky, which in its Article 2(4) stipulates that “[N]ational supervisory authorities shall make appropriate arrangements for close cooperation with each other to ensure adequate supervision of air navigation service providers holding a valid certificate from one Member State that also provide services relating to the airspace falling under the responsibility of another Member State. Such cooperation shall in-

laiseen yhteistyöhön on sisällyttävä järjestelyt sellaista tapausten käsittelemiseksi, joissa 6 artiklassa säädettyjä soveltuvia yhteisiä vaatimuksia tai liitteessä II vahvistettuja ehtoja ei ole noudatettu.”,

viittaavat Komission asetukseen (EY) N:o 2150/2005 ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä, jonka 3 artiklassa säädetään, että jäsenvaltioiden on kehitettävä yhteistyötä ilmatilan joustavan käytön käsitteen tehokkaaksi ja johdonmukaiseksi soveltamiseksi yli kansallisten ja/tai lentotiedotusalueiden rajojen, ja erityisesti tätä pyritään hyödyntämään rajat ylittävässä toiminnassa, ja että tähän yhteistyöhön sisältyvät kaikki merkittävät oikeudelliset, toiminnalliset ja tekniset näkökohdat,

tunnustavat, että sopimuspuolten välisen valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävää toimintaa koskevan sopimuksen tekeminen ei rajoita periaatetta, jonka mukaan jokaisella valtiolla on täydellinen ja yksinomainen suvereniteetti alueensa yllä olevaan ilmatilaan, eikä jokaisen valtion kelpoisuutta harjoittaa turvallisuuteen ja puolustukseen liittyviä valtaoikeuksiaan kansallisessa ilmatilassaan,

ovat tietoisia siitä, että tämän sopimuksen tarkoitus on käsitellä valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävän toiminnan oikeudellisia ja institutionaalisia näkökohtia, jotta toimivaltaiset viranomaiset voivat neuvotella ja tehdä sopimuksia yksityiskohtaisista sääntelyä, toimintaa ja teknisiä näkökohtia koskevista asioista,

ovat sopineet seuraavasta:

1 artikla

Valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävä toiminta

(1) Sopimuspuolet valtuuttavat toisensa valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävään toimintaan omaan lainkäyttövaltaansa kuuluvassa ilmatilassa sekä kokonaan toisen sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvassa ilmatilassa.

(2) Valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävä toiminta käsittää:

a) sopimuspuolten valtakunnan rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävien yhteisten

clude arrangements for the handling of cases involving non-compliance with the applicable common requirements set out in Article 6 or conditions set out in Annex II”;

Referring to the Commission Regulation (EC) No 2150/2005 laying down common rules for the Flexible Use of Airspace, which in its Article 3 stipulates that the EU Member States shall develop cooperation for the efficient and consistent application of the concept of flexible use of airspace across national borders and/or the boundaries of flight information regions and shall in particular address cross-border activities, and that this cooperation shall cover all relevant legal, operational and technical issues;

Recognising that the conclusion of an agreement between the Contracting Parties regarding the cross border and FIR boundary operations shall not prejudice the principle that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory or the capacity of every State to exercise its prerogatives with regard to security and defence in its national airspace;

Recognising, that the aim of this Agreement is to address legal and institutional aspects of the cross border and FIR boundary operations to allow competent authorities involved to negotiate and conclude agreements containing the specific regulatory, operational and technical aspects related to these matters;

Have agreed as follows:

Article 1

Cross Border and FIR Boundary Operations

(1) The Contracting Parties authorise each other to conduct cross border and FIR boundary operations in the airspace under their respective jurisdiction or entirely within airspace under the jurisdiction of one Contracting Party.

(2) The cross border and FIR boundary operations involve:

a) The allocation and shared use for military operations of common cross border areas

rajat ylittävien alueiden (CBA) osoittamisen ja yhteisen käytön sotilastoimintaa varten;

b) kokonaan sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvaan ilmatilaan perustettujen kansallisten alueiden (TSA-alueet/TRA-alueet, mukaan lukien ilmatilan hallintayksikön alaiset D- ja R-alueet) osoittamisen ja yhteisen käytön sotilastoimintaa varten; ja

c) Vastuun jakamisen sopimuspuolelta toiselle ilmaliikennepalvelujen tarjoamiseksi tämän sopimuksen liitteessä määritellyssä ilmatilassa

(3) Sopimuspuolet sopivat, että valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävä toiminta toteutetaan tämän sopimuksen, jäljempänä puitesopimus, ehtojen mukaisesti.

2 artikla

Määritelmät

Jollei toisin määrätä, tässä puitesopimuksessa:

1. ”*Lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja*” (*ANSP*) tarkoittaa julkista tai yksityistä yksikköä, joka tarjoaa lennonvarmistuspalveluja yleiselle ilmaliikenteelle.

2. ”*Ilmatilan hallinta*” (*ASM*) on suunnitellutoiminto, jonka ensisijainen tavoite on mahdollisimman hyvin hyödyntää käytävissä oleva ilmatila dynaamisen aikajaon avulla ja ajoittain varaamalla tiettyjä käyttäjäryhmiä varten ilmatilaa lyhytaikaista käyttöä varten. Tulevissa järjestelmissä ilmatilan hallinnalla on myös strateginen tehtävä infrastruktuurin suunnittelussa.

3. ”*Ilmatilan hallintayksikkö*” (*AMC*) on yksikkö, joka vastaa yhden tai useamman EU:n jäsenvaltion vastuulla olevan ilmatilan päivittäisestä hallinnasta.

4. ”*Ilmaliikenteen neuvontapalvelut*” on palvelua, jota tarjotaan neuvontailmatilassa varmistamaan mittarilentosääntöjen (IFR) mukaisten lentosuunnitelmien mukaan liikennöivien ilma-alusten porrastus siinä määrin kuin se tarkoituksenmukaista.

5. ”*Lennonjohtopalvelu*” on palvelu, jonka tarkoituksena on:

- a) estää yhteentörmäykset
 - 1) ilma-alusten välillä sekä
 - 2) liikennealueella olevien ilma-alusten ja

(CBAs) established across their national border and FIR boundary;

b) The allocation and shared use for military operations of national areas (TSAs/TRAs, including AMC-manageable D and R areas) entirely established within the airspace under the jurisdiction of one Contracting Party;

c) Delegation of responsibility from one to the other Contracting Party for the provision of air traffic services in designated airspace specified in the Appendix to this Agreement.

(3) The Contracting Parties agree that the cross border and FIR boundary operations shall be executed in accordance with the terms of this Agreement, hereinafter referred to as “Framework Agreement”.

Article 2

Definitions

For the purpose of this Framework Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. “*Air Navigation Service Provider (ANSP)*” means any public or private entity providing air navigation services for general air traffic.

2. “*Airspace Management (ASM)*” is a planning function with the primary objective of maximising the utilisation of available airspace by dynamic time-sharing and, at times, the segregation of airspace among various categories of users based on short-term needs. In future systems, airspace management will also have a strategic function associated with infrastructure planning.

3. “*Airspace Management Cell (AMC)*” is a cell responsible for the day-to-day management of the airspace under the responsibility of one or more EU Member States.

4. “*Air Traffic Advisory Service*” is a service provided within advisory airspace to ensure separation, in so far as practical, between aircraft which are operating on IFR (instrument flight rules) flight plans.

5. “*Air Traffic Control Service*” is a service provided for the purpose of:

- a) preventing collisions;
 - 1) between aircraft, and
 - 2) on the manoeuvring area between air-

esteiden välillä, ja

b) lentoliikenteen jouduttaminen ja järjestyksen ylläpitäminen sen kulussa.

6. ”Ilmaliikennepalvelu”(ATS) on yleisnimitys, joka tarkoittaa vaihtelevasti lentotiedotus-, hälytys-, ilmaliikenteen neuvonta- tai lennonjohtopalvelua.

7. ”Ilmaliikennepalveluyksikkö (ATS-yksikkö)” on yleisnimitys, joka tarkoittaa vaihtelevasti lennonjohtoyksikköä, lentotiedotuskeskusta tai ilmaliikennepalvelutoimistoa.

8. ”Hälytyspalvelu” on palvelu, jonka tarkoituksena on ilmoittaa asianomaisille organisaatioille etsintä- ja pelastustarpeessa olevista ilma-aluksista ja auttaa näitä organisaatioita tarpeen mukaan.

9. ”Ilmatilan hallintayksikön hallitsema alue” on alue, jota hallitaan ja osoitetaan käyttöön esitaktisen ilmatilan hallinnan tasolla (komission asetuksessa (EY) N:o 2150/2005 ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä taso 2). Tilapäisen ilmatilan käyttöönsäottamisprosessin nojalla nämä hallinnoitavat alueet ovat joko tilapäisiä erillisvarausalueita (TSA) tai tilapäisiä varausalueita (TRA) tai rajoitusalueita (R) ja vaara-alueita (D), joita hallitaan tasolla 2 samalla tavoin kuin TSA/TRA-alueita.

10. ”Asianomainen sotilasviranomainen” tarkoittaa sopimuspuolen nimeämää asianomaista viranomaista, joka vastaa sotilastoiminnasta kyseisessä ilmatilassa.

11. ”Valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävä toiminta” on prosessi, joka käsittää yhden tai useamman valtion harjoittaman toiminnan valtakunnanrajat/lentotiedotusalueiden rajat ylittävällä alueella tai kokonaan yhden valtion lainkäyttövaltaan kuuluvassa ilmatilassa.

12. ”Rajat ylittävä alue (CBA)” muodostetaan määrättyjä toimintavaatimuksia varten kansallisista TSA-alueista tai TRA-alueista kansainväliset rajat ylittäen.

13. ”Vaara-alue (D)” on rajoiltaan määrätty ilmatila, jossa voi määräaikoina tapahtua lennolla oleville ilma-aluksille vaarallista toimintaa.

14. ”Lentotiedotusalue (FIR)” on rajoiltaan määrätty ilmatila, jossa annetaan lentotiedotus- ja hälytyspalvelua.

craft and obstructions, and

b) expediting and maintaining an orderly flow of air traffic.

6. “Air Traffic Services (ATS)” is a generic term meaning variously, Flight Information Service, Alerting Service, Air Traffic Advisory Service, Air Traffic Control Service.

7. “Air Traffic Services Unit (ATS Unit)” is a generic term meaning variously, air traffic control unit, flight information centre/unit or air traffic services reporting office.

8. “Alerting Service” is a service provided to notify appropriate organizations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organizations as required.

9. “AMC-Manageable Area” is an area subject to management and allocation by an AMC at pre-tactical airspace management level (level 2 of the Commission Regulation (EC) No 2150/2005 laying down common rules for the Flexible Use of Airspace). Under the temporary airspace allocation process, these manageable areas are either formal structures entitled Temporary Segregated Areas (TSAs) or Temporary Reserved Areas (TRAs) or Restricted (R) and Danger (D) Areas that are manageable at level 2 in the same way as TSA/TRAs.

10. “Appropriate Military Authority” means the relevant authority designated by the Contracting Party responsible for military operations in the airspace concerned.

11. “Cross Border and FIR Boundary Operations” is a process which encompasses activities conducted by one or more than one State, within an area established across national border/FIR boundary or entirely within airspace under the jurisdiction of one State.

12. “Cross Border Area (CBA)” consists of national TSAs or TRAs and is established over international boundaries for specific operational requirements.

13. “Danger Area (D)” is an airspace of defined dimensions within which activities dangerous to the flight of aircraft may exist at specified times.

14. “Flight Information Region (FIR)” is an airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting

15. ”Lentotiedotuspalvelu” on palvelu, jonka tarkoituksena on antaa lentojen turvallista ja tehokasta suorittamista varten hyödyllisiä neuvoja ja tietoja.

16. ”Puitesopimus” tarkoittaa tätä sopimusta ja sen liitteitä mahdollisine muutoksineen.

17. ”Yleinen ilmaliikenne (GAT)” tarkoittaa Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön, ICAO:n, sääntöjen mukaisia lentoja.

18. ”Rajoitusalue (R)” on valtakunnan maa-alueen tai aluevesien yläpuolella oleva rajoiltaan määrätty ilmatilan osa, jossa ilmalusten lentämistä on rajoitettu erityisin määräyksin.

19. ”Tilapäinen erillisvarausalue (TSA)” on rajoiltaan määrätty ilmatilan osa, jossa toimiminen vaatii ilmatilan varauksen tietyn käyttäjäryhmän yksinomaiseen käyttöön määräytyksi ajaksi.

20. ”Tilapäinen varausalue (TRA)” on rajoiltaan määrätty ilmatilan osa, jossa toimiminen vaatii ilmatilan varauksen tietyn käyttäjäryhmän yksinomaiseen käyttöön määräytyksi ajaksi. Muut käyttäjät voivat lentää alueen läpi, jos niillä on sitä varten saatu lennonjohtoselvitys.

21. ”Ylälentotiedotusalue (UIR)” on rajoiltaan määrätty ilmatilan osa, jossa annetaan lentotiedotus- ja hälytyspalvelua. Ylälentotiedotusalue sijaitsee lentotiedotusalueen yläpuolella.

3 artikla

Suvereniteetti

Tämän puitesopimuksen määräykset eivät vaikuta sopimuspuolten omaa ilmatilaansa koskevaan suvereniteettiin eivätkä niiden Chicagon yleissopimuksesta tai muusta kansainvälisestä oikeudesta johtuviin oikeuksiin tai velvollisuuksiin.

4 artikla

Turvallisuus ja puolustus

(1) Tämän puitesopimuksen määräykset eivät vaikuta sopimuspuolten turvallisuus- ja

service are provided.

15. ”Flight Information Service” is a service provided for the purpose of giving advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights.

16. ”Framework Agreement” means this Agreement, its Appendices and any amendments thereto.

17. ”General Air Traffic (GAT)” means flights conducted in accordance with the rules and provisions of ICAO.

18. ”Restricted Area (R)” is an airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is restricted in accordance with specific conditions.

19. ”Temporary Segregated Area (TSA)” is an airspace of defined dimensions within which activities require the reservation of airspace for the exclusive use of specific users during a determined period of time.

20. ”Temporary Reserved Area (TRA)” is an airspace of defined dimensions within which activities require the reservation of airspace for the use of specific users during a determined period of time. Other users may be able to cross the area under an air traffic control clearance.

21. ”Upper Flight Information Region (UIR)” is an airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided. Upper Flight Information Region is situated above the Flight Information Region.

Article 3

Sovereignty

The provisions of this Framework Agreement shall be without prejudice to the Contracting Parties’ sovereignty over their airspace or their rights and obligations under the Chicago Convention and other instruments of international law.

Article 4

Security and Defence

(1) The provisions of this Framework Agreement shall be without prejudice to the

puolustuspoliittisiin tarpeisiin liittyviin vaatimuksiin.

(2) Ammusten kuljettaminen tai minkäänlainen aseiden käyttö aktivoidulla rajat ylittävällä alueella ei ole sallittu toisen sopimuspuolen alueella, ellei asianomaisten sotilasviranomaisten kesken toisin sovita.

5 artikla

Toimivaltaiset viranomaiset

Toimivaltainen viranomainen tässä puitesopimuksessa määrättyjen tehtävien toteuttamiseksi on Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ruotsissa Transportstyrelsen. Sopimuspuoli ilmoittaa toiselle sopimuspuolelle, jos sen toimivaltainen viranomainen muuttuu.

6 artikla

Toimivaltaisten viranomaisten valtuutus

(1) Sopimuspuolten toimivaltaiset viranomaiset ottavat käyttöön järjestelyt turvallisen ja tehokkaan valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävän toiminnan toteuttamiseksi. Näistä järjestelyistä määrätään ilmailiikennepalvelujen tarjoamisen vastuunjakoa koskevissa sopimuksissa, jotka sisältävät tarkat sääntelyä, toimintaa ja tekniikkaa koskevat seikat.

(2) Toimivaltaisten viranomaisten välillä tehtävät sopimukset sisältävät muun muassa:

a) sotilastoiminnan kohdentamiseen ja yhteiseen käyttöön soveltuvien TSA-/TRA-alueiden ja D- ja R-alueiden määrittelyn;

b) vastuun määräytymisen ilmailiikennepalvelujen tarjoamisesta 1 artiklan 2 kappaleen (c) kohdassa mainituilla alueilla;

c) valvontaan ja poikkeamaraportointiin liittyvät järjestelyt.

(3) Toimivaltaiset viranomaiset voivat valtuuttaa asianomaiset lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat tai ilmailiikennepalveluyksiköt edelleen neuvottelemaan toistensa kanssa tai asianomaiset sotilasviranomaiset/yksiköt te-

Contracting Parties' requirements related to security and defence policy needs.

(2) Carriage of ammunitions or use of any weapons in an activated cross border area shall not be allowed in the territory of the other Contracting Party, unless otherwise agreed between Appropriate Military Authorities.

Article 5

Competent Authorities

The Competent Authority to carry out the tasks regulated in this Framework Agreement in Finland is the Finnish Civil Aviation Authority and in Sweden the Swedish Civil Aviation Authority. A Contracting Party shall notify the other Contracting Party if its Competent Authority will change.

Article 6

Authorisation to Competent Authorities

(1) The Competent Authorities of the Contracting Parties shall establish arrangements for the safe and effective cross border and FIR boundary operations. These arrangements shall be laid down in agreements containing specific regulatory, operational and technical aspects and concerning delegation of responsibility for the air traffic services provision.

(2) The agreements to be concluded between the Competent Authorities shall, inter alia contain the following:

a) Definition of TSA/TRAs and D and R areas applicable for the allocation and shared use for military operations;

b) Determination of the responsibility for the provision of air traffic services in the area(s) referred to in paragraph 2(c) of Article 1;

c) Arrangements pertaining to supervision and occurrence reporting

(3) The Competent Authorities may authorise appropriate ANSPs or ATS Units to further negotiate with each other or Appropriate Military Authorities/units to conclude Letters of Agreement containing specific operational

kemään yhteistoimintasopimuksia, jotka käsittelevät tarkkoja toiminnallisia ja teknisiä näkökohtia, mukaan lukien esitaktinen ja taktinen ilmatilan hallinta.

(4) Tämän artiklan 3 kappaleessa mainitut yhteistoimintasopimukset vaativat toimivaltaisten viranomaisten hyväksynnän.

and technical aspects including pre-tactical and tactical airspace management.

(4) The Letters of Agreement referred to in paragraph 3 of this Article shall be subject to approval by the Competent Authorities.

7 artikla

Sääntöjen ja menetelmien soveltaminen

(1) Jolleivät toimivaltaiset viranomaiset toisin sovi, määrittelyssä ilmatilassa sovelletaan sen sopimuspuolen ilmaliikennepalvelujen tarjoamiseen liittyviä sääntöjä ja menetelmiä, joka on sertifioinut lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan, jonka ilmaliikennepalveluyksikkö vastaa tämän sopimuksen liitteessä määrittelyssä ilmatilassa ilmaliikennepalvelujen tarjoamisesta.

(2) Tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitetut säännöt määrittellään toimivaltaisten viranomaisten välillä solmittavassa sopimuksessa.

(3) Toimivaltaiset viranomaiset sopivat rajat ylittävien alueiden ilmatilan käyttöä koskevat periaatteet.

(4) Asianomaiset sotilasviranomaiset sopivat aktivoitavalla rajat ylittävällä alueella tapahtuvaa sotilastoimintaa koskevat säännöt ja menetelmät.

Article 7

Application of Rules and Procedures

(1) The rules and procedures pertaining to the provision of air traffic services of the Contracting Party, which has certified the air navigation service provider whose ATS Unit is responsible for providing air traffic services in the designated airspace specified in the Appendix to this Agreement, shall be applied in the designated airspace, unless otherwise agreed between the Competent Authorities.

(2) The rules referred to in paragraph 1 of this Article shall be specified in the agreement to be concluded between the Competent Authorities.

(3) The principles concerning the use of airspace relating to cross border areas shall be agreed between the Competent Authorities.

(4) The rules and procedures concerning the military operations in an activated cross border area shall be agreed between Appropriate Military Authorities.

8 artikla

Taloudelliset järjestelyt

(1) Kumpikin sopimuspuoli vastaa tämän puitesopimuksen nojalla suorittamansa toiminnan kustannuksista, jolleivät sopimuspuolet ole toisin sopineet.

(2) Taloudellisten järjestelyjen käyttöönotto vaatii sopimuspuolten asianomaisten edustajien kirjallisen etukäteishyväksynnän.

Article 8

Financial Arrangements

(1) Each Contracting Party shall bear the costs of any activity performed by it under this Framework Agreement, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

(2) The introduction of financial arrangements requires prior written agreement between the appropriate representatives of the Contracting Parties.

9 artikla

Article 9

*Vastuu**Liability*

(1) Lennonvarmistuspalvelun tarjoaja/tarjoajat, joka/jotka tarjoaa/tarjoavat tämän puitesopimuksen määräysten nojalla palveluja valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävää toimintaa varten, ovat vastuussa huolimattomuudestaan tai henkilökuntansa tai edustajiensa huolimattomuudesta aiheutuneista menetyksistä ja vahingoista. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajan/tarjoajien henkilökunnalle tai edustajille ei voida esittää suoria korvausvaatimuksia työtehtäviensä suorittamiseen liittyen.

(2) Sopimuspuoli, jonka alueella vahinko on tapahtunut, voi nostaa kanteen toista sopimuspuolta vastaan tämän huolimattomuudesta aiheutuneiden menetysten tai vahinkojen korvaamiseksi tai kustannusten kattamiseksi.

(3) Sopimuspuoli, jonka alueella vahinko on tapahtunut, voi nostaa kanteen lennonvarmistuspalvelun tarjoajaa/tarjoajia vastaan näiden tai niiden henkilökunnan tai edustajien huolimattomuudesta aiheutuneiden menetysten tai vahinkojen korvaamiseksi tai kustannusten kattamiseksi.

(4) Jos sopimuspuolet myötävaikuttavat vahingon syntyyn teoilla tai tekemättä jättämisellä, lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja/tarjoajat voi/voivat nostaa kanteen 1 kappaaleen mukaisesti syntyneiden korvausten tai kustannusten kattamiseksi siinä suhteessa, jossa sopimuspuolet ovat menetysten tai vahinkojen syntyyn myötävaikuttaneet.

(1) Air navigation service provider(s) providing services to cross border and FIR boundary operations under the provisions of this Framework Agreement shall be liable for the loss or damage caused by its/their negligence or that of its/their staff or agents. No direct claim shall be brought against the air navigation services provider(s)' staff or agents when fulfilling their duties.

(2) The Contracting Party in whose territory the damage occurred may bring an action against the other Contracting Party for any compensation or costs paid or incurred as a result of loss or damage caused by the negligence of the other Contracting Party.

(3) The Contracting Party in whose territory the damage occurred may bring an action against the air navigation services provider(s) to recover any compensation or costs paid or incurred as a result of loss or damage caused by the negligence of the air navigation services provider(s) or that of its/their staff or agents.

(4) Where through acts or omissions the Contracting Parties contribute to the damage, the air navigation service provider(s) may bring an action to recover compensation or cost paid or incurred pursuant to paragraph 1 proportionate to the Contracting Parties' contribution to the loss or damage.

10 artikla

Article 10

*Ympäristönäkökohdat**Environmental Aspects*

(1) Sopimuspuolet sopivat, että valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävää toimintaa määritettäessä otetaan ympäristönäkökohdat huomioon.

(2) Valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävä toiminta toteutetaan sen sopimus-

(1) The Contracting Parties agree that environmental aspects shall be respected when determining the extent of cross border and FIR boundary operations.

(2) Cross border and FIR boundary operations shall be conducted without prejudice to

puolen, jonka ilmatilassa toimitaan, ympäristösääntöjä ja -määräyksiä noudattaen.

the environmental rules and regulations of the Contracting Party in whose airspace the operations take place.

11 artikla

Diplomaattiselvitys

(1) Kummankin sopimuspuolen sotilasilmalus voi lentää kummankin sopimuspuolen maa-alueiden tai aluevesien yläpuolella olevalle aktivoitulle rajat ylittävälle alueelle ilman ennakkoon saatua diplomaattiselvitystä tai erityistä lupaa.

(2) Alueella/alueilla, jolla/joilla vastuu ilmailiikennepalveluiden tarjoamisesta on delegoitu, muiden kuin vastuun delegoineen sopimuspuolen sotilas-, tulli-, poliisi-, tai rajavartiolaiteissä käytetyt ilma-alukset eivät saa lentää kyseisen sopimuspuolen maa-alueiden tai aluevesien yläpuolella olevaan ilmatilaan ilman ennakkoon saatua diplomaattiselvitystä tai sopimuspuolen erityistä lupaa.

Article 11

Diplomatic Clearance

(1) Military aircraft of either Contracting Party may enter an activated CBA situated above the land areas or territorial waters of either Contracting Party without prior diplomatic clearance or special permission.

(2) In the area(s) where the responsibility for the provision of air traffic services has been delegated, aircraft used in military, customs, police or border guard services other than those of the Contracting Party which has delegated the responsibility, may not enter the airspace above the land areas or territorial waters of that Contracting Party, without prior diplomatic clearance or special permission from that Contracting Party.

12 artikla

Onnettomuuksien tai vakavien vaaratilanteiden tutkinta

(1) Sopimuspuoli käynnistää alueellaan tapahtuneista onnettomuuksista tai vakavista vaaratilanteista ilmoittamisen ja niiden olosuhteiden tutkinnan.

(2) Tutkintaa suorittava sopimuspuoli saa tilanteessa osallisina olleilta ilmailiikennepalveluyksiköiltä/viranomaisilta pyynnöstä käyttöönsä tarvittavan aineiston (esim. tutkatalenteet, nauhoitukset jne.) onnettomuuden tai vakavan vaaratilanteen tutkintaa varten.

(3) Tehokkaan ja esteettömän tutkinnan toteuttamiseksi toinen sopimuspuoli antaa tutkintaa suorittavan sopimuspuolen tehdä tarpeelliset selvitykset alueellaan. Sopimuspuolet varmistavat, että tutkintaa suorittavalla sopimuspuolella on pääsy 2 kappaleessa tarkoitettuihin ilmailiikennepalveluyksikkö-

Article 12

Investigation of Accidents or Serious Incidents

(1) A Contracting Party will institute a notification of and an inquiry into the circumstances of accidents or serious incidents occurring in its territory.

(2) At its request, the Contracting Party conducting the inquiry shall be provided with and have access to the necessary materials from ATS Units/Authorities involved (e.g. radar data recordings, tape transcriptions, etc.) in order to enable the conduct of an investigation into the accident or serious incident.

(3) To enable the efficient and unimpeded inquiry the other Contracting Party shall allow the Contracting Party conducting the inquiry to carry out the necessary investigations in its territory. The Contracting Parties shall ensure that the Contracting Party conducting the investigation is granted access to

jen/viranomaisten tiloihin, laitteisiin ja aineistoihin.

(4) Toisella sopimuspuolella on mahdollisuus nimetä tarkkailijoita tutkinnasta vastuussa olevan sopimuspuolen käynnistämään tutkintaan. Tutkintaselostus ja tutkinnan tulokset annetaan pyynnöstä tiedoksi toiselle sopimuspuolelle.

premises, facilities and materials of the ATS Units/Authorities referred to under paragraph (2).

(4) The other Contracting Party shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the investigation initiated by the Contracting Party responsible for conducting the inquiry. At the request of that other Contracting Party, the report and findings of the inquiry shall be communicated to it.

13 artikla

Valvonta

Toimivaltaiset viranomaiset ryhtyvät tarvittaviin toimiin varmistaa, että sopimuspuolen lennonvarmistuspalvelujen tarjoajaa/tarjoajia, joka/jotka tarjoaa/tarjoavat palveluja myös toisen sopimuspuolen vastuulla olevassa ilmatilassa, valvotaan asianmukaisesti. Asianomaiset sotilasviranomaiset ryhtyvät tarvittaviin toimiin sotilastoiminnan valvomiseksi.

Article 13

Supervision

The Competent Authorities shall make appropriate arrangements to ensure adequate supervision of air navigation service provider(s) of one Contracting Party that also provide(s) services in the airspace falling under the responsibility of the other Contracting Party. Appropriate Military Authorities shall make appropriate arrangements for the supervision of military operations.

14 artikla

Neuvottelut

Läheisen yhteistyön hengessä kumpikin sopimuspuoli voi milloin tahansa pyytää neuvottelua tämän puitesopimuksen toimeenpanosta, tulkinnasta, soveltamisesta tai määräysten hyväksyttävistä noudattamisesta. Neuvottelut alkavat kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta, jolleivät sopimuspuolet keskenään toisin sovi.

Article 14

Consultations

In a spirit of close co-operation either Contracting Party may at any time request consultations related to the implementation, interpretation, application and satisfactory compliance with the provisions of this Framework Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of such a request, unless otherwise agreed between the Contracting Parties.

15 artikla

Riidanratkaisu

(1) Jos sopimuspuolten välille tulee riitaa tämän puitesopimuksen määräysten tulkinnasta tai soveltamisesta, sopimuspuolet pyrkivät ensisijaisesti ratkaisemaan sen neuvottelemalla.

Article 15

Dispute Resolution

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties regarding the interpretation or application of any provision of this Framework Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

(2) Jos sopimuspuolet eivät kykene ratkaisemaan riitaa neuvottelemalla, asia saatetaan sopimuspuolten nimeämän kolmannen osapuolen (välimiehen) ratkaistavaksi.

(3) Välimiesmenettelyn kustannukset, mukaan lukien maksut ja kulut, jaetaan tasan sopimuspuolten kesken.

(2) If the Contracting Parties are unable to resolve any disagreement by negotiation, the dispute shall be submitted for final decision to a third party (arbitrator) designated by the Contracting Parties.

(3) The costs of arbitration, including its fees and expenses, shall be shared equally by the Contracting Parties.

16 artikla

Muuttaminen

(1) Jos sopimuspuoli haluaa muuttaa tämän puitesopimuksen määräyksiä, se voi pyytää toiselta sopimuspuolelta neuvottelua.

(2) Tämän puitesopimuksen muutokset tulevat voimaan tämän puitesopimuksen 21 artiklan mukaisesti.

Article 16

Amendment

(1) If a Contracting Party considers it desirable to amend any provisions of this Framework Agreement it may request consultations with the other Contracting Party.

(2) Any amendment to this Framework Agreement shall enter into force in accordance with Article 21 of this Framework Agreement.

17 artikla

Keskeyttäminen

(1) Sodan aikana, hätätilan aikana, yleisen turvallisuuden vuoksi tai muissa poikkeusoloissa sopimuspuolella on oikeus keskeyttää puitesopimuksen tai sen osien soveltaminen. Se ilmoittaa tästä toiselle sopimuspuolelle.

(2) Sopimuspuoli pyrkii peruuttamaan keskeyttämisen niin pian kuin mahdollista.

(3) Puitesopimuksen tai sen osien soveltamisen keskeyttänyt sopimuspuoli vastaa keskeyttämisestä aiheutuneista kuluista.

Article 17

Suspension

(1) In the event of war, during a period of emergency or in the interest of public safety, or in other exceptional circumstances, each Contracting Party has the right to suspend the application of the Framework Agreement or parts thereof. It shall notify the other Contracting Party accordingly.

(2) The Contracting Party shall endeavour to terminate the suspension as soon as practicable.

(3) The Contracting Party that suspended the application of the Framework Agreement or parts thereof shall bear the costs resulting from the suspension.

18 artikla

Päättyminen

(1) Sopimuspuoli voi milloin tahansa kirjallisesti ilmoittaa toiselle sopimuspuolelle päätöksestään päättää tämä puitesopimus.

(2) Tällaisessa tapauksessa tämän puiteso-

Article 18

Termination

(1) Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Framework Agreement.

(2) In such case this Framework Agree-

pimuksen voimassaolo päättyy aikaisintaan kaksi (2) vuotta sen jälkeen, kun toinen sopimuspuoli on saanut asiasta ilmoituksen, ellei ilmoitusta sopimuspuolten hyväksymänä peruuteta ennen tuon ajan umpeutumista.

(3) Sopimuspuolet määrittelevät ja osittavat päättämisesestä aiheutuneet kustannukset yhdessä.

ment shall terminate not earlier than two (2) years after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties prior to the expiry of such period.

(3) The Contracting Parties shall jointly determine and allocate the cost resulting from the termination.

19 artikla

Article 19

*Toiminnassa olevien järjestelyjen siirtymätoimet**Transitional Measures for Arrangements already in Operation*

Tämän puitesopimuksen voimaan tullessa toiminnassa olevat järjestelyt arvioidaan mahdollista tarkistusta varten tämän puitesopimuksen määräysten mukaisesti.

Arrangements which are in operation on the date of entry into force of this Framework Agreement shall be assessed for possible revision in accordance with the provisions set out in this Framework Agreement.

20 artikla

Article 20

*Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä**ICAO Registration*

Tämä puitesopimus ja toimivaltaisten viranomaisten väliset sopimukset rekisteröidään Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvostossa Chicagon yleissopimuksen 83 artiklan määräysten mukaisesti.

This Framework Agreement and the agreements to be concluded between the Competent Authorities shall be registered with the ICAO Council, in accordance with the provisions of Article 83 of the Chicago Convention.

21 artikla

Article 21

*Voimaantulo ja voimassaoloaika**Entry into Force and Duration*

(1) Sopimuspuolet ilmoittavat toisilleen kirjallisesti, kun tämän puitesopimuksen voimaantulon edellyttämät perustuslailliset vaatimukset on toteutettu. Puitesopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun jälkimmäinen ilmoitus on otettu vastaan. Tämä puitesopimus on voimassa, kunnes se edellä olevan 18 artiklan mukaisesti päätetään.

(1) The Contracting Parties shall notify each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements necessary for the entry into force of this Framework Agreement. It shall enter into force on the first day of the second month following the date of receipt of the later notification. This Framework Agreement shall remain in force until terminated in accordance with Article 18 above.

(2) Toimivaltaiset viranomaiset sopivat kirjeitse valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävän toiminnan käynnistymispäivästä.

(2) The date on which cross border and FIR boundary operations become operational shall be agreed by exchange of letters between the Competent Authorities.

Tämän vakuudeksi allekirjoittaneet, hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina, ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Tehty kahtena kappaleena Tukholmassa tänä 23 päivänä kesäkuuta 2010 englannin kielellä.

Done in duplicate at Stockholm this 23rd day of June 2010 in the English language.

Ruotsin kuningaskunnan
hallituksen puolesta

For the Government of
the Kingdom of Sweden

Suomen tasavallan
hallituksen puolesta

For the Government of
the Republic of Finland

Liite

Appendix

Ilmaliikennepalvelujen tarjoamista koskevan vastuun delegointia varten nimetty ilmatila

Designated airspace for the delegation of responsibility for the provision of air traffic services

Suomen FIR/UIR-alueilla

Within the Finland FIR/UIR

Alue: KVARKEN

Area: KVARKEN

613714N 0192914E – 614000N 0193000E –
631000N 0201000E -
632830N 0204000E – 633045N 0205302E –
613714N 0192914E

613714N 0192914E – 614000N 0193000E –
631000N 0201000E –
632830N 0204000E – 633045N 0205302E –
613714N 0192914E

Korkeusrajat: FL95-FL660

Vertical limits: FL95-FL660