

Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av avtalet mellan Finland och Sverige om trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

Det föreslås i propositionen att riksdagen ska godkänna avtalet mellan Republiken Finlands regering och Konungariket Sveriges regering om trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna.

Det avtal som förhandlingarna har gällt omfattar flera delområden. Finland har en gång i tiden delegerat flygtrafikledning i Kvarkenområdet i Bottniska viken till Sverige, och flygtrafikledningstjänsterna i området tillhandahålls av en leverantör som godkänts av de svenska myndigheterna. Detta arrangemang ska preciseras i avtalet, vilket är befogat också på grund av de åtgärder som genomförts i de bägge staterna i syfte att differentiera luftfartsmyndigheternas uppgifter. Genom avtalet önskar de bägge parterna vidare avtala om gemensamma förfaranden som gör det möjligt att reservera luftrum för Finlands och Sveriges gemensamma luftstridsövningar inom ett särskilt fastställt område. Avtalet beaktar särskilt skyldigheterna enligt EU-lagstiftningens bestämmelser om en flexibel användning av luftrummet och tillhandahållande av flygtrafiktjänster.

Ett ytterligare syfte med avtalet är att precisera myndigheternas inbördes fördelning av ansvar och skyldigheter. Rätten att ingå avtal har i avtalet delegerats till Trafiksäkerhetsverket och den civila luftfartsmyndigheten i

Sverige. Dessa båda myndigheter har rätt att ingå avtal om tekniska detaljer som faller inom det område som regleras i avtalet mellan staterna och om närmare förfaranden då det gäller samarbete enligt detta. Vidare får Trafiksäkerhetsverket och den civila luftfartsmyndigheten i Sverige ge tjänsteleverantörer eller flygtrafikledningsenheter rätt att förhandla med varandra eller de militära myndigheterna för att ingå samarbetsavtal om operativa och tekniska detaljer som faller inom det område som regleras i avtalet, däribland förtaktisk och taktisk luftrumsplanering. Dessa samarbetsavtal ska godkännas av de civila luftfartsmyndigheterna.

Avtalet undertecknades i Stockholm i juni 2010. Det träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det sista meddelandet har mottagits om att de konstitutionella förfaranden som är nödvändiga för att avtalet ska träda i kraft har slutförts.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av vissa bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Avsikten är att den föreslagna lagen ska träda i kraft samtidigt med avtalet vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av republikens president.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÅGE	3
3 MÅLSÄTTNING.....	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	4
4.1 Ekonomiska konsekvenser	4
4.2 Konsekvenser för myndigheterna	5
4.3 Övriga konsekvenser.....	5
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	5
DETALJMOTIVERING	6
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH DESS FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	6
2 LAGFÖRSLAG	10
3 IKRAFTTRÄDANDE	10
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ..	10
LAGFÖRSLAG	14
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Sverige om trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna	14
FÖRDRAGSTEXT	15

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Finland och Sverige har förhandlat fram ett avtal om trafik som överskrider nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna. Med flyginformationsregion avses en avgränsad del av luftrummet där flyginformations- och alarmeringstjänster tillhandahålls.

Finland har på 1990-talet ingått ett avtal med Sverige om att flygtrafikledningstjänsterna i Kvarkenområdet i Bottniska viken ska tillhandahållas av en leverantör som godkänts av de svenska myndigheterna. Genom det avtal som nu framläggs för godkännande preciseras detta arrangemang bl.a. på grund av differentieringsåtgärderna i fråga om luftfartsmyndigheterna i de bägge staterna. Ett annat syfte med avtalet är att enas om gemensamma förfaranden som gör det möjligt att reservera luftrum för gemensamma luftstridsövningar mellan Finland och Sverige inom ett särskilt fastställt område. Vidare vill man genom avtalet precisera den inbördes fördelningen av ansvaret och skyldigheterna mellan myndigheterna.

Genom avtalet beaktas också de skyldigheter som Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (*nedan förordningen om tillhandahållande av tjänster*) och kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet (*nedan förordningen om flexibel användning av luftrummet*) innebär för medlemsstaterna. Förordningen om tillhandahållande av tjänster har ändrats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet.

2 Nuläge

Som en del av det gemensamma europeiska luftrumsprojektet har kommissionen utfärdat en förordning om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet. Inom unionen har man sporrat medlemsstaterna till ett ökat samarbete och en ökad integration över gränserna. Vid tillämpningen av konceptet flexibel användning av luftrummet har det ansetts vara viktigt att främja medlemsstaternas samarbete med angränsande medlemsstater och att beakta gränsöverskridande verksamhet. Med gränsöverskridande luftrum avses i förordningen en luftrumsstruktur som sträcker sig över nationella gränser och/eller gränser för flyginformationsregioner.

Enligt artikel 3 led d i förordningen om flexibel användning av luftrummet ska samarbete upprättas mellan medlemsstater för att man effektivt och enhetligt ska kunna tillämpa konceptet flexibel användning av luftrummet över nationsgränser eller gränser för flyginformationsgränser, och i synnerhet för att sköta gränsöverskridande verksamheter. Samarbetet ska omfatta alla relevanta rättsliga, operativa och tekniska aspekter. Det bestäms också i förordningen att medlemsstaterna ska utveckla gränsöverskridande luftrumsanvändning tillsammans med angränsande medlemsstater när så krävs till följd av trafikflödena och användarnas verksamhet.

När riksdagens stora utskott tog ställning till förslagen till förordningar om ett gemensamt europeiskt luftrum (statsrådets skrivelse U 3/2002) ansåg utskottet att projektet avseende ett gemensamt europeiskt luftrum bör genomföras så att Finland fortfarande kan reglera utländska statliga och militära luftfartygs tillträde till och aktiviteter i finskt luftrum samt besluta om en effektiv organisering av territorialövervakningen och den kristida flygtrafiktjänsten. Finland bör fortfarande ha rätt att besluta om inrättandet av permanenta och/eller tillfälliga övningsområden för militära luftfartyg i finskt luftrum. Finland bör

också självständigt kunna reglera användningen av det egna luftrummet, antingen tillfälligt eller permanent, i anslutning till en förhöjning av den militära beredskapen.

Finland har 1998 ingått ett avtal med Sverige om tillhandahållande av flygtrafiktjänster i Kvarkenområdet. Detta arrangemang har genomförts genom ett avtal mellan myndigheterna där områdets koordinater och arrangemangen i anslutning till delegeringen av ansvaret för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster anges.

Enligt 5 § i territorialövervakningslagen (755/2000) får ett statsluftfartyg från en främmande stat i regel ankomma till finskt territorium och uppehålla sig i landet endast med stöd av ett internationellt avtal som är förpliktande för Finland eller med stöd av ett tillstånd. Det bestäms vidare i 9 § i lagen att en militärperson eller en militäravdelning från en främmande stat inte utan tillstånd får delta i en militär övning eller föranställa en sådan inom finskt territorium, om inte något annat följer av ett internationellt avtal som är förpliktande för Finland. Detsamma gäller en främmande stats statsluftfartyg och statsfartyg.

Finland och Sverige har inte tidigare ingått något avtal om gränsöverskridande områden (*cross-border area*) för gemensamma luftstridsövningar. Den militära luftfarten utnyttjar alla flyghöjder i sin övningsverksamhet och använder såväl kontrollerat luftrum (på medelhög och hög höjd) som okontrollerat luftrum (på låg höjd) som övningsområden. Verksamheten fördelar sig rätt jämnt på de bägge slagen av luftrum. Den del av det kontrollerade luftrummet som behövs för flygövningar är reserverad för enbart militär luftfart. För flygning inom kontrollerat luftrum som avgränsats enbart för militära ändamål förutsätts ett av flygkontrollenheten beviljat färdtillstånd, vilket innebär att civila luftfartyg i regel inte färdas inom detta luftrum.

Enligt 118 § i luftfartslagen (1194/2009) kommer försvarsministeriet och kommunikationsministeriet överens om hur behoven inom den civila och den militära luftfarten ska beaktas när flygtrafiktjänster tillhandahålls. När luftrummet används ska principen om flexibel användning av luftrummet tillämpas på det sätt som avses i artikel 7 i för-

ordningen om flexibel användning av luftrummet.

Flygtrafikledningstjänster över nationsgränserna tillhandahålls i stor utsträckning i Europa. Eurocontrol har utarbetat en rapport om genomförandet av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet. Enligt rapporten berördes 50 av Eurocontrols medlemsstater av tillhandahållande av flygtrafiktjänster över nationsgränserna under perioden juli 2007 – december 2008. Eurocontrol, där Finland har varit medlem sedan 2001, har utfärdat anvisningar för gränsöverskridande verksamhet. Avtalet mellan Finland och Sverige om trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna har beretts så, att den i huvuddrag grundar sig på den avtalsmodell som Eurocontrol har utarbetat.

3 Målsättning

Målsättningen med propositionen är att sätta i kraft ett avtal mellan Finland och Sverige om trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna och på så sätt främja samarbetet mellan länderna när det gäller flygtrafiktjänster och luftrumsplanering.

I fråga om delegeringen av tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster skapas genom avtalet ändamålsenliga förfaranden för ett samarbete mellan svenska och finska tillsynsmyndigheter när det gäller en bättre övervakning av sådana leverantörer av flygtrafiktjänster som har ett gällande tillstånd i den ena staten men också tillhandahåller tjänster i luftrum som den andra staten ansvarar för. Även detta främjar flygsäkerheten.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Propositionen bedöms inte ha några betydande ekonomiska konsekvenser.

4.2 Konsekvenser för myndigheterna

Delegering av tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster är ett sätt att enligt principerna om det gemensamma europeiska luftrummet optimera användningen av luftrummet. Genom delegering är det möjligt att överlåta tillhandahållandet av flygtrafiktjänster på en grannstat i luftrumsblock nära nationsgränserna. Inom det delegerade området undviker användarna av en luftled på så sätt att tillhandahållandet av flygtrafiktjänster tillfälligt överförs från ett land till ett annat under flygningen. Ett minskat antal onödiga överföringar gör flygningarna smidigare och främjar flygsäkerheten.

I fråga om delegeringen av tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster skapas genom avtalet ändamålsenliga förfaranden för ett samarbete mellan svenska och finska tillsynsmyndigheter i syfte att uppnå en bättre övervakning av sådana leverantörer av flygtrafiktjänster som har ett gällande tillstånd i den ena staten men också tillhandahåller tjänster i luftrum som den andra staten ansvarar för. Även detta främjar flygsäkerheten.

Genom avtalet får det svenska och finska flygvapnet dessutom bättre möjligheter än tidigare att reservera luftrum för sin övningsverksamhet. Områdena kan vara nationella eller särskilt fastställda gränsöverskridande områden, som sträcker sig över gränsen mellan de båda staterna. Det svenska flygvapnet kan utöva verksamhet över finskt territorium enbart på ett sådant sätt som godkänts av Finlands militära myndigheter. Genom att utnyttja bägge staternas territorium tillämpas principen om flexibel användning av luftrummet och utvecklas användningen av gränsöverskridande luftrum och samarbetet mellan staterna.

Enligt uppskattning kan avtalet i någon mån öka arbetsbördan för Trafiksäkerhetsverket på grund av ökad tillsyn.

4.3 Övriga konsekvenser

Gränsöverskridande samarbete i fråga om luftrummet främjar flygsäkerheten och flexi-

biliteten samt samordningen av såväl civil som militär gränsöverskridande luftfart.

5 Beredningen av propositionen

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket. Representer för kommunikationsministeriet, utrikesministeriet, försvarsministeriet, flygvapnet, Trafiksäkerhetsverket och Finavia Abp har deltagit i beredningen av och förhandlingarna om avtalet.

De preliminära diskussionerna mellan myndigheterna fördes i oktober och december 2007. En förhandlingsdelegation tillsattes den 13 mars 2008 genom statsrådets beslut och de egentliga förhandlingarna inleddes våren 2008. Avtalet undertecknades i Stockholm den 23 juni 2010.

I anslutning till avtalet har finska och svenska myndigheter berett avtal sinsemellan i fråga om delegering av tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster samt avtal i anslutning till inrättandet av gränsöverskridande övningsområden. Bestämmelserna i avtalet mellan de båda regeringarna ska genomföras genom avtal mellan myndigheterna.

Ikraftträdandet av avtalen mellan de behöriga myndigheterna är kopplat till ikraftträdandet av avtalet mellan staterna.

Utlåtanden om propositionen har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, Trafiksäkerhetsverket och Finavia Abp. Samtliga gav också utlåtanden. Dessutom hade försvarsministeriet bifogat ett utlåtande som huvudstaben inkommit med till försvarsministeriet.

I utlåtandena understöddes i allmänhet regeringens förslag till proposition. Den övervägande delen av remissinstanserna ansåg att avtalet behövs och att det kommer att främja en effektiv användning av luftrummet. Remissinstanserna framförde dessutom flera detaljerade och delvis tekniska preciseringar och tillägg i motiveringstexten. De föreslagna ändringarna har i görligaste mån beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och dess förhållande till lagstiftningen i Finland

I ingressen till avtalet uttrycker Finland och Sverige sin önskan att främja en effektiv användning av luftrummet och möjliggöra luftstridsövningar som sträcker sig över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregioner. I ingressen hänvisas också till konventionen angående internationell civil luftfart (FördrS 11/1949, nedan *Chicagokonventionen*), förordningen om tillhandahållande av tjänster och förordningen om flexibel användning av luftrummet. Dessutom betonas det att avtalet inte påverkar staternas suveränitet i fråga om luftrummet över sitt eget territorium eller varje stats möjlighet att utöva sina rättigheter i anslutning till säkerhet och försvar i sitt eget nationella luftrum.

Artikel 1. Trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna. I artikel 1.1 ger de avtalsslutande parterna varandra rätt att bedriva trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna i vardera partens luftrum. Sådan trafik definieras i artikel 1.2. Det kan vara fråga om a) fördelning och gemensam användning för militär verksamhet av gemensamma gränsöverskridande områden som sträcker sig över de avtalsslutande parternas nationsgränser och gränser för flyginformationsregionerna, b) fördelning och gemensam användning för militär verksamhet av nationella områden i luftrum som omfattas av den ena avtalsslutande partens jurisdiktion (tillfälligt reserverade områden/tillfälligt reserverade luftrum, inbegripet de farliga områden och restriktionsområden som administreras av cellen för luftrumsplanering) eller c) delegering av ansvaret från den ena avtalsslutande parten till den andra när det gäller tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster i det avgränsade luftrum som anges i bilagan till avtalet. Enligt artikel 1.3 är de avtalsslutande parterna överens om att trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna ska genomfö-

ras i enlighet med avtalet, senare kallat ramavtalet.

Enligt 9 § i territorialövervakningslagen får en militärperson eller en militäravdelning från en främmande stat inte utan tillstånd delta i en militär övning eller föranstalta en sådan inom finskt territorium, om inte något annat följer av ett internationellt avtal som är förpliktande för Finland. Detsamma gäller en främmande stats statsluftfartyg och statsfartyg. I 114 § i luftfartslagen föreskrivs om strukturering av luftrummet. Enligt paragrafen fastställer Trafiksäkerhetsverket tillfälligt reserverade områden på framställning av leverantören av flygtrafikledningstjänster. Bestämmelserna i artikel 1 ska därmed anses höra till området för lagstiftningen.

Artikel 2. Definitioner. I artikeln definieras de begrepp som används i avtalet. Definitionerna motsvarar i huvudsak de begrepp som används i lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet. I avtalet definieras begreppen leverantör av flygtrafik tjänster, luftrumsplanering, cell för luftrumsplanering, flygrådgivningstjänst, flygkontrolltjänst, flygtrafikledningstjänst, flygtrafikledningsenhet, alarmeringstjänst, AMC-reglerbart område, behörig militär myndighet, trafik över nationsgränser och gränser för flyginformationsregioner, gränsöverskridande område, farligt område, flyginformationsregion, flyginformationstjänst, ramavtalet, allmän flygtrafik, restriktionsområde, tillfälligt reserverat område, tillfälligt reserverat luftrum och övre flyginformationsregion.

Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör de bestämmelser i avtalet som indirekt inverkar på innehållet i och tillämpningen av de materiella avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen också själva till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Bestämmelserna i artikeln hör därmed till området för lagstiftningen.

Artikel 3. Suveränitet. Bestämmelserna i avtalet ska enligt artikeln inte påverka de avtalsslutande parternas suveränitet över sitt eget luftrum eller deras rättigheter och skyl-

digheter enligt Chicagokonventionen eller internationell rätt i övrigt.

Artikel 4. Säkerhet och försvar. Enligt artikel 4.1 inverkar bestämmelserna i avtalet inte på de avtalsslutande parternas krav i fråga om säkerhets- och försvarspolitiska behov. Det är enligt artikel 4.2 inte tillåtet att transportera ammunition eller använda vapen i ett aktiverat gränsöverskridande område inom den andra avtalsslutande partens territorium, om inte de behöriga militära myndigheterna kommer överens om något annat. Enligt 4 § 2 mom. i territorialövervakningslagen får en militärperson från en främmande stat inte inneha skjutvapen på finskt territorium, om inte tillstånd därtill har beviljats eller något annat följer av ett internationellt avtal som är förpliktande för Finland. Bestämmelserna i artikeln hör därmed till området för lagstiftningen.

Artikel 5. Behöriga myndigheter. I artikeln anges vilka de behöriga myndigheterna är. De är Trafiksäkerhetsverket för Finlands vidkommande och Transportstyrelsen för Sveriges. Enligt artikeln ska de avtalsslutande parterna meddela varandra om den behöriga myndigheten ändras. I samband med undertecknandet av avtalet underrättades Sverige om att den behöriga myndigheten för Finlands del numera är Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverkets uppgifter regleras i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009). De uppgifter som tidigare hörde till Luftfartsförvaltningen har genom den omorganisering av trafikförvaltningen som trädde i kraft från ingången av 2010 överförts på Trafiksäkerhetsverket, som därmed numera är den civila luftfartsmyndigheten i Finland.

Artikel 6. Tillstånd till behöriga myndigheter. I artikeln ges de behöriga myndigheterna rätt att fastställa de förfaranden som är nödvändiga för en säker och effektiv trafik över nationsgränser och gränser för flyginformationsregionerna. De behöriga myndigheterna ska ingå avtal om förfarandena, och avtalen ska ta upp de rättsliga, operativa och tekniska aspekterna och delegeringen av ansvaret för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster. Enligt artikel 6.2 ska avtalen innehålla bl.a.: a) fastställande av lämpliga tillfälligt reserverade områden/tillfälligt reserverade luftrum samt farliga områden och

restriktionsområden, b) fastställande av ansvaret för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster i det område som anges i artikel 1.2 led c i avtalet och c) förfaranden för tillsyn och rapportering av händelser.

Trafiksäkerhetsverket inrättades som ett led i omorganiseringen av trafikförvaltningens ämbetsverk från ingången år 2010, då såväl Luftfartsförvaltningen som de övriga säkerhetsmyndigheterna inom trafikförvaltningen sammanslogs till Trafiksäkerhetsverket. Enligt den allmänna motiveringen till regeringens proposition med förslag till den lag genom vilken Trafiksäkerhetsverket inrättades (RP 142/2009 rd, RSv 147/2009 rd) är Luftfartsförvaltningen Finlands myndighet för den civila luftfarten. Den har enligt motiveringstexten hand om den allmänna säkerheten inom luftfarten och sköter frågor som gäller flygtrafiken och smidig trafik, deltar i det internationella samarbetet och EU-samarbetet inom den civila luftfarten och meddelar nationella luftfartsföreskrifter. Dessa uppgifter överfördes i samband med omorganiseringen av ämbetsverken på Trafiksäkerhetsverket, som därmed numera är Finlands myndighet för den civila luftfarten.

Enligt 1 § i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) svarar Trafiksäkerhetsverket för reglerings- och övervakningsuppgifter inom trafiksystemet. Enligt 2 § 1 mom. 9 punkten är verkets uppgift att inom ramen för sina befogenheter ingå internationella fördrag av teknisk karaktär som inte gäller området för lagstiftningen. Enligt detaljmotiveringen till punkten (RP 142/2009 rd) har trafiksektorn av tradition varit mycket internationell, och det har ingåtts ett flertal internationella bilaterala och multilaterala avtal i branschen, ofta av teknisk karaktär. Enligt motiveringen är det därför nödvändigt att föreskriva om behörighet att förhandla och ingå detta slag av internationella fördrag av teknisk karaktär som inte hör till området för lagstiftningen.

På basis av artikeln ska de avtal som ingås mellan myndigheterna reglera sådana frågor som hör till området för ramavtalet som det är mest ändamålsenligt att komma överens om på myndighetsnivå på grund av deras tekniska och detaljerade karaktär. Bemyndigandet att ingå avtal är begränsat till de områden som tas upp i ramavtalet, och Trafiksä-

kerhetsverket ges inte rätt att ingå avtal om sådana ändringar i avtalsförhållandet som skulle påverka ramavtalets natur eller syften och inte heller om frågor som enligt grundlagen hör till riksdagens behörighet.

Enligt artikel 6.3 får de behöriga myndigheterna ge leverantörer av flygtrafikledningstjänster eller flygtrafikledningensenheter rätt att förhandla fram samarbetsavtal (*Letters of Agreement*) med varandra eller med de militära myndigheterna om operativa eller tekniska detaljer som hör till området för myndighetsavtal. I Finland är den behöriga myndigheten Trafiksäkerhetsverket, och med leverantörer av flygtrafikledningstjänster och flygtrafikledningensenheter avses numera i praktiken Finavia Abp. I artikel 6.4 bestäms att de behöriga myndigheterna ska godkänna de samarbetsavtal som leverantörerna av flygtrafikledningstjänster och flygtrafikledningensenheter ingår.

I de samarbetsavtal som ingås mellan leverantörer av flygtrafikledningstjänster, flygtrafikledningensenheter eller militära myndigheter avtalas om de regler och processer som ska iakttas vid trafik över nationsgränserna eller gränserna för flyginformationsregioner och som berör bl.a. uppgifter för cellerna för luftplansplanering, fastställande av gränsöverskridande områden och fördelningen av dem mellan olika användare, informationsutbyte mellan enheterna och vilket språk som ska användas.

De bestämmelser som ingår i artikeln hör därmed till området för lagstiftningen.

Artikel 7. Tillämpning av bestämmelser och förfaranden. I det luftrum som definieras i bilagan till avtalet tillämpas enligt artikel 7.1 de bestämmelser och förfaranden för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster som tillämpas av den avtalsslutande part som har certifierat den leverantör av flygtrafikledningstjänster vars flygtrafikledningensenheter ansvarar för tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänsterna i luftrummet. Avvikelser från dessa ska överenskommas genom avtal mellan de behöriga myndigheterna. Enligt artikel 7.2 ska de bestämmelser som nämns i artikel 7.1 anges i ett avtal mellan de behöriga myndigheterna. De behöriga myndigheterna ska enligt artikel 7.3 sinsemellan komma överens om principerna för användningen

av luftrum i gränsöverskridande områden. I artikel 7.4 bestäms att de behöriga militära myndigheterna ska komma överens om de regler och förfaranden som ska tillämpas vid luftstridsövningar.

Artikel 8. Finansiella bestämmelser. Enligt artikeln svarar de avtalsslutande parterna för sina egna kostnader, om inte något annat skriftligen bestäms på förhand.

Artikel 9. Ansvarsskyldighet. Enligt artikel 9.1 är leverantörer av flygtrafikledningstjänster ansvariga för skador som de, deras personal eller företrädare har orsakat av oaktsamhet. Anställda och företrädare är inte direkt ansvariga för skador som de vållat när de utfört sina arbetsuppgifter. I artikel 9.2 bestäms att den avtalsslutande part inom vars territorium skadan uppstod får väcka talan mot den andra avtalsslutande parten på grund av en skada som vållats av oaktsamhet. Detsamma gäller enligt artikel 9.3 i fråga om skada som vållats av leverantörerna av flygtrafikledningstjänster, deras personal eller företrädare. Enligt artikel 9.4 har leverantörer av flygtrafikledningstjänster i sådana fall där de avtalsslutande parterna har bidragit till skadans uppkomst regressrätt i proportion till parternas del i sådan ersättning i enlighet med artikel 9.1 som leverantörerna betalat till tredje part.

I Finland regleras frågor som gäller skadeståndsansvar i skadeståndslagen (412/1974). De bestämmelser som ingår i artikeln hör därmed till området för lagstiftningen.

Artikel 10. Miljöaspekter. I artikel 10.1 bestäms att hänsyn ska tas till miljöaspekter när omfattningen av trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna fastställs. Enligt artikel 10.2 ska trafiken inte påverka tillämpningen av miljölagstiftningen i den avtalsslutande part i vars luftrum den bedrivs.

Artikel 11. Diplomatsiskt tillstånd. Enligt artikel 11.1 får de avtalsslutande parternas militära luftfartyg flyga in i ett aktiverat gränsöverskridande område som är beläget ovanför någondera av de avtalsslutande parternas landområde eller territorialvatten utan föregående diplomatsiskt tillstånd eller annat särskilt tillstånd. I artikel 11.2 bestäms det i fråga om de områden där ansvaret för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster har de-

legerats att inga andra luftfartyg som används för militära ändamål, tulländamål, polisiära ändamål eller gränsbevakningsändamål än de som används av den avtalsslutande part som delegerat ansvaret har rätt att inträda i den avtalsslutande partens luftrum utan föregående tillstånd.

Enligt 5 § 1 mom. i territorialövervakningslagen får ett statsluftfartyg från en främmande stat med vissa undantag ankomma till finskt territorium och uppehålla sig i landet endast med stöd av ett internationellt avtal som är förpliktande för Finland eller med stöd av ett tillstånd. De bestämmelser som ingår i artikeln hör därmed till området för lagstiftningen.

Artikel 12. Utredning av olyckor och allvarliga tillbud. Enligt artikel 12.1 ska en avtalsslutande part rapportera om olyckor eller allvarliga tillbud som inträffat inom partens territorium och utreda omständigheterna kring dem. Den avtalsslutande part som utför utredningen har enligt artikel 12.2 rätt att på begäran få den information och det material den behöver för sin uppgift från de berörda flygtrafikledningensenheter eller myndigheter som är inblandade. Enligt artikel 12.3 ska de avtalsslutande parterna tillåta att de utredningar som är nödvändiga utförs inom deras territorium och ge tillgång till de lokaler som tillhör flygtrafikledningensenheter och myndigheter samt ge utredarna rätt att få upplysningar och material. I artikel 12.4 bestäms att den andra avtalsslutande parten ska ha rätt att utse observatörer som ska närvara vid en undersökning som görs på initiativ av den part som ansvarar för utredningen och på begäran delges rapporten och andra observationer som gjorts vid utredningen.

I 6 kap. i förordningen om militär luftfart föreskrivs om undersökning av olyckor och olyckstillbud vid militär luftfart. Storolyckor och tillbud undersöks dock med stöd av lagen om undersökning av olyckor (373/1985). Enligt 20 § i förordningen om undersökning av olyckor (79/1996) ska luftfartsolyckor och olyckstillbud inom luftfart undersökas enligt bestämmelserna i rådets direktiv om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart (94/56/EG). Därutöver ska undersökningen utföras så som fastställts i Chicagokonven-

tionen och i bilaga 13 till den. De bestämmelser som ingår i artikeln hör därmed till området för lagstiftningen.

Artikel 13. Tillsyn. Enligt artikeln ska de behöriga myndigheterna vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa adekvat tillsyn över leverantörer av flygtrafiktjänster från den ena avtalsslutande parten som tillhandahåller tjänster också i den andra avtalsslutande partens luftrum. De behöriga militära myndigheterna ska vidta lämpliga åtgärder för att övervaka den militära verksamheten.

Artikel 14. Samråd. Enligt bestämmelserna i artikeln kan någondera av de avtalsslutande parterna när som helst begära samråd om genomförandet, tolkningen, tillämpningen och en tillfredsställande efterlevnad av bestämmelserna i avtalet. Samråden ska inledas inom 60 dagar från den dag då begäran har tagits emot, om parterna inte kommer överens om något annat.

Artikel 15. Tvistlösning. Artikel 15.1 föreskriver att parterna i första hand ska försöka lösa tvister om tillämpningen och tolkningen av bestämmelserna i avtalet genom förhandling. Tvister som inte kan avgöras genom förhandling ska enligt artikel 15.2 hänskjutas för avgörande till en skiljeman som de avtalsslutande parterna utsett. Enligt artikel 15.3 ska de avtalsslutande parterna dela kostnaderna för skiljeförfarande lika mellan sig.

Vid ett förfarande för tvistlösning i enlighet med artikeln kan det på ett sätt som är bindande för Finland komma att fastställas hur en viss bestämmelse som ingår i avtalet och som hör till området för lagstiftningen ska tolkas. Bestämmelsen hör därmed till området för lagstiftningen.

Artikel 16. Ändringar. Enligt artikel 16.1 kan en avtalsslutande part begära samråd om denna anser att avtalet bör ändras. Sådana ändringar träder enligt artikel 16.2 i kraft i enlighet med artikel 21.

Artikel 17. Tillfälligt upphävande. En avtalsslutande part har enligt artikel 17.1 rätt att i händelse av krig, i nödsituationer, med hänsyn till den allmänna säkerheten eller under andra exceptionella omständigheter rätt att tillfälligt upphäva tillämpningen av avtalet eller en del av det. Den andra avtalsslutande parten ska informeras om detta. Enligt artikel

17.2 ska den avtalsslutande parten sträva efter att återkalla det tillfälliga upphävandet så snart som möjligt. Enligt artikel 17.3 ska den avtalsslutande part som tillfälligt upphävt tillämpningen av avtalet svara för de kostnader det tillfälliga upphävandet har orsakat.

Artikel 18. Uppsägning. Avtalet får enligt artikel 18.1 sägas upp genom att den ena avtalsslutande parten skriftligen meddelar den andra om uppsägningen. Enligt artikel 18.2 upphör avtalet då att gälla inom två år från den dag då meddelandet om uppsägningen har mottagits, om inte uppsägningen har återkallats. I artikel 18.3 bestäms det att parterna gemensamt ska fastställa vilka kostnader uppsägningen gett upphov till.

Artikel 19. Övergångsbestämmelser för redan befintliga överenskommelser. Enligt artikeln ska behovet av eventuella revideringar av överenskommelser som redan gjorts när avtalet träder i kraft bedömas i enlighet med bestämmelserna i avtalet.

Artikel 20. Registrering hos ICAO. Enligt artikeln ska avtalet och de avtal som ingås mellan myndigheterna med stöd av det registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO i enlighet med bestämmelserna i artikel 83 i Chicagokonventionen.

Artikel 21. Ikraftträdande och varaktighet. Enligt artikel 21.1 ska de avtalsslutande parterna skriftligen meddela varandra när de har slutfört de konstitutionella förfaranden som är nödvändiga för att avtalet ska träda i kraft. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det sista meddelandet har tagits emot. Avtalet gäller tills det sägs upp i enlighet med artikel 18. Enligt artikel 21.2 ska de behöriga myndigheterna genom skriftväxling komma överens om när trafiken över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregioner ska inledas.

2 Lagförslag

1 §. I 1 § ingår en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. Innehållet av bestämmelserna som hör till området för lagstiftningen redovisas i avsnitt 1 och 4 i detaljmotiveringen.

2 §. Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president.

3 Ikraftträdande

De avtalsslutande parterna ska skriftligen meddela varandra när de har slutfört de konstitutionella förfaranden som är nödvändiga för att avtalet ska träda i kraft. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det sista meddelandet har tagits emot. Det föreslås att lagen ska träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president och samtidigt som avtalet träder i kraft.

Enligt 59 § i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) träder en bestämmelse i kraft i landskapet endast om lagtinget ger sitt bifall till den författning genom vilken bestämmelsen sätts i kraft i sådana fall då ett fördrag eller någon annan internationell förpliktelse som Finland ingår eller förbinder sig till innehåller en bestämmelse i en fråga som enligt självstyrelselagen faller inom landskapets behörighet. Enligt 27 § 14 punkten i lagen har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om luftfart. Därmed faller det avtal som nu framläggs för godkännande inte inom landskapets lagstiftningsbehörighet.

För Ålands vidkommande är det emellertid skäl att notera landskapets ställning som demilitariserat område. Om det i framtida avtal mellan myndigheterna inrättas fler gränsöverskridande områden som är avsedda för militära luftstridsövningar måste det säkerställas att dessa områden inte befinner sig inom Ålands demilitariserade zon eller dess omedelbara närhet.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen godkänner riksdagen fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis ska en bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande rättighet som är tryggad i grundlagen, om den i

övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om det enligt grundlagen ska föreskrivas eller redan föreskrivs i lag om den sak som avses eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas i lag om den sak som avses. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse på dessa grunder till området för lagstiftningen oberoende av om den står i strid eller harmonierar med en bestämmelse som utfärdats genom lag i Finland (se t.ex. GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

Avtalet om trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Riksdagens godkännande är till denna del nödvändigt i enlighet med 94 § 1 mom. i grundlagen.

I artikel 1 i avtalet bestäms om trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna. Enligt 5 § i territorialövervakningslagen (755/2000) får ett statsluftfartyg från en främmande stat i regel ankomma till finskt territorium och uppehålla sig i landet endast med stöd av ett internationellt avtal som är förpliktande för Finland eller med stöd av ett tillstånd. Det bestäms vidare i 9 § i lagen att en militärperson eller en militäravdelning från en främmande stat inte utan tillstånd får delta i en militär övning eller föranstälta en sådan inom finskt territorium, om inte något annat följer av ett internationellt avtal som är förpliktande för Finland. Detsamma gäller en främmande stats statsluftfartyg och statsfartyg. I 114 § i luftfartslagen föreskrivs om strukturering av luftrummet. Enligt paragrafen fastställer Trafiksäkerhetsverket tillfälligt reserverade områden på framställning av leverantören av flygtrafikledningstjänster. På de grunder som anförs ovan hör bestämmelsen till området för lagstiftningen och förutsätter riksdagens godkännande.

Artikel 2 i avtalet innehåller definitioner av de begrepp som används i texten. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör de bestämmelser i ett avtal som indirekt inverkar på innehållet i och tillämpningen av de materiella avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen också själva till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd

och GrUU 24/2001 rd). Bestämmelserna i artikel 2 ska därmed anses höra till området för lagstiftningen.

I artikel 4 i avtalet ingår bestämmelser om säkerhet och försvar. Enligt artikel 4.2 är transport av ammunition och vapen användning inom ett aktiverat gränsöverskridande område förbjuden inom den andra avtalsslutande partens territorium, om inte de behöriga militära myndigheterna kommer överens om något annat. Enligt 4 § 2 mom. i territorialövervakningslagen får en militärperson från en främmande stat inte inneha skjutvapen på finskt territorium, om inte tillstånd därtill har beviljats eller något annat följer av ett internationellt avtal som är förpliktande för Finland. Bestämmelsen gör det därmed möjligt att göra ett undantag från förbudet mot skjutvapen i den bestämmelse som nämns ovan. Undantaget förutsätter riksdagens godkännande för att träda i kraft.

I artikel 6.1 och artikel 6.2 ges de behöriga myndigheter som anges i artikel 5 rätt att fastställa nödvändiga förfaranden för en säker och effektiv trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna. De behöriga myndigheterna ska ingå avtal om förfarandena, och avtalen ska behandla de särskilda rättsliga, operativa och tekniska aspekterna och delegeringen av ansvaret för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster.

Uppgifterna för Luftfartsförvaltningen, som är den behöriga myndighet för Finlands vidkommande som avses i artikel 5, har fr.o.m. den 1 januari 2010 överförts på Trafiksäkerhetsverket genom lag 863/2009. Enligt 1 § i lagen svarar Trafiksäkerhetsverket för reglerings- och övervakningsuppgifter inom trafiksystemet. Enligt 2 § 1 mom. 9 punkten i lagen är verkets uppgift att inom ramen för sina befogenheter ingå internationella fördrag av teknisk karaktär som inte gäller området för lagstiftningen. Enligt detaljmotiveringen till punkten (RP 142/2009 rd) har trafiksektorn av tradition varit mycket internationell, och det har ingåtts ett flertal internationella bilaterala och multilaterala avtal i branschen, ofta av teknisk karaktär. Enligt motiveringen är det därför nödvändigt att föreskriva om behörighet att förhandla och ingå detta slag av internationella fördrag av

teknisk karaktär som inte hör till området för lagstiftningen.

När artikel 5 och 6 i avtalet tillämpas tillsammans med 2 § 1 mom. i lagen om Trafiksäkerhetsverket är det fråga om delegering av behörigheten att ingå avtal. Behörigheten att ingå avtal om det detaljerade genomförandet av sådana frågor som hör till området för avtal mellan regeringarna, men som det är mest ändamålsenligt att komma överens om på myndighetsnivå på grund av deras tekniska och detaljerade karaktär, överförs genom bestämmelsen på Trafiksäkerhetsverket.

Att myndigheterna ges behörighet att ingå avtal innebär ett avsteg från bestämmelserna i 93 och 94 § i grundlagen, där det föreskrivs att det i första hand är republikens president som har rätt att ingå avtal och att riksdagen är med och godkänner internationella förpliktelser (GrUU 40/2000 rd). Behörigheten att ingå avtal kan överföras enbart genom lag, antingen en lag genom vilken en internationell förpliktelse sätts i kraft eller en annan nationell lag. Delegeringen av behörigheten att ingå avtal kan också omfattas av själva den internationella förpliktelsen, som i så fall ska sättas i kraft genom lag. I bemyndigandebestämmelsen ska mottagaren av fullmakten specificeras och fullmaktens sakliga innehåll avgränsas tillräckligt exakt (GrUU 16/2004 rd). Också de subjekt inom folkrätten som avtalet får ingås med ska specificeras.

Bemyndigandet att ingå avtal är begränsat till de områden som tas upp i huvudavtalet, och Trafiksäkerhetsverket ges inte rätt att ingå avtal om sådana ändringar i avtalsförhållandet som skulle påverka avtalets natur eller syften och inte heller om frågor som enligt grundlagen hör till riksdagens behörighet (GrUU 13/2008 rd och GrUU 36/2006 rd). Innehållet i behörigheten att ingå avtal är begränsad också genom att den är bunden till huvudavtalets förpliktelser, vilket innebär att avtalet inte får innehålla bestämmelser av helt ny typ eller bestämmelser som på ett avgörande sätt avviker från dem som ingår i huvudavtalet. Också det krav som ingår i grundlagens 94 § 1 mom. på att internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen ska sättas i kraft genom riksdagens

godkännande begränsar i sig Trafiksäkerhetsverkets rätt att ingå avtal (GrUU 14/2010 rd).

I artikel 9 i avtalet ingår en bestämmelse om skadeståndsansvar under rubriken ansvarsskyldighet. I Finland regleras frågor som gäller skadeståndsansvar i skadeståndslagen (412/1974).

I artikel 11 i avtalet föreskrivs om diplomatiskt tillstånd. Enligt 5 § 1 mom. i territorialövervakningslagen får ett statsluftfartyg från en främmande stat med vissa undantag ankomma till finskt territorium och uppehålla sig i landet endast med stöd av ett internationellt avtal som är förpliktande för Finland eller med stöd av ett tillstånd.

I artikel 12 i avtalet föreskrivs om utredning av olyckor och allvarliga tillbud. I 6 kap. i förordningen om militär luftfart (387/1996) föreskrivs om undersökning av olyckor och olyckstillbud vid militär luftfart. Storo olyckor och tillbud undersöks dock med stöd av lagen om undersökning av olyckor (373/1985). Enligt 20 § i förordningen om undersökning av olyckor (79/1996) ska luftfartsolyckor och olyckstillbud inom luftfart undersökas enligt bestämmelserna i rådets direktiv om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart (94/56/EG). Därutöver ska undersökningen utföras så som fastställts i Chicago-konventionen och i bilaga 13 till den.

I artikel 15 i avtalet ingår en bestämmelse om tvistlösning. Vid ett sådant förfarande kan det på ett sätt som är bindande för Finland komma att fastställas hur en viss bestämmelse som ingår i avtalet och som hör till området för lagstiftningen ska tolkas. Bestämmelsen hör därmed till området för lagstiftningen.

Avtalet innehåller inte några bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet godkännas med enkel majoritet, och förslaget till lag om sättande i kraft av avtalet kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning. Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås att

Riksdagen godkänner det avtal som den 23 juni 2010 ingicks i Stockholm

mellan republiken Finlands regering och konungariket Sveriges regering om trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna.

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs Riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Sverige om trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §
De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det den 23 juni 2010 ingångna avtalet mellan Republiken Finlands regering och Konungariket Sveriges regering om trafik över nationsgränserna och gränserna

för flyginformationsregionerna gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §
Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

Helsingfors den 10 december 2010

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

*Fördragstext***AVTAL MELLAN KONUNGARIKET
SVERIGES REGERING OCH REPUBLIKEN
FINLANDS REGERING OM TRAFIK
ÖVER NATIONSGRÄNSERNA OCH
GRÄNSERNA FÖR FLYGINFORMATIONSR
EGIONERNA****AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE
GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN
ON CROSS BORDER AND FIR BOUNDARY
OPERATIONS****INGRESS**

Konungariket Sveriges regering och Republiken Finlands regering, nedan kallade *de avtalsslutande parterna*,

som önskar främja en effektiv användning av luftrummet till ömsesidig nytta för varandra och underlätta en säker trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna för luftrumets användare; denna trafik omfattar militär verksamhet som genomförs av de avtalsslutande parterna inom ett område som antingen sträcker sig över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna eller enbart inom det luftrum som omfattas av den ena avtalsslutande partens jurisdiktion,

som utan förbehåll erkänner de avtalsslutande parternas nationella och internationella krav i fråga om säkerhets- och försvarspolitiska behov,

som är parter i konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*) som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

som hänvisar till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet, där det i artikel 2.4 föreskrivs att nationella tillsynsmyndigheter på lämpligt sätt ska komma överens om ett nära samarbete med varandra för att säkerställa adekvat övervakning av leverantörer av flygtrafiktjänster som innehar ett giltigt certifikat från en medlemsstat och som också tillhandahåller tjänster med avse-

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 "National 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

ende på det luftrum som omfattas av en annan medlemsstats ansvarsområde. Sådant samarbete skall innefatta överenskommelser om hur fall av bristande efterlevnad av de tillämpliga gemensamma kraven i artikel 6 eller villkoren i bilaga II skall hanteras.”,

som hänvisar till kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet, där det i artikel 3 föreskrivs dels att det ska upprättas samarbete mellan alla EU-medlemsstater för att man effektivt och enhetligt ska kunna tillämpa konceptet flexibel användning av luftrummet över nationsgränser och/eller gränser för flyginformationsregioner och i synnerhet för att man ska kunna sköta gränsöverskridande verksamheter, dels att samarbetet ska omfatta alla relevanta rättsliga, operativa och tekniska aspekter,

som erkänner att det faktum att de avtalslutande parterna ingår ett avtal om trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna inte ska påverka principen att varje stat har fullständig och exklusiv suveränitet i luftrummet över sitt territorium eller att varje stat ska ha möjlighet att utöva sina rättigheter när det gäller säkerhet och försvar i sitt nationella luftrum,

som erkänner att syftet med detta avtal är att behandla de rättsliga och institutionella aspekterna av trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna för att göra det möjligt för de berörda behöriga myndigheterna att förhandla fram och ingå avtal om de särskilda rättsliga, operativa och tekniska aspekterna i samband med dessa frågor,

har kommit överens om följande.

Artikel 1

Trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna

(1) De avtalslutande parterna ger varandra rätt att bedriva trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna i det luftrum som omfattas av deras jurisdiktion eller enbart i det luftrum som omfattas av den ena avtalslutande partens jurisdiktion.

(2) Trafiken över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna om-

falling under the responsibility of another Member State. Such cooperation shall include 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:

fattar följande:

a) Fördelning och gemensam användning för militär verksamhet av gemensamma gränsöverskridande områden som sträcker sig över deras nationsgränser och gränser för flyginformationsregionerna.

b) Fördelning och gemensam användning för militär verksamhet av nationella områden (tillfälligt reserverade områden/tillfälligt reserverade luftrum, inbegripet AMC-reglerbara farliga områden och restriktionsområden) som enbart sträcker sig inom det luftrum som omfattas av den ena avtalslutande partens jurisdiktion.

c) Delegering av ansvar från den ena avtalslutande parten till den andra för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster i det avgränsade luftrum som anges i bilagan till detta avtal.

(3) De avtalslutande parterna är överens om att trafiken över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna ska genomföras i enlighet med bestämmelserna i detta avtal, nedan kallat *ramavtalet*.

Artikel 2

Definitioner

I detta ramavtal används följande definitioner, om inget annat anges:

1. *leverantör av flygtrafiktjänster*: varje offentlig eller privat enhet som tillhandahåller flygtrafiktjänster för allmän flygtrafik.

2. *luftrumsplanering*: en planeringsfunktion som främst syftar till att maximera användningen av tillgängligt luftrum genom dynamisk tidsfördelning (time-sharing) och, ibland, separering av luftrummet mellan olika kategorier av användare utifrån kortsiktiga behov. I framtida system kommer luftrumsplaneringen också att ha en strategisk funktion som är kopplad till planeringen av infrastrukturen.

3. *cell för luftrumsplanering (AMC)*: en cell som ansvarar för det löpande arbetet med luftrumsplanering och för vilken en eller flera EU-medlemsstater har ansvaret.

4. *flygrådgivningstjänst*: verksamhet med uppgift att inom rådgivningsluftrum i möjlig omfattning upprätta separation mellan luftfar-

a) The allocation and shared use for military operations of common cross border areas (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, be-

tyg som framförs på IFR-färdplan.

5. *flygkontrolltjänst*: en tjänst som tillhandahålls i syfte att

- a) förebygga kollisioner
 - 1) mellan luftfartyg, och
 - 2) mellan luftfartyg och hinder inom manöverområdet, samt
- b) påskynda och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde.

6. *flygtrafikledningstjänst (ATS)*: sammanfattande benämning på olika flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster.

7. *flygtrafikledningsenhet (ATS-enhet)*: sammanfattande benämning på flygkontrollenhet, flyginformationscentral/ flyginformationsenhet eller ATS-rapportplats.

8. *alarmeringstjänst*: verksamhet med uppgift att underrätta relevanta organisationer om luftfartyg som behöver eftersöknings- och räddningstjänst och bistå dessa organisationer utgående från situationens krav.

9. *AMC-reglerbart område*: ett område som planeras och fördelas av en cell för luftrumspanering på nivån för förtaktisk luftrumspanering (nivå 2 i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet). Under processen för tillfällig fördelning av luftrummet är dessa reglerbara områden antingen formella strukturer kallade tillfälligt reserverade områden eller tillfälligt reserverade luftrum, eller restriktionsområden och farliga områden som är reglerbara på nivå 2 på samma sätt som tillfälligt reserverade områden/tillfälligt reserverade luftrum.

10. *behörig militär myndighet*: den berörda myndighet som de avtalslutande parterna har utsett som ansvarig för den militära verksamheten i det berörda luftrummet.

11. *trafik över nationsgränser och gränser för flyginformationsregioner*: en process som omfattar verksamhet som bedrivs av en eller flera stater inom ett fastställt område som sträcker sig över nationsgränsen/gränsen för flyginformationsregionen eller enbart inom ett luftrum som omfattas av en stats jurisdiktion.

12. *gränsöverskridande område (CBA)*: ett område som består av nationella tillfälligt reserverade områden eller tillfälligt reserverade

tween 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 aircraft 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 op-

luftrum och som inrättas över internationella gränser för att uppfylla vissa operativa krav.

13. *farligt område (D-område)*: avgränsat luftrum där det tidvis kan förekomma verksamhet som är farlig för luftfartyg under flygning.

14. *flyginformationsregion (FIR)*: avgränsat luftrum där flyginformations- och alarmeringstjänst utövas.

15. *flyginformationstjänst*: verksamhet med uppgift att lämna råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet.

16. *ramavtalet*: detta avtal, dess bilagor och eventuella ändringar.

17. *allmän flygtrafik (GAT)*: flygningar som utförs i enlighet med ICAO:s regler och bestämmelser.

18. *restriktionsområde (R-område)*: avgränsat luftrum över en stats landområde eller territorialvatten inom vilket rätten till luftfart är inskränkt enligt särskilda bestämmelser.

19. *tillfälligt reserverat område (TSA)*: avgränsat luftrum där det förekommer verksamhet som kräver att luftrummet reserveras och enbart får användas av en viss användargrupp under en bestämd tid.

20. *tillfälligt reserverat luftrum (TRA)*: avgränsat luftrum där det förekommer verksamhet som kräver att luftrummet reserveras för användning av en viss användargrupp under en bestämd tid. Andra användare får flyga genom området med en klarering.

21. *övre flyginformationsregion (UIR)*: avgränsat luftrum där flyginformations- och alarmeringstjänster utövas. Den övre flyginformationsregionen är belägen ovanför flyginformationsregionen.

erational 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 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.

Artikel 3

Suveränitet

Bestämmelserna i detta ramavtal ska inte påverka de avtalssslutade parternas suveränitet över sitt luftrum eller deras rättigheter och

Article 3

Sovereignty

The provisions of this Framework Agreement shall be without prejudice to the Contracting Parties' sovereignty over their air-

skyldigheter enligt Chicagokonventionen eller andra folkrättsliga instrument.

space or their rights and obligations under the Chicago Convention and other instruments of international law.

Artikel 4

Säkerhet och försvar

(1) Bestämmelserna i detta ramavtal ska inte påverka de avtalsslutande parternas krav i fråga om säkerhets- och försvarspolitiska behov.

(2) Det är inte tillåtet att transportera ammunition eller använda vapen i ett aktiverat gränsöverskridande område inom den andra avtalsslutande partens territorium om inte de behöriga militära myndigheterna kommer överens om något annat.

Article 4

Security and Defence

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

Artikel 5

Behöriga myndigheter

Den behöriga myndighet som ska utföra de uppgifter som fastställs i detta ramavtal är i Finland Trafiksäkerhetsverket och i Sverige Transportstyrelsen. De avtalsslutande parterna ska meddela varandra om den behöriga myndigheten ändras.

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.

Artikel 6

Tillstånd till behöriga myndigheter

(1) De avtalsslutande parternas behöriga myndigheter ska fastställa förfaranden för en säker och effektiv trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna. Förfarandena ska fastslås i avtal som behandlar de särskilda rättsliga, operativa och tekniska aspekterna och delegeringen av ansvaret för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster.

(2) Avtalen ska ingås mellan de behöriga myndigheterna och ska bland annat innehålla följande:

a) Fastställande av tillfälligt reserverade områden/tillfälligt reserverade luftrum samt

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

farliga områden och restriktionsområden för fördelning och gemensam användning för militär verksamhet.

b) Fastställande av ansvaret för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster i det eller de områden som avses i artikel 1.2 c.

c) Förfaranden för tillsyn och rapportering av händelser.

(3) De behöriga myndigheterna får ge lämpliga leverantörer av flygtrafiktjänster eller flygtrafikledningseenheter rätt att fortsätta förhandla med varandra eller behöriga militära myndigheter/enheter för att ingå samarbetsavtal om särskilda operativa och tekniska aspekter, däribland förtaktisk och taktisk luftplansplanering.

(4) De samarbetsavtal som avses i punkt 3 ovan ska godkännas av de behöriga myndigheterna.

Artikel 7

Tillämpning av bestämmelser och förfaranden

(1) De bestämmelser och förfaranden för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster som gäller i den avtalslutande part som har certifierat den leverantör av flygtrafiktjänster vars flygtrafikledningseenhet ansvarar för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster i det avgränsade luftrum som anges i bilagan till detta avtal, ska tillämpas i det avgränsade luftrummet, om inte de behöriga myndigheterna kommer överens om något annat.

(2) De bestämmelser som avses i punkt 1 ovan ska anges i det avtal som ska ingås mellan de behöriga myndigheterna.

(3) De behöriga myndigheterna ska komma överens om principerna för användningen av luftrum i gränsöverskridande områden.

(4) De behöriga militära myndigheterna ska komma överens om regler och förfaranden för den militära verksamheten i aktiverade gränsöverskridande områden.

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 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.

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.

Artikel 8

Finansiella bestämmelser

(1) De avtalsslutande parterna ska stå för sina egna kostnader för den verksamhet som bedrivs inom ramen för detta ramavtal, såvida de inte kommer överens om något annat.

(2) För att införa finansiella bestämmelser krävs ett föregående skriftligt samtycke mellan de avtalsslutande parternas berörda företrädare.

Artikel 9

Ansvarsskyldighet

(1) Leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster för trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna i enlighet med bestämmelserna i detta ramavtal ska vara ansvariga för förlust eller skada som beror på att de, deras personal eller företrädare varit oaktsamma. Ingen direkt talan får väckas mot personal eller företrädare hos leverantörerna av flygtrafiktjänster i deras tjänsteutövning.

(2) Den avtalsslutande part inom vars territorium skadan inträffade får väcka talan mot den andra avtalsslutande parten för ersättning eller kostnader som betalats eller uppkommit till följd av förlust eller skada som beror på att den andra avtalsslutande parten varit oaktsam.

(3) Den avtalsslutande part inom vars territorium skadan inträffade får väcka talan mot leverantörerna av flygtrafiktjänster för att få tillbaka ersättning eller kostnader som betalats eller uppkommit till följd av förlust eller skada som beror på att leverantörerna av flygtrafiktjänster, deras personal eller företrädare varit oaktsamma.

(4) Om de avtalsslutande parterna genom handling eller underlåtelse bidrar till skadan får leverantörerna av flygtrafiktjänster väcka talan för att få tillbaka ersättning eller kostnader som betalats eller uppkommit i enlighet med punkt 1 i proportion till de avtalsslutande parternas del i förlusten eller skadan.

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.

Article 9

Liability

(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.

Artikel 10

Miljöaspekter

(1) De avtalsslutande parterna är överens om att ta hänsyn till miljöaspekterna när de fastställer omfattningen av trafiken över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna.

(2) Trafiken över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna ska inte påverka tillämpningen av miljölagstiftningen i den avtalsslutande part i vars luftrum trafiken bedrivs.

Article 10

Environmental Aspects

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

Artikel 11

Diplomatiskt tillstånd

(1) Militära luftfartyg från de avtalsslutande parterna får flyga in i ett aktiverat gränsöverskridande område som är beläget ovanför de avtalsslutande parternas landområden eller territorialvatten utan föregående diplomatiskt eller särskilt tillstånd.

(2) I de områden där ansvaret för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster har delegerats, får luftfartyg som inte tillhör den avtalsslutande part som har delegerat ansvaret och som används inom militären, tullen, polisen eller gränsbevakningsmyndigheterna inte flyga in i luftrummet ovanför den avtalsslutande partens landområden eller territorialvatten utan föregående diplomatiskt eller särskilt tillstånd från den avtalsslutande parten.

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.

Artikel 12

Utredning av olyckor och allvarliga tillbud

(1) De avtalsslutande parterna ska rapportera och utreda omständigheterna kring olyckor eller allvarliga tillbud som inträffar inom deras territorium.

(2) Den avtalsslutande part som genomför utredningen ska på begäran tillhandahållas och få tillgång till allt material från berörda flygtrafikledningenheter och myndigheter som är nödvändigt för att kunna genomföra en utredning av olyckan eller det allvarliga

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 in-

tillbudet (t.ex. registrerade radardata och bandutskriften).

(3) För att utredningen ska bli effektiv och inte hindras ska den avtalsslutande part som genomför utredningen tillåtas göra de undersökningar som är nödvändiga inom den andra avtalsslutande partens territorium. De avtalsslutande parterna ska se till att den avtalsslutande parten får tillgång till de lokaler, anläggningar och material som tillhör de flygtrafikledningens enheter och myndigheter som avses i punkt 2.

(4) Den andra avtalsslutande parten ska ha rätt att utse observatörer som ska närvara vid den undersökning som görs på initiativ av den avtalsslutande part som ansvarar för att genomföra utredningen. Den ska också på begäran delges rapporten och resultaten av utredningen.

Artikel 13

Tillsyn

De behöriga myndigheterna ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa adekvat tillsyn av leverantörer av flygtrafiktjänster från den ena avtalsslutande parten som också tillhandahåller tjänster i det luftrum som omfattas av den andra avtalsslutande partens ansvarsområde. De behöriga militära myndigheterna ska vidta lämpliga åtgärder för att övervaka den militära verksamheten.

Artikel 14

Samråd

I en anda av nära samarbete får de avtalsslutande parterna när som helst begära samråd om genomförandet, tolkningen, tillämpningen och en tillfredsställande efterlevnad av bestämmelserna i detta ramavtal. Sådana samråd ska inledas inom 60 dagar från den dag då denna begäran togs emot om inte de avtalsslutande parterna kommer överens om något annat.

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 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.

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.

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.

Artikel 15

Tvistlösning

(1) Tvister mellan de avtalsslutande parterna om tolkningen eller tillämpningen av bestämmelserna i detta ramavtal ska i första hand lösas av de avtalsslutande parterna genom förhandling.

(2) Om de avtalsslutande parterna inte kan lösa en tvist genom förhandling ska den hänskjutas för slutgiltigt avgörande till en tredje part (skiljeman) som de avtalsslutande parterna har utsett.

(3) Kostnaderna för skiljedomsförfarandet, inklusive arvoden och utgifter, ska delas lika mellan de avtalsslutande parterna.

Artikel 16

Ändringar

(1) Om en avtalsslutande part anser att någon bestämmelse i detta ramavtal bör ändras kan den begära samråd med den andra avtalsslutande parten.

(2) Ändringar av detta ramavtal ska träda i kraft i enlighet med artikel 21 i detta ramavtal.

Artikel 17

Tillfälligt upphävande

(1) Varje avtalsslutande part har rätt att tillfälligt upphäva tillämpningen av hela eller delar av detta ramavtal i händelse av krig, i nödsituationer, med hänsyn till den allmänna säkerheten eller under andra exceptionella omständigheter. Den avtalsslutande parten ska då informera den andra avtalsslutande parten om detta.

(2) Den avtalsslutande parten ska sträva efter att återkalla det tillfälliga upphävandet så snart det är möjligt.

(3) Den avtalsslutande part som tillfälligt upphäver tillämpningen av hela eller delar av ramavtalet ska stå för de kostnader som uppkommer till följd av det tillfälliga upphävandet.

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) 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.

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.

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.

Artikel 18

Uppsägning

(1) Varje avtalsslutande part får när som helst skriftligen meddela den andra avtalsslutande parten att den har beslutat att säga upp detta ramavtal.

(2) Ramavtalet upphör då att gälla tidigast två år efter den dag då den andra avtalsslutande parten har tagit emot meddelandet om inte uppsägningen återkallas genom överenskommelse före utgången av denna period.

(3) De avtalsslutande parterna ska gemensamt fastställa och fördela kostnaden för uppsägningen.

Artikel 19

Övergångsbestämmelser för redan befintliga överenskommelser

Överenskommelser som redan gjorts när detta ramavtal träder i kraft ska bedömas och eventuellt revideras i enlighet med bestämmelserna i detta ramavtal.

Artikel 20

Registrering hos ICAO

Detta ramavtal och de avtal som ska ingås mellan de behöriga myndigheterna ska registreras hos ICAO-rådet i enlighet med bestämmelserna i artikel 83 i Chicagokonventionen.

Artikel 21

Ikraftträdande och varaktighet

(1) De avtalsslutande parterna ska skriftligen meddela varandra när de har slutfört sina konstitutionella förfaranden som är nödvändiga för att detta ramavtal ska träda i kraft. Ramavtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det sista meddelandet har tagits emot. Ramavtalet ska gälla till dess att det sägs upp i enlighet med

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 Agreement 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.

Article 19

Transitional Measures for Arrangements already in Operation

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.

Article 20

ICAO Registration

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.

Article 21

Entry into Force and Duration

(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

artikel 18 ovan.

(2) De behöriga myndigheterna ska genom skriftväxling komma överens om när trafiken över nationsgränserna och gränserna för luftinformationsregionerna ska inledas.

Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal.

Som skedde i Stockholm den 23 juni 2010 i två exemplar på engelska språket.

För Konungariket Sveriges regering

För Republiken Finlands regering

Bilaga

Avgränsat luftrum för delegering av ansvaret för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster

Inom Finlands flyginformationsregion/övre flyginformationsregion (FIR/UIR)

Område: KVARKEN

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

Höjdgränser: FL95-FL660

remain in force until terminated in accordance with Article 18 above.

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

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

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

For the Government of
the Kingdom of Sweden

For the Government of
the Republic of Finland

Appendix

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

Within the Finland FIR/UIR

Area: KVARKEN

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

Vertical limits: FL95-FL660