

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av avtalet om inrättande av ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock mellan Estland, Finland, Lettland och Norge samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att riksdagen ska godkänna avtalet om inrättande av ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock mellan Estland, Finland, Lettland och Norge samt förslaget till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Avtalet undertecknades i juni 2012.

Avsikten med avtalet är att med stöd av 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, nedan *SES II-förordningen*, inrätta ett gränsöverskridande nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock före utgången av den i förordningen föreskrivna tidsfristen den 4 december 2012.

Genom avtalet genomförs de i förordningen fastställda målen att förbättra flygsäkerheten, minska skadlig miljöpåverkan, öka flygtrafikens smidighet och sänka kostnaderna. Dessutom förnyas strukturerna för luftrumsplanering, skapas förutsättningar för ibruktandet av nya tekniska lösningar och möjliggörs en förbättrad samordning av luftrumsplaneringen mellan de avtalsslutande staterna.

Genom avtalet påverkas inte de avtalsslutande staternas suveränitet i fråga om det egna luftrummet. Genom avtalet begränsas inte heller de avtalsslutande staternas behörighet i frågor som gäller allmän ordning, allmän säkerhet och försvaret.

Inrättandet av ett funktionellt luftrumsblock har funktionella och ekonomiska konsekvenser för både den civila luftfarten och för det militära försvaret.

I avtalet ingår bestämmelser om samarbete mellan de avtalsslutande staternas ministerier, nationella tillsynsmyndigheter och tjänsteleverantörer. De nationella tillsynsmyndigheterna får med stöd av avtalet ingå avtal om tekniska och funktionella frågor. Enligt avtalet ska de behöriga myndigheterna godkänna avtal mellan tjänsteleverantörer som gäller tjänster som tillhandahålls över nationsgränserna innan dessa avtal träder i kraft.

Ålands demilitariserade och neutrala ställning har beaktats i avtalet.

Avtalet träder i kraft 30 dagar efter att det sista ratificerings-, godtagande- eller godkännandeinstrumentet har deponerats hos deponitarier. Avtalets ikraftsättandelag avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet samtidigt som avtalet träder i kraft för Finland.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 INLEDNING	3
1.1 Det gemensamma europeiska luftrummet	3
1.2 Beredningen av avtalet om inrättande av ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock	3
2 NULÄGE	5
2.1 Chicagokonventionen	5
2.2 EU:s lagstiftning	5
2.3 Användning av luftrummet och luftrumsplanering	9
2.4 Den nationella tillsynsmyndigheten	10
2.5 Tillhandahållande av flygtrafiktjänster	11
2.6 Civilt och militärt samarbete inom luftfart och beslutsfattande	12
2.7 Frågor som hänför sig till försvaret och allmän ordning	13
2.8 Ålands demilitarisering	15
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	15
3.1 Målsättning	15
3.2 De viktigaste förslagen	16
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	16
4.1 Ekonomiska konsekvenser	16
4.2 Konsekvenser för statsrådets och den nationella tillsynsmyndighetens verksamhet	18
4.3 Konsekvenser för tillhandahållande av flygtrafiktjänster	18
4.4 Konsekvenser för det militära försvaret	19
4.5 Konsekvenser för flygsäkerheten och miljön	19
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	19
DETALJMOTIVERING	20
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	20
Kapitel 1 Allmänna principer	21
Kapitel 2 Förvaltningen av NEFAB	24
Kapitel 4 Harmonisering	29
Kapitel 6 Avgifter	31
Kapitel 7 Tillsyn	31
Kapitel 8 Prestation	33
Kapitel 9 Ansvarsskyldighet	33
Kapitel 10 Institutionella bestämmelser	34
2 LAGFÖRSLAG	36
3 IKRAFTTRÄDANDE	36
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE OCH BEHANDLINGSORDNING	36
4.1 Fördelningen av behörigheten mellan unionen och medlemsstaterna	36
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen	40
4.3 Behandlingsordning	43
LAGFÖRSLAG	44
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet om inrättande av ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock mellan Republiken Estland, Republiken Finland, Republiken Lettland och Konungariket Norge	44
FÖRDRAGSTEXT	45

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

1.1 Det gemensamma europeiska luft- rummet

Utvecklandet av det gemensamma europeiska luftrummet (Single European Sky, SES) inleddes i början av 2000-talet, när Europeiska kommissionen upprättade ett handlingsprogram för genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet. Syftet med projektet för det gemensamma europeiska luftrummet är att förebygga och eliminera de olägenheter som orsakas många EU-medlemsstater av att luftrummet stockar sig och flygtrafiken försenas. Projektets viktigaste mål är att öka kapaciteten av systemet för flygledningstjänst. Som en följd av ökad kapacitet uppnås bl.a. rakare flygvägar, inbesparingar i flygtiderna, mer exakta tidtabeller och mindre utsläpp från luftfart. Det gemensamma europeiska luftrummet har främjats bl.a. genom lagstiftningsprojekt och genom att utveckla de tekniska systemen. Europeiska unionens (EU) anslutning 2002 som medlem i Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst Eurocontrol hade en viktig betydelse för utvecklandet av det gemensamma europeiska luftrummet. Eurocontrols syfte är att främja effektiviteten av luftrumets användning, flygtrafikens smidighet och flygsäkerheten. Organisationen strävar efter att hindra trafikstockning genom att samordna trafikflödena och optimera luftrumets användning.

Ett av de viktigaste elementen i det gemensamma europeiska luftrummet är inrättande av funktionella luftrumsblock (Functional Airspace Block, FAB). Syftet med funktionella luftrumsblock är att förbättra flygtrafikens säkerhet, minska miljöpåverkan av flygtrafik samt främja luftfartssystemets allmänna kvalitet genom att effektivisera flygledningstjänsten. Bestämmelser om funktionella

luftrumsblock ingår i 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, nedan *SES II-förordningen*. Förordningen förutsätter att medlemsstaterna ska inrätta funktionella luftrumsblock före den 4 december 2012.

Med funktionella luftrumsblock avses luftrumsblock som grundar sig på operativa krav och som har inrättats oberoende av nationsgränser. I funktionella luftrumsblock tillhandahålls flygtrafiktjänsterna och de funktioner som hänförs till dem på prestationsbasis och på ett optimerat sätt för att kunna inleda ett närmare samarbete mellan leverantörer av flygtrafiktjänster, eller när det är ändamålsenligt, för att kunna använda en enda tjänsteleverantör.

Tills vidare har två funktionella luftrumsblock inrättats i Europa: ett funktionellt luftrumsblock mellan Storbritannien och Irland samt ett dansk-svenskt funktionellt luftrumsblock. Utöver dessa pågår för närvarande arbete för att inrätta sex andra luftrumsblock utöver det nordeuropeiska.

Inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet gäller civil luftfart, men det har direkta och indirekta konsekvenser också för det militära försvaret.

1.2 Beredningen av avtalet om inrättande av ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock

Förhandlingarna om inrättande av ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock (North European Functional Airspace Block, NE-FAB) inleddes mellan tjänsteleverantörerna i Island, Lettland, Norge, Sverige, Finland, Danmark och Estland 2008. De avtalsslutande parterna började rekognosera ett eventu-

ellt samarbete 2010. Sverige och Danmark drog sig ur projektet i februari 2011. Huvudorsaken till att Sverige och Danmark drog sig ur projektet var att grunden för det dansk-svenska funktionella luftrumsblocket är en gemensam tjänsteleverantör, bolaget NUAC. Utgångspunkten för NEFAB-avtalet är att varje avtalsslutande stat kan utse en egen tjänsteleverantör i sitt luftrum.

Projektet fortsatte mellan fem stater, vars tjänsteleverantörer slutförde genomförbarhetsstudien för NEFAB under våren 2011. Utifrån genomförbarhetsstudien bedömde de nationella tillsynsmyndigheterna i juni 2011 att NEFAB uppfyller de nio krav som ingår i SES II-förordningen. Island drog sig ur projektet i juni 2011. I bakgrunden till att Island drog sig ur projektet var tolkningsoklarheter i fråga om tillämpningen av SES-förordningarna i Island. Genomförbarhetsstudien uppdaterades i augusti 2011 som en följd av att Island drog sig ur projektet. NEFAB-staternas ministrar avgav en gemensam avsiktsförklaring om inrättande av NEFAB den 30 augusti 2011.

I september 2011 gjorde de nationella tillsynsmyndigheterna i de avtalsslutande staterna i NEFAB en ny bedömning enligt vilken NEFAB i fråga om de fyra länderna uppfyller de krav som ställs i SES II-förordningen. De egentliga avtalsförhandlingarna inleddes mellan Lettland, Norge, Finland och Estland under sommaren 2011 och slutfördes vid utgången av 2011 medan Finland var ordförandelandet för NEFAB-staterna. Avtalstexten paraferades i december 2011.

Vid utarbetandet av avtalet har man i tillämpliga delar utnyttjat det modellavtal som Eurocontrol utarbetat för inrättande av funktionella luftrumsblock samt avtalen gällande inrättandet av två centraleuropeiska funktionella luftrumsblock (FAB Europe Central och FAB Central Europe).

NEFAB-projektet presenterades för första gången i kommittén för det gemensamma europeiska luftrummet, nedan *SES-kommittén*, i november 2011.

I samband med inrättandet av NEFAB och efter att ha parafererat avtalet lämnade Estland, Finland, Lettland och Norge kommissionen den 22 december 2011 också de uppgifter

som krävs enligt kommissionens förordning (EU) nr 176/2011 om de uppgifter som ska lämnas innan ett funktionellt luftrumsblock inrättas och ändras.

Europeiska kommissionen ordnade ett samråd i anslutning till inrättandet av NEFAB den 6 februari 2012 i Bryssel. Kommissionen, Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa), andra medlemsstater och relevanta parter (tredjeländer som angränsar till det funktionella luftrumsblocket, luftrumets användare, grupper av användare av luftrummet, fackorganisationer som representerar personalen samt leverantörerna av flygtrafiktjänster i det funktionella luftrumsblocket) hade möjlighet att inkomma med sina synpunkter både vid samrådet och skriftligt före den 12 mars 2012.

Följande instanser framförde sina synpunkter: kommissionen, Easa, Eurocontrol, Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao), Internationella lufttransportorganisationen (IATA) som representerar flygbolagen och AEA (Association of European Airlines), Suomen Lennonjohtajien Yhdistys ry, den norska intresseorganisationen NITO Avinor (Norwegian Society of Engineers and Technologists), Ilmailutietekniset ry samt EU:s kommitté för kvalitets- och produktionsövervakning. Synpunkterna gällde det mellanstatliga avtalet, avtalen mellan de nationella tillsynsmyndigheterna, avtalen mellan tjänsteleverantörerna samt säkerhet, de funktionella utgångspunkterna för NEFAB-projektet, ekonomiska synpunkter, miljösynpunkter, sociala synpunkter och prestation. Den mest betydande av synpunkterna var förslaget från Europeiska kommissionen att inrätta ett gemensamt luftrumsblock med Sverige och Danmark före den 4 december 2012. Medlemsstaterna är inte skyldiga att införa ändringar utifrån de synpunkter som framförts, men de ska analysera de framförda synpunkterna på lämpligt sätt före inrättandet av det funktionella luftrumsblocket.

De avtalsslutande staterna i NEFAB analyserade synpunkterna på vederbörligt sätt och behandlade en eventuell sammanslagning med det dansk-svenska funktionella luftrumsblocket. De avtalsslutande staterna konstaterade att inrättande av ett gemensamt luftrumsblock hade varit det ursprungliga målet,

men att Sverige och Danmark liksom också Island ansett att de inte kan fortsätta NEFAB-samarbetet. De avtalsslutande staterna i NEFAB konstaterade att NEFAB uppfyller de krav som ställs i SES II-förordningen och att man kan fortsätta utveckla blocket planerligt mellan de fyra staterna. Säkerställandet av samordningen med angränsande funktionella luftrumsblock hör i NEFAB till NEFAB-rådets uppgifter. Vidare erkänns i inledningen till avtalet vikten av ett fortsatt nära samarbete med Island, det dansksvenska funktionella luftrumsblocket och andra angränsande funktionella luftrumsblock med tanke på en eventuell framtida sammanslagning. De avtalsslutande staterna i NEFAB har kontaktat Sverige, Danmark och Island för att utreda samarbetsmöjligheterna närmare. Dessutom har de nationella tillsynsmyndigheterna och tjänsteleverantörerna i de avtalsslutande staterna i NEFAB ökat sitt samarbete med myndigheterna och tjänsteleverantörerna i Sverige, Danmark och Island.

Utifrån de synpunkter som inkom förtydligades artikel 9.2 f som hänför sig till NEFAB-rådets uppgifter så att NEFAB-rådet inte godkänner utan endast främjar den gemensamma processen för utnämningar av leverantör av flygtrafikledningstjänst. Dessutom infördes i avtalstexten några tekniska ändringar.

Avtalet undertecknades den 4 juni 2012. Dessutom undertecknade trafikministrarna i de avtalsslutande staterna i NEFAB den 6 juni 2012 en gemensam avsiktsförklaring om NEFABs förvaltning innan avtalet träder i kraft samt om viljan att samarbeta med angränsande funktionella luftrumsblock och stater.

De avtalsslutande staterna utarbetade en förklarande rapport till avtalet för att underlätta en likriktad tolkning av avtalet. I rapporten har man strävat efter att analysera innehållet i avtalet artikel för artikel. Den förklarande rapporten är inte rättsligt bindande, utan den är ett hjälpmedel vid tolkningen av avtalet. De avtalsslutande staterna har utnyttjat den förklarande rapporten i de nationella förfarandena för ikraftsättande av avtalet.

2 Nuläge

2.1 Chicagokonventionen

Konventionen angående internationell civil luftfart (FördrS 11/1949), nedan *Chicagokonventionen*, undertecknades den 7 december 1944 och trädde i kraft internationellt den 4 april 1947. Konventionen har satts i kraft i Finland den 22 april 1949 genom statsrådets förordning 331/1949. Genom Chicagokonventionen inrättades Icao som är ett av FN:s fackorgan. I Chicagokonventionen har man kommit överens om principer och åtgärder för att utveckla den internationella civila luftfarten så att den är säker och väl organiserad. Utvecklandet av flygregler och andra internationella normer, rekommendationer och principer som behövs för den civila luftfartens säkerhet och smidighet sker inom ramen för Icao. De tekniska bestämmelserna publiceras som bilagor till konventionen. För närvarande har Icao 191 medlemsstater, dvs. i praktiken alla länder som idkar luftfart är medlemmar i organisationen. Chicagokonventionen gäller civila luftfarkoster, men inte statsluftfarkoster.

2.2 EU:s lagstiftning

SES-förordningarna

Flygledningstjänsten har införlivats i den europeiska transportpolitiken genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet, nedan *ramförordningen*, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet, nedan *förordningen om tillhandahållande av tjänster*, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet, nedan *förordningen om luftrummet* och genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst, nedan *förordningen om driftskompatibilitet*. Dessa förordningar kallas SES I-förordningar.

Genom SES II-förordningen från 2009 granskades alla fyra SES I-förordningar. I bakgrunden till avgivandet av SES II-förordningen fanns behovet att granska den lagstiftning som gäller det gemensamma europeiska luftrummet. Dessutom hade Europeiska kommissionen bedömt att det europeiska systemet för flygledningstjänst höll på att närma sig gränsen för sin kapacitet och att det fanns utrymme för en förbättring av dess effektivitet.

Ramförordningen innehåller ramarna för lagstiftningen för inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet. Syftet med det gemensamma europeiska luftrummet är att förbättra de nuvarande säkerhetsstandarderna för luftfart, att bidra till en hållbar utveckling av lufttransportsystemet och att förbättra den övergripande kvaliteten på systemet för flygledningstjänst (ATM) och flygtrafiktjänster (ANS) för allmän flygtrafik i Europa, i syfte att tillgodose kraven från luftrummet alla användare. Enligt ramförordningen ska det gemensamma europeiska luftrummet omfatta ett sammanhängande alleuropeiskt nät av flygvägar, flygvägsförvaltning och system för flygledningstjänst, vilket bygger på säkerhet samt effektivitetsrelaterade och tekniska hänsynstaganden till nytta för luftrummet användare.

I förordningen om tillhandahållande av tjänster ingår bestämmelser om tillhandahållande av flygtrafiktjänster i det gemensamma europeiska luftrummet. Syftet med förordningen är att ställa gemensamma krav för ett säkert och effektivt tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom unionen.

Förordningen om luftrummet gäller organisation och användning av luftrummet, flygtrafiktjänsternas funktion, optimering av luftrummet samt flödeskontroll. Förordningen förutsätter att medlemsstaterna sörjer för att principen om flexibel användning av luftrummet tillämpas enhetligt i det gemensamma europeiska luftrummet.

Förordningen om driftskompatibilitet innehåller bestämmelser om kompatibilitet för det europeiska nätverket för flygledningstjänst. Förordningens syfte är att uppnå kompatibilitet med de olika systemen, komponenterna och därtill hörande förfarandena i det europeiska nätverket för flygledningstjänst

samt att säkerställa ett snabbt ibruktagande av nya driftsystem eller tekniker.

SES-förordningarna tillämpas i alla avtalslutande stater i NEFAB. De är direkt tillämpliga i EU-medlemsstaterna och i Norge grundar sig deras bindande verkan på ett beslut av den gemensamma EES-kommittén med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet från år 1994.

SES I-förordningarna och SES II-förordningarna har behandlats av riksdagen (U 3/2002 rd och U 42/2008 rd). Trots att förordningarna gäller civil luftfart, ansågs det i detta sammanhang vara viktigt att beakta behoven hos det militära försvaret, eftersom förordningarna har direkt inverkan också på militär luftfart.

Enligt ramförordningen påverkar SES-förordningarna inte medlemsstaternas suveränitet i fråga om det egna luftrummet. Förordningarna hindrar inte heller att åtgärder vidtas som är nödvändiga för att skydda viktiga säkerhets- eller försvarsintressen. Förordningarna gäller inte militära uppdrag eller militär utbildning. SES-förordningarna påverkar inte heller de rättigheter och skyldigheter hos medlemsstaterna som följer av Chicagokonventionen. Trots att EU-lagstiftningen bara gäller ordnande av civil luftfart, påverkar förordningarna också militär luftfart på grund av det begränsade luftrummet. Medlemsstaterna ska på den nationella nivån bedöma behoven hos den civila och militära luftfarten när beslut om användningen av luftrummet fattas.

I samband med att ramförordningen antogs, avgav medlemsstaterna i EU ett yttrande om militära frågor som hänför sig till det gemensamma europeiska luftrummet. I yttrandet förbinder sig medlemsstaterna att samverka sinsemellan med beaktande av militära behov och att effektivisera det nära samarbetet mellan det civila och det militära området för att säkerställa en säker och effektiv användning av luftrummet.

Funktionella luftrumsblock är viktiga verktyg för möjliggörandet av ett ökat samarbete mellan leverantörer av flygtrafiktjänster för att förbättra kapaciteten och för att uppnå synergifördelar. Bestämmelser om funktionella luftrumsblock ingår i artikel 9 a i SES II-förordningen. Förordningen förutsätter att

medlemsstaterna ska inrätta funktionella luft-
rumsblock före den 4 december 2012. Det är
nödvändigt att inrätta funktionella luftrumms-
block för att uppnå en ökad kapacitet och ef-
fektivitet i nätverket för flygledningstjänsten
i det gemensamma europeiska luftrummet.
Funktionella luftrummsblock behövs också för
upprätthållandet av en hög säkerhetsnivå, för
förbättringen av luftrumssystemets övergrip-
ande kvalitet och för en minskad miljöpå-
verkan av luftfart. För att optimera gränssnit-
ten för de funktionella luftrummsblocken måste
de olika luftrummsblocken samarbeta sins-
emellan, och vid behov ska de också samar-
beta med tredjeländer.

Enligt SES II-förordningen ska funktionel-
la luftrummsblock uppfylla nio krav. Funktio-
nella luftrummsblock ska stödja sig på en flyg-
säkerhetsbevisning, möjliggöra optimerad
användning av luftrummet med beaktande av
flygtrafikflödena, säkerställa förenlighet med
det europeiska flygvägsnätet som inrättats i
enlighet med förordningen om luftrummet, moti-
veras av det sammanlagda mervärdet, inbe-
gripet optimal användning av tekniska och
människa resurser, grundat på lönsamhets-
analyser, säkerställa en löpande och flexibel
överföring av ansvaret för flygkontrolltjän-
sten mellan flygtrafikledningsenheter, säker-
ställa förenlighet mellan de olika luftrumms-
konfigurationerna, bland annat genom att op-
timera de befintliga flyginformationsregio-
nerna, uppfylla de villkor som härrör från re-
gionala överenskommelser som har ingåtts
inom Icao, respektera befintliga regionala av-
tal vid ikraftträdandet av denna förordning,
särskilt avtal med europeiska tredjeländer,
och underlätta förenlighet med prestations-
mål för hela gemenskapen.

Enligt förordningen om tillhandahållande
av tjänster kan ett funktionellt luftrummsblock
inrättas endast genom ett gemensamt avtal
mellan alla sådana medlemsstater och vid
behov tredjeländer som ansvarar för någon
viss luftrummsdel som ingår i det funktionella
luftrummsblocket i fråga. Innan kommissionen
underrättas om inrättandet av ett funktionellt
luftrummsblock, ska medlemsstaten eller med-
lemsstaterna i fråga lämna kommissionen,
övriga medlemsstater och andra berörda in-
stanser tillräckliga uppgifter för att dessa in-
stanser ska kunna framföra sina synpunkter.

Förordningen om lämnande av information

Kommissionens förordning (EU) nr
176/2011 innehåller bestämmelser om de
uppgifter som ska lämnas kommissionen,
Easa, övriga medlemsstater och parterna in-
nan ett funktionellt luftrummsblock inrättas
och ändras. Uppgifterna ska motsvara målen
för de funktionella luftrummsblocken och ska
hjälpa de avtalsslutande staterna att säkerstäl-
la förenligheten med övriga åtgärder gällande
det gemensamma europeiska luftrummet. I
fråga om de skyldigheter som hänför sig till
säkerhet ska de avtalsslutande staterna säker-
ställa att de *de facto* uppfyller sina skyldighe-
ter när de inrättar ett funktionellt luftrumms-
block. De ska påvisa och ge behövliga säker-
heter om att inrättandet och förvaltningen av
ett funktionellt luftrummsblock sker säkert,
samt beakta säkerhetsledningsåtgärder som
vidtagits av de avtalsslutande staterna och le-
verantörerna av flygtrafiktjänst i anslutning
till inrättandet av det funktionella luftrumms-
blocket och i synnerhet deras uppgifter och
skyldigheter i anslutning till säkerheten.

Sesar-förordningen

Forsknings- och utvecklingsprogrammet
Sesar (Single European Sky Air Traffic Ma-
nagement Research Programme), vilket
kommissionen inlett i samarbete med med-
lemsstaterna och Eurocontrol, utgör den tek-
niska pelaren i projektet gällande det gemen-
samma europeiska luftrummet. Sesar syftar
till att modernisera och i tekniskt hänseende
harmonisera luftrumsplaneringen i Europa
genom att harmonisera och samordna de sy-
stem, anläggningar och operativa funktioner i
medlemsstaterna som avviker från varandra.
Syftet med Sesar är att för unionen utveckla
en flygledningsinfrastruktur med en kapacitet
på högsta nivå, genom vilken flygtrafikens
säkra och miljövänliga utveckling säkerställs.

Sesar-programmet består av en definitions-
fas (2005-2007), en utvecklingsfas (2007-
2016) och en installationsfas (2014-2020).
För administrationen av programmets ut-
vecklingsfas har ett konsortium inrättats som
grundar sig på ett partnerskap mellan den of-

fentliga och privata sektorn. EU och Eurocontrol är grundande medlemmar. Rådet har avgett förordning (EG) nr 219/2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar). Partnerskapet mellan den offentliga och privata sektorn möjliggör en effektivisering och samordning av forsknings- och utvecklingsåtgärder för flygledningstjänst inom EU och underlättar anskaffning av gemensam lånefinansiering.

Förordningen om flexibel användning av luftrummet

Syftet med kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet, nedan *förordningen om flexibel användning av luftrummet*, är att stärka de principer, enligt vilka luftrummet inte borde reserveras uteslutande för den civila eller militära luftfartens behov. Användningen av luftrummet borde ses som ett enda sammanhängande område, där behoven hos luftrummet alla användare ska beaktas så långt som möjligt.

En effektiv användning av luftrummet förutsätter regler och normer. Enhetliga förfaranden är särskilt viktiga för funktionella luftrumsblock. Det krävs att medlemsstaterna samarbetar över nationsgränserna och/eller över gränserna för flyginformationsregionerna för att genomföra en flexibel användning av luftrummet och i den gränsöverskridande verksamheten ska i synnerhet detta utnyttjas. Enligt förordningen om flexibel användning av luftrummet ska medlemsstaterna i gränsöverskridande verksamhet säkerställa att enheter som tillhandahåller tjänster för både civil och militär luftfart kommer överens sinsemellan om gemensamma förfaranden. Till förordningens grundläggande principer hör att luftrumsreservation för exklusiv eller särskild användning av användarkategorier ska vara av tillfällig natur. Särskilda luftrumsreservationer ska endast tillämpas under begränsade tidsperioder med utgångspunkt från den faktiska användningen. En luftrumsreservation ska hävas så snart den verksamhet som föranledde reservationen upphör.

Förordningen om prestationssystemet

Kommissionen har avgett förordningen (EU) nr 691/2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om ändring av förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster. Med stöd av förordningen har kommissionen genom sitt beslut (2011/121/EU) uppställt prestationsmål i fråga om miljökonsekvenser, systemets kapacitet och kostnadseffektivitet för åren 2012–2014. Finland upprättade en nationell prestationsplan för åren 2012–2014 under sommaren 2011. För flygtrafiktjänster som utsedda leverantör av flygtrafiklednings-tjänst och flygvädertjänst tillhandahåller har nationella prestationsmål fastställts så att de sammanlänkas till en del av målen på unionsnivå. Den följande prestationsplanen ska utarbetas inom ramen för NEFAB.

Förordningen om tillhandahållande av flygtrafiktjänster

Kommissionen har avgett genomförandeförordningen (EU) nr 1035/2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster. I förordningen fastställs gemensamma krav som måste uppfyllas för att den nationella certifieringsmyndigheten får bevilja certifikat till leverantörer av flygtrafiktjänster. Enligt förordningen är det möjligt att göra undantag från villkoren för erhållande av certifikat om leverantören av flygtrafiktjänster väljer att avstå från möjligheten att tillhandahålla gränsöverskridande tjänster.

Förordningar gällande avgifter

I förordningen om tillhandahållande av tjänster ingår bestämmelser om ett avgiftssystem för flygtrafiktjänster. Enligt artikel 14 är syftet med avgiftssystemet att öka transparensen i bestämmandet, fastställandet och uttagandet av avgifter av luftrummet användare. Avgiftssystemet ska vara förenligt med artikel 15 i Chicagokonventionen och med Eurocontrols system gällande uttagande av undervägsavgifter. Enligt artikel 15 i förordningen om tillhandahållande av tjänster ska avgiftssystemet grunda sig på de kostnader

för flygtrafiktjänster som uppstår för tjänsteleverantörer när de verkar för lufrumsanvändarnas bästa. Artikel 15 innehåller också allmänna principer som ska iakttas när grunderna för kostnaderna fastställs för avgifterna. En fortsatt uppföljning av kravenligheten i förhållande till de regler och principer som framförs ovan har i artikel 16 i förordningen om tillhandahållande av tjänster getts i uppgift till kommissionen i samarbete med medlemsstaterna.

I kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster åläggs medlemsstaterna och tjänsteleverantörer som är verksamma i medlemsstaterna skyldigheter avseende inrättande av en avgiftszon. Enligt förordningen ska medlemsstaterna inrätta avgiftszoner i det luftrum som faller under deras ansvarsområde där flygtrafiktjänster levereras till luftrumets användare. Avgiftssystemet ska möjliggöra en optimal användning av luftrummet för trafikflödena i luften, framför allt i funktionella luftrumsblock. I förordningen ingår också bestämmelser om det sätt på vilket undervägsavgifter och terminalavgifter ska fastställas. Regleringen gällande avgiftssystemet har kompletterats genom kommissionens förordning (EU) nr 1191/2010 om ändring av förordning (EG) nr 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster.

Nätförvaltaren för EU:s nätverk för flygledningstjänst

I enlighet med artikel 6 i förordningen om luftrummet har kommissionen genom sitt beslut (C(2011) 4130 final) utsett Eurocontrol som nätförvaltare för EU:s nätverk för flygledningstjänst. Utseendet av Eurocontrol till nätförvaltare innebär att det gemensamma luftrummet kan tillämpas också utanför EU:s gränser och det omfattar sålunda över 40 stater. Nätförvaltarens uppgift är att främja inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet och att delta i Sesar-programmets genomförande i enlighet med generalplanen för flygledningstjänsten (Air Traffic Management Master Plan). Nätförvaltaren är således en viktig aktör vid förbättrandet av pre-

stationen av luftrumets användning och förvaltaren rapporterar direkt till SES-kommittén om sina åtgärder.

Förordningen om säkerhetstillsyn

Kommissionen har avgett genomförandeförordning (EU) nr 1034/2011 om säkerhetstillsyn inom flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 691/2010. I förordningen fastställs de krav som ska tillämpas vid behöriga myndigheters säkerhetstillsyn avseende flygtrafiktjänster, flödesplanering, luftrumsplanering för allmän flygtrafik och andra nätverksfunktioner. På de ovan nämnda områdena ska den behöriga myndighet som utför säkerhetstillsyn förvissa sig om att tjänster tillhandahålls säkert och att tillämpliga myndighetskrav gällande säkerheten samt de genomförandearrangemang som gäller dem blir iakttagna. Den behöriga myndigheten ska årligen rapportera om sina tillsynsåtgärder enligt förordningen. I situationer där det är fråga om tillhandahållande av tjänster över nationsgränserna, är det de berörda medlemsstaternas skyldighet att specificera och fördela ansvaret i fråga om säkerhetstillsynen på ett sätt som möjliggör att förordningens mål uppfylls.

2.3 Användning av luftrummet och luftrumsplanering

Enligt Europeiska kommissionen rör sig via de ca 440 flygplatserna i EU för närvarande ca 1,4 miljarder resenärer årligen. I EU:s luftrum flygs dagligen ca 26 000 flyg, och på årsbasis flygs ca 10 miljoner flyg. Antalet flyg beräknas årligen växa upp till 5 procent, vilket innebär att det om 20 år finns ca 16,9 miljoner flyg per år. Det nuvarande systemet för flygtrafiktjänst anses inte kunna sköta så stora trafikmängder utan oskäligen dröjsmål och kostnader för flygbolag och resenärer. EU:s mål är att halvera kostnaderna för systemet för flygtrafiktjänst senast till det att trafikmängderna har fördubblats i förhållande till nivån för 2005.

Inom NEFAB-området finns ca 90 flygplatser och antalet flyg är nuförtiden ca 1,2 miljoner per år. Nuförtiden flygs ca 230 000

flyg inom finskt territorium. Livligast är trafiken i de södra delarna av NEFAB, genom vilka områdets största trafikflöden går över Östersjön till Centraleuropa och tillbaka. Också flygen mellan Europa och Nordamerika använder detta luftrum. Enligt Eurocontrols prognos växer det årliga antalet flyg inom NEFAB-området till 1,4 miljoner före 2015 och till 1,7 miljoner före 2020.

I EU är luftrumsstrukturen splittrad, eftersom luftrummet byggs upp av kontrollområden som följer gränserna för medlemsstaternas ansvarsområden. Systemet för flygledningstjänst är föråldrat och grundar sig i stor utsträckning på gammal teknik. Luftrummen är för närvarande uppdelat i sektorer i praktiken så att tjänsteleverantören fastställs i enlighet med de nationella ansvarsområdena och inte nödvändigtvis utifrån det mest ändamålsenliga utgångspunkten operativt sett. Ett sådant arrangemang garanterar inte den bästa möjliga servicestrukturen för luftrumets användare. Inom NEFAB-området finns 30 sektorer för områdeskontroll. Till Finlands flyginformationsregion hör sju luftrumssektorer.

Tillhandahållandet av gränsöverskridande flygtrafiktjänster förekommer inom NEFAB-området endast i liten skala och i små delar av luftrummet. Inom det finska ansvarsområdet tillhandahålls gränsöverskridande flygtrafiktjänster på Kvarkenområdet och i norr på Halti- och Mantoområdet. På dessa områden vore det opraktiskt att överföra flygledningsansvaret för en kort tid från en svensk eller norsk flygledningseenhet på motsvarande finsk, fastän flygvägen en kort sträcka skulle gå in i finskt luftrum.

Med luftrumsplanering avses enligt definitionen i ramförordningen 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 luftrumets användare utifrån kortsiktiga behov. Luftrumsplaneringen ingår som en del i en suverän stats självbestämmanderätt och genom den garanteras också verksamhetsmöjligheter för försvaret. Beslut om luftrumsplanering och flygledningstjänst samt trafikprioritering fattas nationellt med beaktande av EU-lagstiftningen.

En cell för luftrumsplanering (Airspace Management Cell, AMC) ansvarar för den dagliga planeringen av luftrumets användning och för samordningen.

Målet är att använda luftrummet optimalt och effektivt. I de avtalsslutande staterna i NEFAB följs principerna för flexibel användning av luftrummet i enlighet med förordningen om flexibel användning av luftrummet. Syftet med flexibel användning av luftrummet är framför allt att säkerställa en effektiv samordning mellan civil och militär luftfart. Vid användningen av luftrummet måste man beakta både de ekonomiska intressena av kommersiell luftfart och den militära luftfartens rätt att få använda luftrummet. I en särskild skyddsklausul i ramförordningen konstateras att förordningen inte hindrar medlemsstaterna från att tillämpa åtgärder som behövs för skyddet av centrala säkerhets- eller försvarsintressen, såsom verkställande av militär utbildning, inklusive de möjligheter till övning som behövs. Således har medlemsstaterna en möjlighet att nationellt ordna luftrumets användning så att den militära utbildnings- och övningsverksamheten sker effektivt och genom uppfyllande av prestationskraven.

Eurocontrol tar ut Finlands, Norges och Lettlands flygtrafiktjänstavgifter. Estland har ett eget nationellt system för uttagande av avgifterna. För närvarande utgör varje luftrum som ansvaras för av en avtalsslutande stat en separat avgiftszon. Avgifterna för flygtrafiktjänst varierar i betydande grad mellan de olika avtalsslutande staterna. I Norge är avgifterna för närvarande de högsta bland de avtalsslutande staterna och i Finland de näst högsta. Avgiftsnivån är betydligt lägre i Estland och Lettland än i Norge och Finland. Inom NEFAB försöker man förenhetliga avgiftspolitikerna bl.a. i fråga om fastställandet av grunderna för avgifterna.

2.4 Den nationella tillsynsmyndigheten

Ramförordningen ålägger medlemsstaterna att antingen utse eller inrätta en oavhängig nationell tillsynsmyndighet (National Supervisory Authority, NSA) för att ansvara för de uppgifter som har fastställts i förordningen om tillhandahållande av tjänster. I majorite-

ten av EU:s medlemsstater, inklusive Finland, har den nationella tillsynsmyndighetens uppgifter anförtrotts statens civila luftfartsmyndighet. Med stöd av luftfartslagen (1194/2009) är Trafiksäkerhetsverket Finlands nationella tillsynsmyndighet. I Estland är Lennuamet (Estonian Civil Aviation Authority) nationell tillsynsmyndighet, i Lettland Satiksmes ministrijas (Ministry of Transport) och i Norge Luftfartstilsynet (Civil Aviation Authority – Norway).

Enligt förordningen om tillhandahållande av tjänster hör till den nationella tillsynsmyndighetens huvudsakliga uppgifter att bevilja certifikat för flygtrafiktjänster, att utse leverantörer av flygtrafiktjänster till det lufttrum som staten ansvarar för, säkerställandet av att avgifterna för flygtrafiktjänsterna är lämpliga, tillämpningen av skyddsklausulerna enligt förordningen om driftskompatibilitet och uppföljningen av att verksamheten uppfyller de krav som har ställts. Dessutom ska den nationella tillsynsmyndigheten säkerställa säkerheten och effektiviteten av verksamheten hos leverantörerna av flygtrafiktjänster. I praktiken genomförs tillsynen genom revisioner och inspektioner.

2.5 Tillhandahållande av flygtrafiktjänster

Med flygtrafiktjänster avses enligt ramförordningen flygtrafiklednings-, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster, flygvädertjänst och flygbriefingtjänst. Varje leverantör av flygtrafiktjänster inom EU-området ska enligt artikel 7 i förordningen om tillhandahållande av tjänster inneha ett certifikat för tjänsten i fråga beviljat av den nationella tillsynsmyndigheten. En förutsättning för erhållande av certifikat är att de minimikrav som ställs på organisationen uppfylls bl.a. i fråga om säkerhetshandling och ekonomi. Certifikatet är i kraft inom hela EU-området och medlemsstaterna ska erkänna certifikat som har utfärdats i en annan medlemsstat i enlighet med förordningen om tillhandahållande av tjänster. I certifikatet ska specificeras rättigheterna och skyldigheterna hos leverantörerna av flygtrafiktjänster samt beaktas i synnerhet säkerhetshänsyn och rät-

ten hos luftrumets användare att utan diskriminering använda tjänsterna.

Strategier för anskaffning och ibruktagande av kommunikations-, navigations- och övervakningssystem och för deras driftsmetoder utarbetas för närvarande på den nationella nivån med beaktande av de riktlinjer som antagits inom Icao och Eurocontrol. De har genomförts nationellt med undantag för några enskilda projekt, om vilka man kommit överens bilateralt med andra stater. De tekniska system som används för flygtrafiktjänster i de avtalsslutande staterna är olika. Därför har de en begränsad kompatibilitet och möjliggör inte alltid optimerade samordnings- och tjänstestrukturer för luftrumets användare.

Kostnaderna för flygtrafiktjänster inom NEFAB-området var sammanlagt ca 210 miljoner euro år 2009, varav Finlands andel var ca 66 miljoner euro.

Tillhandahållande av flygtrafikledningstjänst

Enligt förordningen om tillhandahållande av tjänster ska medlemsstaterna se till att flygtrafikledningstjänst tillhandahålls med ensamrätt inom vissa luftrumsblock inom det lufttrum som de ansvarar för. Enligt 116 § i luftfartslagen utser kommunikationsministeriet leverantörerna av flygtrafikledningstjänst och fastställer i samband med utseendet de villkor som ska gälla tjänsteleverantören i fråga om ändring, begränsning, tillfälligt upphävande eller återkallande av utseendet. Innan kommunikationsministeriet utser en leverantör av flygtrafikledningstjänst ska det höra inrikesministeriet och försvarsministeriet och beakta särdragen hos den flygtrafikledningstjänst som tillhandahålls inom luftrumsblocket, en bibehållen hög säkerhetsnivå, effektiv användning av luftrummet och möjligheter att utföra uppgifter i anslutning till efterspanings- och räddningstjänst, territorialövervakning och krishantering. Utseendet kan vara tidsbegränsat eller i kraft tills vidare samt begränsat i fråga om produktion och/eller region.

Inom Finlands flyginformationsregion har statsägda Finavia Abp utsetts som leverantör av flygtrafikledningstjänst, med undantag av flyginformationszonerna för flygplatserna i Seinäjoki, St. Michel och Sodankylä. Utse-

endet är tidsbegränsat och gäller till december 2018. Utöver att Finavia Abp producerar flygtrafikledningstjänst med ensamrätt inom finskt luftrum, har bolaget också i uppgift att tillhandahålla flygbriefingstjänst samt kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster och härtill hörande stödtjänster inom Finlands luftrum. På flygplatsen i Seinäjoki tillhandahålls tjänsterna av Rengonharjun säätio och på flygplatsen i St. Michel tillhandahålls tjänsterna av St. Michels stad. För närvarande tillhandahålls ingen flygtrafikledningstjänst på flygplatsen i Sodankylä.

I Estland har till leverantör av flygtrafikledningstjänst utsetts Estonian Air Navigation Services (tills vidare), i Lettland Latvijs Gaisa Satiksme (tidsbegränsat till 2016) och i Norge Avinor (tidsbegränsat till 2012, utseendet ska förlängas under 2012). Dessa organisationer är statsägda genom olika ägararrangemang.

Tillhandahållande av flygvädertjänst

Förordningen om tillhandahållande av tjänster möjliggör att leverantören av flygvädertjänst utses på den nationella nivån. Bestämmelser om utseendet ingår i 116 § i luftfartslagen, enligt vilken kommunikationsministeriet efter att ha hört försvarsministeriet och leverantören av flygtrafikledningstjänst kan utse en leverantör av flygvädertjänst som ska tillhandahålla alla eller vissa former av information om väderförhållanden med ensamrätt inom en del av det luftrum som Finland ansvarar för. Innan kommunikationsministeriet utser en leverantör av flygvädertjänst ska ministeriet ta hänsyn till en bevarad hög säkerhetsnivå och möjligheten att utföra uppgifter som hänför sig till efterspanings- och räddningstjänst, territorialövervakning och krishantering.

Kommunikationsministeriet har utsett Meteorologiska institutet som leverantör av flygvädertjänst (prognoser och varningar) för civil luftfart med ensamrätt inom den finska flyginformationsregionen. Utseendet är tidsbegränsat och gäller till juni 2016. Finavia Abp ansvarar för kommunikationen av den civila luftfartens flygvädertjänst till användarna.

I Finland använder den militära luftfarten alla flygvädertjänster för civil luftfart. För militär luftfart produceras dessutom tjänster som är speciellt utformade för den militära luftfartens behov. Av orsaker som hänför sig till det militära försvaret har försvarsmakten åtagit sig att beställa alla tjänster som den militära luftfarten behöver av Meteorologiska institutet. Enligt 1 § i lagen om Meteorologiska institutet (585/1967) är Meteorologiska institutets uppgift att producera tjänster inom sitt verksamhetsområde, i synnerhet flygvädertjänst, för tryggnad av landets försvar och säkerställande av försvarsmaktens övriga verksamhet. På grund av den integrerade produktionen av flygvädertjänst för den civila och militära luftfarten anses Meteorologiska institutet även i krissituationer ha förmågan och tillräckliga resurser att producera den flygvädertjänst som försvarsmakten behöver.

I Lettland har Latvian Environment, Geography and Meteorology Agency utsetts som leverantör av flygvädertjänst till 2016 och i Norge Meteorologisk Institutt (tidsbundet till 2012, utseendet förlängs under 2012). I Estland planeras att Estonian Meteorological and Hydrological Institute ska utses till leverantör av flygvädertjänst.

2.6 Civilt och militärt samarbete inom luftfart och beslutsfattande

Inom EU:s regi utövas samarbete mellan civil och militär luftfart på många olika nivåer. SES-kommittén som inrättats genom ramförordningen biträder Europeiska kommissionen i planeringen av det gemensamma luftrummet och ser till att intressena hos alla grupper av användare av luftrummet beaktas på ett balanserat sätt. Kommittén består av två representanter från varje medlemsstat, och Finland företräds av en representant från både civil och militär luftfart. Vid beslutsfattandet har varje medlemsstat en röst.

Eurocontrol säkerställer samordningen av och samarbetet mellan den civila och militära luftfarten i fråga om luftrumets användning. Den civila och den militära luftfartens intressen kan vara företrädda både i Eurocontrols generalförsamling, som använder organisationens högsta beslutsfattande makt, och

i rådet, som styr organisationens verksamhet. CMIC-kommittén (Civil/Military Interface Standing Committee) är ett rådgivande organ för Eurocontrols råd, där Finland företräds av representanter för både civil och militär luftfart.

I Finland fungerar den civila och den militära luftfarten inom ramen för ett s.k. integrerat system för flygtrafiktjänst, vilket innebär att de använder gemensamma strukturer för flygkontrolltjänst, flygplatser i sambruk, informationssystem och personal. Enligt lagen om ombildning av Luftfartsverket till aktiebolag (877/2009) ska Finavia Abp i syfte att främja luftfarten driva och utveckla systemet för flygtrafiktjänst i Finland för den civila och militära luftfartens behov. För flygverksamheten används i allmänhet samma luftrum.

Bestämmelser om samordning av civil och militär luftfart ingår i luftfartslagen. Enligt 118 § i luftfartslagen, kommer försvarsministeriet och kommunikationsministeriet överens om hur behoven inom den civila och den militära luftfarten ska beaktas när flygtrafiktjänster tillhandahålls. När luftrummet används ska enligt lagen principen om flexibel användning av luftrummet tillämpas på det sätt som avses i artikel 7 i förordningen om luftrummet.

Kommunikationsministeriet och försvarsministeriet ingick ett ramavtal om luftrumsplanering i december 2010. I avtalet kommer man överens om samordning av den civila och militära luftfarten i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster, luftrumsplaneringens funktioner samt i fråga om metoder för flygledningstjänst som hänför sig till användningen av luftrummet i enlighet med luftfartslagen och EU-lagstiftningen. Genom avtalet strävar man också efter att främja uppfyllandet av målen i SES-förordningarna. Med stöd av avtalet kommer Trafiksäkerhetsverket och Myndighetsenheten för militär luftfart närmare överens om genomförandet av principerna för en flexibel användning av luftrummet i drifthandboken för luftrumsplanering (ASM-drifthandboken).

I Finland ansvarar delegationen för luftrumsplanering, vilken tillsattes 2010 av statsrådet, för luftrumsplaneringspolitiken. Medlemmar i delegationen är kommunikations-

ministeriet, försvarsministeriet, Myndighetsenheten för militär luftfart samt Trafiksäkerhetsverket. Delegationen för luftrumsplanering har i uppgift att som rådgivande organ behandla frågor som gäller samordning av civil och militär luftfart samt på det strategiska planet identifiera behoven hos luftrumets olika användare och förlika eventuella tvister. Delegationens syfte är att främja säker och effektiv användning av luftrummet. Effektiv användning av luftrummet främjas genom att utveckla och anta nationella verksamhetsprinciper samt uppföljningsmekanismer för användningen av luftrummet (t.ex. en ASM-handbok). De ärenden som behandlas i delegationen bereds av ett gemensamt möte för den civila och militära luftfarten. Utformningen av den nationella ståndpunkten i samband med NEFAB planeras i första hand bli utförd i delegationen för luftrumsplanering.

Luftrumsreserveringar (förbud, begränsningar, farliga områden, övningsreserveringar) ska samordnas med den enhet för luftrumsplanering som finns i samband med områdeskontrollen där både civil och militär luftfart är representerade. I Finland har civila och militära flygledare beviljats certifikat som flygledare på gemensamma grunder, vilket möjliggör ett flexibelt samarbete mellan civil och militär luftfart.

I Estland, Lettland och Norge bestäms militär användning av luftrummet av Natos anvisningar. I Norge används för militär luftfart separata reserverade områden som militära aktörer har förtur att använda. I Estland och Lettland håller man också på att utveckla verksamhetsmodeller. Luftrummet i dessa länder används av medlemsstaterna i Nato bl.a. när de utför övervaknings- och säkerhetsuppgifter i anslutning till den territoriella integriteten.

2.7 Frågor som hänför sig till försvaret och allmän ordning

Till försvarsmaktens uppgifter hör det militära försvaret av Finland, i vilket bl.a. ingår övervakningen av den territoriella integriteten (övervakning av landområden, vattenområden och luftrummet) och tryggheten av den (t.ex. åtgärder för att förhindra eller avvärja

territoriekränkningar), givande av militär utbildning, stödande av andra myndigheter (t.ex. handräckning till polisen eller gränsbevakningsväsendet) och deltagande i internationell militär krishantering. Bestämmelser om dessa uppgifter ingår bl.a. i lagen om försvarsmakten (551/2007), territorialövervakningslagen (755/2000) och i lagen om militär krishantering (211/2006). Dessutom föreskrivs i beredskapslagen (1552/2011) om beredskap inför undantagsförhållanden.

Bestämmelser om militär luftfart ingår i luftfartslagen och i statsrådets förordning om militär luftfart (557/2011). Försvarsministeriets förvaltningsområde har behörighet i frågor som gäller det militära försvaret och militär luftfart.

Till upprätthållandet av allmän ordning och säkerhet hör all den polisverksamhet vars syfte är att skapa och upprätthålla en säker och trivsamt levnads- och verksamhetsmiljö, att bekämpa och förebygga rättskränkningar och störningar samt att avlägsna inträffade störningar och reda ut rättskränkningar som inträffat. Preventiva åtgärder innebär i vid bemärkelse brottsbekämpning i sin helhet. De mest betydande av dessa är möjliggörandet av polisens, gränsbevakningsmyndigheternas och tullens verksamhet samt det stöd och den handräckning som myndigheterna ger andra myndigheter eller nationellt viktiga organisationer. Under vissa villkor kan också en annan stat bistås.

Enligt territorialövervakningslagen kan kommunikationsministeriet när det i enlighet med luftfartslagen utser leverantörer av flygtrafikledningstjänst kräva att den tjänsteleverantör som ska utses bistår territorialövervakningsmyndigheterna genom att sköta territorialövervakningsuppgifter inom sitt eget verksamhetsområde. Enligt territorialövervakningslagen ska om grunderna för det praktiska ordnandet av territorialövervakningsuppgifterna avtalas mellan kommunikationsministeriet och försvarsministeriet. Kommunikationsministeriet förutsatte när det utsåg Finavia Abp till leverantör av flygtrafikledningstjänst att Finavia Abp i tillräcklig grad ska garantera tillgängligheten och kontinuiteten av tjänster bl.a. för behoven hos territorialövervakningen, söknings- och

räddningstjänsterna samt den civila luftfarten.

Enligt territorialövervakningslagen ska leverantören av flygtrafikledningstjänst meddela militär- och gränsbevakningsmyndigheterna om territorieförseelser och territoriekränkningar eller hot om sådana samt med de medel som står till buds vidta åtgärder för att förhindra territorieförseelser och territoriekränkningar.

I Finland ska leverantören av flygtrafikledningstjänst producera information som försvarsmakten behöver i territorialövervakningen, myndighetsverksamheten och i beredskapsplaneringen med beaktande av bestämmelserna om informationssäkerhet och behoven i fråga om beredskap. Leverantörer av flygtrafikledningstjänst ska utbilda sin personal och göra den förtrogen med förfaranden så att den har ett sådant kunnande som försvarsmaktens verksamhet kräver. Om de saker som anges ovan har överenskommit i avtal mellan försvarsmakten och Finavia Abp.

Grunderna för försvarsmaktens territorialövervakningsuppgifter och militära utbildning följer av de krav som ställs på försvarssystemet. De krav som ställs för militär luftfart avviker från kraven för den civila luftfarten. Därför ingår i luftfartslagen bestämmelser om områden där luftfart är inskränkt och om farliga områden samt om undantag för statsluftfartyg bl.a. när det gäller trafikregler för luftfart. De områden som försvarsmakten behöver reserveras i luftrummet enligt behov. I luftfartslagen och i förordningen av statsrådet som utfärdats med stöd av lagen ingår bestämmelser om områden där luftfart är inskränkt och om farliga områden. T.ex. för att trygga militärövningar får Trafiksäkerhetsverket med stöd av luftfartslagen begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst två veckor. Dessutom ska områdeskontrollen bl.a. på begäran av en militärmyndighet begränsa eller förbjuda luftfarten inom ett visst område för en tid av högst ett dygn, om det är nödvändigt för upprätthållande av allmän ordning och säkerhet.

I luftfartslagen ingår bestämmelser om skyldighet för leverantörer av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst att förbereda sig för undantagsförhållanden genom att del-

ta i beredskapsplanering och genom att på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden. Dessutom ska tjänsteleverantörer förbereda sig på att sörja för att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt även under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden.

Under undantagsförhållanden leder och övervakar Trafiksäkerhetsverket lufttransporter och trafiken i samråd med flygvapnet med stöd av beredskapslagen. Dessutom kan Trafiksäkerhetsverket i syfte att trygga ett fungerande samhälle och den militära försvarsberedskapen förbjuda civil luftfart eller begränsa den inom hela landet eller en del av landet samt besluta närmare om användningen av flygplatserna och om användningsbegränsningar.

Av skäl som hänför sig till försvaret samt allmän ordning och säkerhet måste flygledningstjänsten kunna genomföras i alla förhållanden, för att luftrummet vid behov ska kunna användas av de behöriga myndigheterna. Därför måste man bevara en nationell förmåga att snabbt ordna och samordna luftrummet på nytt och att utan dröjsmål begränsa luftfarten inom ett avgränsat område t.ex. för att garantera allmän ordning och säkerhet.

2.8 Ålands demilitarisering

Åland demilitariserades i samband med Parisfreden 1856. Detta innebär att Åland inte får befästas och att militär närvaro inte är tillåten i landskapet. Åland är också ett neutraliserat område och det ska hållas utanför krigshändelser.

Inom ramen för Nationernas förbund ingicks 1921 en konvention angående Ålandsöarnas icke-befästande och neutralisering (FördrS 1/1922), genom vilket bl.a. den demilitarisering som gjorts 1856 bekräftades. Konventionen trädde i kraft för Finland den 6 april 1922. I artikel 2 definieras gränserna för det demilitariserade Åland. Definitionen är tudelad och omfattar ett yttre och inre område. Den demilitariserade zonen bildas av Ålandsöarna och av de territorialvatten som sträcker sig tre sjömil från dem. Konventio-

nen anses också gälla luftrummet ovanför den demilitariserade zonen.

Republiken Finland och de Socialistiska Sovjetrepublikernas Förbund ingick den 11 oktober 1940 ett fördrag angående Ålandsöarna (FördrS 24/1940). I fredsfördraget i Paris 1947 ingår bestämmelser om Ålands demilitarisering.

Ålands särskilda ställning har beaktats i fördraget om Finlands anslutning till Europeiska unionen. Till fördraget hör som en integrerad del ett protokoll som innehåller undantagsarrangemang i fråga om Åland. Dessutom har Finland i samband med ikraftsättandet av Lissabonfördraget konstaterat att fördraget inte påverkar Ålands ställning som demilitariserat och neutraliserat område.

NEFAB-avtalet innehåller bestämmelser om samarbete mellan de civila och de militära sektorerna, men de påverkar inte Ålands ställning eller de internationella fördrag som Ålands neutralitet och demilitariserade ställning grundar sig på. Demilitariseringen betraktas som sedvanerätt och nämns därför inte särskilt i NEFAB-avtalets artiklar. I inledningen till NEFAB-avtalet har Ålands neutralitet och demilitariserade ställning beaktats och utlåtande av Ålands landskapsregering av det paraferade avtalet har begärts och erhållits.

Kommunikationsministeriet och Ålands landskapsregering har kommit överens om att de avtalsslutande staterna vid NEFAB-rådets första möte ska påminnas om konventionen angående Ålandsöarnas icke-befästande och neutralisering som är bindande för Finland och som fortsätter att gälla. Dessutom ska en deklaration om denna sak ingå som bilaga till protokollet för NEFAB-rådets ifrågavarande möte.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Avtalets målsättning är att med stöd av artikel 9 a i SES II-förordningen inrätta ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock mellan Estland, Finland, Lettland och Norge som en del av det gemensamma europeiska

luftrummet. Genom inrättandet av NEFAB vill man förbättra flygsäkerheten, minska skadliga miljökonsekvenser, förbättra flygtrafikens smidighet samt sänka kostnader. Genom avtalet förnyas också strukturen för luftrumsplaneringen samt skapas förutsättningar för ibruktagandet av nya tekniska lösningar.

Propositionens målsättning är att inhämta riksdagens godkännande för avtalet och för lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen.

3.2 De viktigaste förslagen

De avtalsslutande staterna åtar sig genom avtalet att samarbeta för att uppnå de mål som ställts för NEFAB. De avtalsslutande staterna samarbetar för att harmonisera sina regler och förfaranden som är relevanta för NEFABs verksamhet.

Genom avtalet möjliggörs en förbättrad samordning av luftrumets användning mellan de avtalsslutande staterna. NEFAB-luftrummet ska bestå av de luftrumsdelar som Estland, Finland, Lettland och Norge ansvarar för i deras nuvarande form. Inrättandet av luftrumsblocket påverkar inte gränserna för dessa ansvarsområden.

Avtalet ålägger de avtalsslutande staterna att samordna behoven hos luftrumets alla användare inom både den civila och den militära luftfarten.

Genom avtalet påverkas inte de avtalsslutande staternas suveränitet, i vilken bl.a. ingår luftrummet användning och beslutsfattandet i fråga om det. Genom avtalet begränsas inte heller de avtalsslutande staternas behörighet i frågor som gäller allmän ordning, allmän säkerhet och försvaret. Beaktande av de behov som hänför sig till dem säkerställs nationellt genom samarbete mellan den civila luftfarten och den militära luftfarten inom förvaltningsområdena för kommunikationsministeriet, försvarsministeriet och inrikesministeriet.

Avtalet innehåller detaljerade bestämmelser om förvaltningen av NEFAB. Den förvaltningsstruktur för NEFAB som inrättas genom avtalet består av NEFAB-rådet och tre kommittéer som underlyder rådet, vilka är

kommittén för de nationella tillsynsmyndigheterna, kommittén för civilt och militärt samarbete samt ekonomi- och prestationskommittén. I NEFAB-rådet företräds Finland av kommunikationsministeriet och i militära frågor av försvarsministeriet. Båda ministerierna har möjlighet att delta i NEFAB-rådets möten. Syftet med kommittéerna är att bistå NEFAB-rådet att uppfylla de mål som fastställs i avtalet. Genom avtalet inrättas också en rådgivande kommitté för leverantörer av flygtrafiktjänster, i syfte att möjliggöra de behöriga myndigheternas och de nationella tillsynsmyndigheternas samarbete med luftrumets användare samt med leverantörer av flygtrafiktjänster och flygvädertjänst.

Genom avtalet delegeras behörighet att ingå avtal till de nationella tillsynsmyndigheterna. På grundval av delegeringen har de nationella tillsynsmyndigheterna en möjlighet att ingå avtal endast om regelmässiga, operativa och tekniska frågor som hör till avtalets tillämpningsområde inom ramen för sin behörighet enligt den nationella lagstiftningen.

Enligt avtalet ska de behöriga myndigheterna godkänna avtal mellan tjänsteleverantörer som gäller gränsöverskridande tjänster innan de träder i kraft.

Europeiska kommissionen har i flera sammanhang meddelat att den i framtiden kommer att betona rollen av funktionella luftrumsblock för uppnåendet av mål i unionslagstiftningen.

Ikraftsättandet av avtalet skapar inget behov av ändring av den gällande nationella lagstiftningen. NEFABs verksamhet kan eventuellt leda till behov av revidering av luftfarts-, territorialövervaknings- och beredskapslagstiftningen.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Genom avtalet strävar man efter att sänka kostnaderna i civil luftfart bl.a. genom sänkta avgifter för flygtrafiktjänster, kortare flygvägar och sänkta bränslekostnader. Avtalet kan också möjliggöra en nedgång i kostnaderna för militär luftfart genom den eftersträlvade allmänna nedgången i nivån för kostnaderna för flygtrafiktjänster. Luftrumskapaciteten

kan ökas när luftrumets användare kan välja den flygväg de använder inom luftrumsblocket.

Avtalets ekonomiska konsekvenser har bedömts i den genomförbarhetsstudie som tjänsteleverantörerna utarbetat om NEFAB och som grundar sig på den allmänt godkända standarden inom branschen. Kalkylerna i genomförbarhetsstudien grundar sig på bedömningar och prognoser från 2009. Den senaste uppdateringen av studien gjordes i augusti 2011. I fråga om den militära luftfarten har man i genomförbarhetsstudien endast beaktat konsekvenserna av avgifterna för flygtrafiktjänster.

Enligt genomförbarhetsstudien för NEFAB uppnår flygbolagen före 2020 inom NEFAB-området årliga kostnadsinbesparingar på ca 35 miljoner euro tack vare de utvecklingsprogram som genomförs inom ramen för NEFAB för förbättrandet av verksamheten. Den fördel som uppstår genom en förbättrad kostnadseffektivitet hos tjänsteleverantörerna på NEFAB-området har uppskattats vara 4 miljoner euro på årsbasis. Den beräknade fördel som passagerarna får, bl.a. som inbesparad resetid, uppskattas vara ca 37 miljoner euro på årsbasis före 2020.

De omedelbara kostnader som Finavia Abp som leverantör av flygtrafiktjänster orsakas är kostnader som hänför sig till planering och genomförande av NEFABs utvecklingsprogram. Dessa kostnader bedöms inte utgöra ett betydande tillägg till bolagets kostnader från övrig verksamhet. Man strävar också efter en minskning av kostnaderna genom samarbete med andra tjänsteleverantörer inom ramen för NEFAB. På längre sikt beror de ekonomiska konsekvenserna för Finavia Abp på omfattningen av dess tjänsteområde och om antalet tjänster ökar eller minskar, i enlighet med vad de avtalsslutande staterna beslutar om detta. Också den avgiftspolitik som iaktas i NEFAB och uppställandet av prestationsmål påverkar verksamheten för tjänsteleverantören. Ekonomiska konsekvenser skapas också av vilket land avgifterna för tjänsteleverantörernas tjänster intäktsförs i, inbegripet skatteintäkter.

I Finland använder både den civila och den militära luftfarten gemensamma flygtrafiktjänster som Finlands statsägda bolag Finavia

Abp producerar. Dessutom produceras flygvädertjänsten nuförtiden i en integrerad produktionsmiljö vid Meteorologiska institutet av beredskaps- och kostnadseffektivitetsskäl. Inga direkta kostnader bedöms följa av NEFAB för militär luftfart och i detta skede kräver NEFAB inte heller anskaffning av anläggningar.

Utifrån förordningen om tillhandahållande av tjänster har medlemsstaterna en möjlighet att också utse en tjänsteleverantör som finns i en annan EU-medlemsstat eller i en stat som iakttar SES-lagstiftningen med giltigt certifikat utfärdat av den nationella tillsynsmyndigheten för tjänsten i fråga att tillhandahålla flygtrafiktjänster i sitt luftrum. Denna möjlighet som funnits sedan 2004 har dock inte i Finland använts vid utseendet av leverantör av flygtrafikledningstjänst eller flygvädertjänst.

Om en utländsk tjänsteleverantör i framtiden utses till leverantör av flygtrafikledningstjänst i Finlands luftrum eller en del därav, är det möjligt att leverantören inte skulle kunna producera de tjänster som Finlands försvarsförvaltning behöver. Detta kan leda till ett behov att ta i bruk parallella funktioner för civil och militär flygkontroll för behoven hos områdeskontrollen och den militära luftfarten. I slutrapporten Suomen ulkomaankaupan logistinen kilpailukyky ja kehittämisarpeet (KM:s publikation 6/2012 på finska) om den finska utrikeshandelns logistiska konkurrenskraft och utvecklingsbehov har man bedömt att det skulle leda till extra kostnader på ca 50 miljoner euro per år att producera separat de flygtrafiktjänster som är nödvändiga för statsluftfartygens verksamhet.

Om en privat och/eller en utländsk tjänsteleverantör i framtiden som en följd av en eventuell konkurrensutsättning utses till leverantör av flygvädertjänst, är det inte möjligt för försvarsmakten av skäl som hänför sig till försvaret att använda denna tjänsteleverantör. Att tillmötesgå behovet av flygvädertjänst hos den militära luftfarten som en separat lösning skulle kräva att ett separat system för militär flygvädertjänst inrättas. Systemet skulle producera för en stor del av flygplatserna parallella produkter till den civila luftfartens prognoser. Ett separat system för

flygvädertjänst skulle också väsentligen öka (ca 2 miljoner euro årligen) kostnaderna för försvarsmaktens flygvädertjänst.

I fråga om flygvädertjänst kommer det ökande samarbetet mellan producenter av flygvädertjänst i NEFAB-länderna sannolikt att sänka produktionskostnaderna för prognostjänster. Genom samarbetet strävar man efter att harmonisera produkter och så långt som möjligt produktionen och att sammanslå produktutvecklingen inom NEFAB-området.

4.2 Konsekvenser för statsrådets och den nationella tillsynsmyndighetens verksamhet

Inrättandet av NEFAB och dess förvaltning förutsätter ett nära samarbete och bidrar till en ökad arbetsmängd inom kommunikationsministeriets och försvarsministeriets förvaltningsområde, eftersom beslut som tidigare fattades på den nationella nivån i fortsättningen ska fattas och samordnas i NEFAB-rådet och i de kommittéer som sorterar under det. Ordförandeskapet för NEFAB-rådet och kommittéerna kommer att delas mellan de avtalsslutande staterna, vilket ökar arbetsmängden permanent.

Ett närmare samarbete än tidigare kräver att delegationen för lufrumsplanering och det gemensamma mötet för den civila och militära luftfarten sammanträder med kortare intervaller än hittills och samordnar synpunkterna från den civila och den militära luftfarten nationellt. Sannolikt kommer också en bredbasig beredningsgrupp att behövas för den nationella beredningen, i vilken utöver ministerier och ämbetsverk också ingår medlemmar från lufrummets användare, i synnerhet från flygbolagen.

Trafiksäkerhetsverket i egenskap av Finlands nationella tillsynsmyndighet har utifrån avtalet delegerats behörighet att ingå samarbetsavtal med de nationella tillsynsmyndigheterna i de avtalsslutande staterna i NEFAB samt i andra EU-stater om regelmässiga, operativa och tekniska frågor inom ramen för sin behörighet enligt den nationella lagstiftningen.

Inrättandet av NEFAB förutsätter dessutom ett närmare samarbete mellan de nationella tillsynsmyndigheterna. De nationella till-

synsmyndigheterna strävar efter att harmonisera sina myndighetsprocesser och sina anvisningar inom NEFAB-området. Målet är att undvika överlappande myndighetsverksamhet så att samma förfaranden för godkännande och tillsyn inte behöver repeteras i varje avtalsslutande stat separat, utan systemgodkännanden och tillsynsåtgärder på NEFABs nivå skulle kunna utföras i samarbete med alla nationella tillsynsmyndigheter inom området. Uppgiften kunde också delas upp mellan myndigheterna med beaktande av expertis och resurserna vid tidpunkten i fråga. Det anses att man genom ett sådant förfarande på lång sikt kan uppnå resursinbesparingar. Ett närmare samarbete än hittills skapar goda möjligheter också för en identifiering av bästa praxis och därigenom för en förbättring av myndighetsverksamhetens kvalitet och effektivitet.

4.3 Konsekvenser för tillhandahållande av flygtrafiktjänster

När så avtalas separat kan i det funktionella lufrumsblocket flygtrafikledningstjänst och andra tjänster tillhandahållas av olika tjänsteleverantörer utan att deras verksamhetsområde begränsas av nationsgränserna. Enligt avtalet ska de behöriga myndigheterna godkänna avtal mellan tjänsteleverantörer som gäller gränsöverskridande tjänster innan de träder i kraft.

Tjänsteleverantörerna i de avtalsslutande staterna i NEFAB har för avsikt att upprätta en gemensam affärsverksamhetsplan för att uppnå prestationsmålen. Tjänsteleverantörerna strävar efter att uppnå bl.a. ekonomisk fördel genom att skaffa och upprätthålla system tillsammans. I fråga om gemensamma funktioner kan tjänsteleverantörerna komma överens sinsemellan om de resurser och den kostnadsfördelning som dessa kräver.

Man strävar efter att inrätta gemensamma funktioner också med andra än NEFAB-tjänsteleverantörer när fördel är att vänta av detta. I detta syfte har tjänsteleverantörerna i de avtalsslutande staterna i NEFAB i december 2011 ingått ett samarbetsavtal med tjänsteleverantörerna i Sverige, Danmark och Island om samordning av projekt som hänför sig till utvecklandet av lufrumsplaneringen.

Genom harmonisering av utbildningen av personal som producerar flygtrafiktjänster och ordnande av gemensamma utbildningstillfällen strävar man efter att uppnå resurs- och kostnadsfördelar och öka arbetskraftens regionala rörlighet.

4.4 Konsekvenser för det militära försvaret

Avtalet påverkar inte de avtalsslutande staternas suveränitet i fråga om det egna nationella luftrummet. Avtalet begränsar inte heller de avtalsslutande staternas behörighet i frågor som gäller allmän ordning, allmän säkerhet och försvaret. På grund av luftrumets karaktär har utvecklandet av det gemensamma europeiska luftrummet och av projekt som gäller detta luftrum direkta konsekvenser också för militär luftfart. På grundval av avtalet ska medlemsstaterna samordna behoven hos luftrumets alla användare. Behoven hos civil och militär beaktas och samordnas genom nationell lagstiftning och nära myndighetssamarbete där beaktandet av de behov som hänför sig till allmän ordning, allmän säkerhet och försvaret säkerställs.

Tillämpningen av avtalet kan i framtiden kräva ändringar i lagstiftningen för att säkerställa funktionsförmågan hos försvaret, ett fungerande samarbete mellan civil och militär luftfart samt verksamhetsförutsättningar för militär luftfart. Avtalet betonar samarbetet mellan civil och militär luftfart, varför myndigheternas och andra aktörers ansvar och rättigheter vid behov ska fastställas i den nationella lagstiftningen.

Avtalet påverkar inte direkt försvarsmaktens utbildnings- och övningsverksamhet. Dessa samt tjänsteflygen ska i flygledningstjänsten beaktas som ett delområde där möjligheterna till användning av luftrummet och smidigheten av verksamheten ska ordnas i enlighet med de behov och krav som försvarsmakten har. Lagstiftningen om denna fråga är nationell.

Avtalet ändrar inte nuläget där utförandet av försvarsmaktens lagstadgade uppgifter prioriteras i fråga om användningen av luftrummet och flygtrafikledningstjänst framom kraven hos annan verksamhet.

Enligt avtalet kan dess tillämpning tillfälligt upphävas av skäl som hänför sig till den nationella säkerheten eller försvaret.

4.5 Konsekvenser för flygsäkerheten och miljön

Harmoniseringen av förfarandena och den ökade kompatibiliteten hos systemen för flygtrafiktjänster anses ha en positiv effekt på flygsäkerheten. Ett effektivare utbyte av säkerhetsinformation bidrar till att identifiera eventuella säkerhetshot mot systemet och att genomföra gemensamma åtgärder för förbättrandet av säkerheten på ett lämpligt och samordnat sätt.

Tack vare den effektivare luftrumsstrukturen och rakare flygvägar bedöms inrättandet av NEFAB ha positiva miljökonsekvenser. Enligt genomförbarhetsstudien gällande NEFAB som utarbetades i augusti 2011 bedöms de årliga flygtiderna för området bli ca 6 200 timmar kortare i jämförelse med den nuvarande situationen år 2015 och ca 8 400 timmar före år 2020. Bränsleförbrukningen skulle på motsvarande sätt vara ca 13 800 ton mindre än den nuvarande nivån år 2015 och ca 18 800 ton mindre år 2020. Sålunda skulle flygtrafikens koldioxidutsläpp vara ca 46 000 ton mindre år 2015 och ca 62 500 ton mindre år 2020 än för närvarande.

5 Beredningen av propositionen

För beredningen av och förhandlingarna om avtalet tillsattes en förhandlingsdelegation med representanter utöver kommunikationsministeriet från försvarsministeriet, utrikesministeriet, inrikesministeriet samt Trafiksäkerhetsverket och Finavia Abp.

I beredningsskedet av avtalet har kommunikationsministeriet sänt riksdagen en utredning om avtalet LIO 4/2011 rd.

Avtalsutkastet sändes för utlåtande den 16 november 2011. Avtalet paraferades den 9 december 2011. Den paraferade avtalstexten sändes för utlåtande den 22 december 2011.

Före undertecknandet av avtalet begärdes utlåtande av Ålands landskapsregering. I sitt utlåtande ansåg Ålands landskapsregering att t.ex. artiklarna 3, 4, 16 och 20 i avtalet har relevans för Ålands demilitariserade och neu-

trala ställning, vilken fastställts i flera internationella fördrag. Dessutom tog landskapsregeringen upp behovet av att analysera förhållandet mellan avtalet och konventionen angående Ålandsöarnas icke-befästade och neutralisering.

I sitt utlåtande föreslog Ålands landskapsregering att man i avtalets inledning skulle hänvisa till alla fördrag som innehåller bestämmelser om Ålands internationellträttsliga särställning. Landskapsregeringen tog också upp frågan om en avgränsning av avtalets geografiska tillämpningsområde.

Efter synpunkterna från Ålands landskapsregering kom kommunikationsministeriet och Ålands landskapsregering överens om att de avtalsslutande staterna vid NEFAB-rådets första möte ska påminnas om konventionen angående Ålandsöarnas icke-befästade och neutralisering som är bindande för Finland och som fortsätter att gälla. Dessutom ska ett uttalande om denna sak ingå som bilaga till protokollet för NEFAB-rådets ifrågavarande möte.

De avtalsslutande staterna utarbetade en förklarande rapport till avtalet för att underlätta en likriktad tolkning av avtalet. Där har man strävat efter att analysera innehållet i avtalet artikel för artikel. Den förklarande rapporten är inte rättsligt bindande.

För beredningen av regeringspropositionen tillsatte kommunikationsministeriet den 13 januari 2012 en arbetsgrupp med utsedda representanter från kommunikationsministeriet, försvarsministeriet, utrikesministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Huvudstaben, flygstaben, Finavia Abp och Meteorologiska institutet.

Utlåtande om regeringspropositionen begärdes av justitieministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Finavia Abp, Meteorologiska institutet, delegationen för lufrumsplanering, delegationen för flygtrafikpolitik, Finnair Abp, Blue1 Ab, Flybe Finland Ab, Copterline Ab, BARIF (Board of Airline Representatives in Finland), Finlands Flygförbund, Suomen Lennonjohtajien Yhdistys ry, Ilmailutietotekninen ry och Förbundet för den offentliga sektorn och välfärdsområdena JHL rf. Dessutom har godkännande av Ålands landskapsregering inhämtats för de delar i regeringspropositionen som gäller landskapet Åland.

Totalt lämnades 13 utlåtanden om regeringens proposition. I huvudsak vann sättandet i kraft av avtalet om inrättande av ett nordeuropeiskt funktionellt lufrumsblock understöd hos remissinstanserna. Man välkomnade strävandena om att öka flygtrafikens smidighet, att effektivisera användningen av lufrummet och att minska skadlig miljöpåverkan. I remissyttrandena betonades behovet av att fästa särskild uppmärksamhet vid det ökade resursbehovet. Försvarsministeriet påpekade i sitt utlåtande att betydelsen av de ekonomiska konsekvenserna av avtalet borde betonas mer, trots att det har varit svårt att kvantitativt uppskatta dem noggrannare än för närvarande. I utlåtandena framfördes dessutom tekniska kommentarer. I propositionen har man strävat efter att så väl som möjligt beakta utlåtandena.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

I inledningen till avtalet uttrycker Estland, Finland, Lettland och Norge sin vilja att inrätta ett nordeuropeiskt funktionellt lufrumsblock. I inledningen hänvisas till EU-

förordningarna om det gemensamma europeiska lufrummet, till relevanta genomföranderegler, till EU-medlemsstaternas uttalande gällande militära frågor i anslutning till det gemensamma europeiska lufrummet, till avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och Chicagokonventionen.

Dessutom hänvisas i inledningen till dokument som är viktiga för inrättandet av NEFAB, dvs. till genomförbarhetsstudien samt till ministrarnas gemensamma avsiktsförklaring. I inledningen konstateras att de avtalslutande staterna beaktar Nationernas förbunds konvention angående Ålandsöarnas icke-befästade och neutralisering (FördrS 1/1922) från år 1921. Genom avtalet påverkas inte Ålands demilitarisering. I inledningen hänvisas till samarbetet med Island och med det dansk-svenska funktionella lufttrumsblocket och med angränsande funktionella lufttrumsblock med tanke på en eventuell framtida sammanslagning. I inledningen erkänns de avtalsslutande staternas exklusiva suveränitet i lufttrummet ovanför sina territorier, och förmåga att använda sin behörighet inom sitt nationella lufttrum i frågor som hänför sig till allmän ordning, allmän säkerhet och försvaret.

Kapitel 1 Allmänna principer

Artikel 1. Definitioner. Artikeln innehåller definitioner som är centrala för avtalets tillämpning. Enligt artikel 1.1 ska de termer som används i avtalet ha samma betydelse som de getts i EU-förordningarna gällande det gemensamma europeiska lufttrummet (SES-förordningarna) och i Chicagokonventionen. I avtalet hänvisas till dessa termer för att undvika repetition. Ändringar i definitionerna i SES-förordningarna kan påverka tillämpningen av avtalet. I sådana fall är de avtalsslutande staterna behöriga att införa nödvändiga ändringar i avtalet i enlighet med artikel 31.

I artikel 1.2 definieras de begrepp i avtalet som inte ingår i SES-förordningarna eller i Chicagokonventionen. I avtalet ingår definitioner av avtalet, NEFAB, NEFAB-lufttrummet, godkännande nationella tillsynsmyndighet och territoriell nationell tillsynsmyndighet.

De avtalsslutande staterna tolkar avtalet i enlighet med Wienkonventionen om traktaträtten (FördrS 32—33/1980).

Artikel 2. Tillämpningsområde och syfte. I artikeln fastställs avtalets tillämpningsområde och syfte. Enligt artikel 2.1 inrättas NEFAB genom avtalet. Med stöd av artikel 9 a

punkt 3 i SES II-förordningen kan ett funktionellt lufttrumsblock inrättas endast genom ett gemensamt avtal mellan alla sådana medlemsstater och vid behov tredjeländer som ansvarar för någon viss lufttrumsdel som ingår i det funktionella lufttrumsblocket i fråga. De avtalsslutande staterna i NEFAB är Republiken Estland, Republiken Finland, Republiken Lettland och Konungariket Norge.

Enligt artikel 2.2 är NEFABs syfte att skapa en optimal kapacitet inom områdena säkerhet, miljöhållbarhet, kapacitet, kostnadseffektivitet, flygeffektivitet samt militär uppdragseffektivitet genom att planera lufttrummet och organisera flygledningstjänsten i lufttrummet i fråga oberoende av existerande gränser. Bestämmelser om dessa mål ingår i artikel 1 och 11 i ramförordningen. Prestationsmål som gäller hela EU fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 691/2010.

Enligt artikel 2.3 fastställs de avtalsslutande staternas rättigheter och skyldigheter i avtalet. Enligt artikel 2.3 är avtalet ett viktigt verktyg för att uppnå de centrala målen för det gemensamma europeiska lufttrummet.

I artikel 2.4 definieras avtalets geografiska tillämpningsområde. Avtalet ska tillämpas på NEFAB-lufttrummet, vilket bildas av Estlands, Finlands, Lettlands, Norges och Bodø Oceanic-lufttrummet flyginformationsregion och övre flyginformationsregion. I det lufttrum som omfattas av Norges ansvar ingår lufttrummet Bodø Oceanic. Inom Icao har man kommit överens om en uppdelning av lufttrummet i flyginformationsregioner och övre flyginformationsregioner, enligt vilket ansvaret för produktionen av flyginformations- och alarmeringstjänster fördelas mellan staterna. Koordinaterna för flyginformationsregionerna och de övre flyginformationsregionerna publiceras i de avtalsslutande staternas luftfartshandbok (Aeronautical Information Publication, AIP). I Finland har upprätthållandet av luftfartshandboken getts i uppgift till Finavia Abp. Luftfartshandboken är en del av flygbriefingtjänsten (Aeronautical Information Services, AIS) och har definierats i bilaga 15 till Icao-konventionen. Genom avtalet ändras inte de avtalsslutande staternas skyldigheter i fråga om dessa ansvarsområden.

Flygbriefingtjänsten utgör en del av flygtrafiktjänsterna, vars tillhandahållande enligt 1 § i lagen om ombildning av Luftfartsverket till aktiebolag (877/2009) i det luftrum som Finland ansvarar för har fastställts som Finavia Abp:s uppgift.

Artikel 3. Suveränitet. Enligt artikeln påverkar avtalet inte de avtalsslutande staternas suveränitet. I artikeln bestäms uttryckligen att avtalet inte påverkar respektive avtalsslutande stats suveränitet i fråga om luftrummet och att de rättigheter och skyldigheter som följer av Chicagokonventionen eller annan internationell rätt inte berörs. Enligt artikel 1 i Chicagokonventionen erkänner de avtalsslutande staterna att varje stat har full och exklusiv överhöghet till luftrummet ovanför sitt territorium.

En motsvarande bestämmelse ingår också i ramförordningen och i Eurocontrols modellavtal om inrättande av funktionella luftrumsblock.

Enligt 1 § 1 mom. i Finlands grundlag (731/1999) är Finland en suverän republik.

Bestämmelsen i artikeln om att bestämmelserna i avtalet inte påverkar de avtalsslutande staternas suveränitet anses vara konstaterande.

Artikel 4. Allmän säkerhet och försvaret. Genom artikeln tryggas de avtalsslutande staternas suveränitet och möjlighet att tillämpa sin nationella lagstiftning utan tillämpningskonflikt med avtalet. Varje avtalsslutande stat bevarar en full möjlighet att övervaka sitt eget luftrum och rätten till luftrumsplanering. De avtalsslutande staterna beslutar nationellt om innehållet i och omfattningen och genomförandet av militära uppdrag och militär utbildning. T.ex. en eventuell omorganisering av tjänsteleverantörernas verksamhet får inte begränsa statens inre eller yttre säkerhet eller genomförandet av myndighetsfunktioner som hänför sig till den.

Enligt artikel 4.1 begränsar inte bestämmelserna i avtalet de avtalsslutande staternas behörighet i frågor som gäller allmän ordning, allmän säkerhet och försvaret. En motsvarande bestämmelse ingår också i artikel 13 i ramförordningen och i Eurocontrols modellavtal om inrättande av funktionella luftrumsblock.

I avtalet är begreppen allmän ordning, allmän säkerhet och försvaret avsiktligt omfattande. Begreppen motsvarar de begrepp som används i EU-lagstiftningen.

Saker som hänför sig till allmän ordning och säkerhet är bl.a. flygövervakning (bl.a. gränsbevakning, övervakning av miljö, fiske, jakt och naturskyddsområden), efterspanings- och räddningsflygningar (bl.a. flygningar för att rädda människoliv, flygningar för brandbekämpning, olyckor, naturkatastrofer, transport av personal och materiel), brådska ambulansflygningar, person- och materieltransport som hänför sig till myndighetsuppgifter, observations- och spårningsflygningar, flygfotografering, sjöräddningsuppgifter (bl.a. efterspanings- och räddningstjänst, evakuering, materieltransporter, bistånd, ambulansflygningar) samt annan operativ flygverksamhet som hänför sig till myndighetsverksamhet. Bestämmelser om dessa ingår bl.a. i gränsbevakningslagen (578/2005), territorialövervakningslagen (755/2000) och i sjöräddningslagen (1145/2001).

Det närmare innehållet i begreppet försvar bestäms utifrån artikel 13 i ramförordningen och den nationella lagstiftningen. Finlands självständighet som stat samt befolkningens levnadsmöjligheter och säkerhet tryggas mot yttre hot från stater genom åtgärder som hänför sig till försvaret. I dessa ingår bl.a. övervakningen och tryggandet av Finlands territoriella integritet, militärt försvar och arrangemang för dess genomförande, militär utbildning och militära övningar samt militär krishantering. Bestämmelser om dessa ingår bl.a. i territorialövervakningslagen, lagen om försvarsmakten (551/2007) och i lagen om militär krishantering (211/2006).

Bestämmelsen i artikel 4.1 om att bestämmelserna i avtalet inte begränsar de avtalsslutande staternas behörighet i frågor som gäller allmän ordning, allmän säkerhet och försvaret anses vara konstaterande.

Enligt artikel 4.2 ska mellan de avtalsslutande staternas civila och militära myndigheter i NEFAB skapas arrangemang för ett effektivt samarbete. Avtal om dessa arrangemang ska ingås skriftligen utifrån den behörighet som följer av den nationella lagstiftningen.

Bestämmelser om samarbete mellan civil och militär luftfart ingår också bl.a. i artikel 5, 15, och 16.

Genom ett fortgående samarbete mellan de civila och militära myndigheterna säkerställs beaktandet av behov som grundar sig på allmän ordning, allmän säkerhet och försvaret utifrån den nationella lagstiftningen. På grundval av avtalet och EU-lagstiftningen ska medlemsstaterna samordna behoven hos lufttrummetts alla användare. Behoven hos den civila och den militära luftfarten beaktas och samordnas genom den nationella lagstiftningen och genom myndighetssamarbete.

Civilt och militärt samarbete grundar sig i Finland på luftfartslagen (1194/2009) och på de krav som ställs i lagen gällande strukturell, teknologisk och funktionell kompatibilitet för behoven hos den civila och den militära luftfarten. De detaljerade arrangemangen för verksamheten grundar sig på det praktiska samarbetet mellan myndigheterna samt på avtal om samarbete och gemensamma förfaranden mellan tjänsteleverantören och försvarsmakten.

Artikel 5. Delområden för samarbetet. I artikeln fastställs NEFAB-samarbetets delområden för att uppnå de mål som ställts för NEFAB utifrån SES-förordningarna. De avtalsslutande staterna i NEFAB åtar sig att samarbeta och vidta lämpliga åtgärder i synnerhet på följande områden: NEFABs förvaltning, civilt och militärt samarbete, lufttrummet, harmoniseringen av regler och förfaranden, tillhandahållande av flygtrafiktjänster, flygvädertjänst, avgiftspolitik, tillsyn och prestation. Dessutom kan de avtalsslutande staterna i NEFAB samarbeta på andra delområden.

I avtalet bestäms att de avtalsslutande staterna ska vidta åtgärderna i enlighet med sin nationella lagstiftning och vid behov genom att ändra den nationella lagstiftningen. De frågor som kräver riksdagens samtycke ska företas riksdagen, om de beslut som hör till denna artikel hänför sig till riksdagens lagstiftnings- eller budgetmakt.

Bestämmelser om de saker som samarbetet omfattar ingår i 118 § i luftfartslagen (samordning av civil och militär luftfart), i 114 och 115 § i luftfartslagen (strukturering, planering och användning av lufttrummet samt

samordning med angränsande lufttrumsblock), i 1 § i lagen om ombildning av Luftfartsverket till aktiebolag och i 116 § i luftfartslagen (tillhandahållande av flygtrafiktjänster, tillhandahållande av flygvädertjänst och utseende), i 117 och 123 § i luftfartslagen (uttagande av avgifter) och i 113 § i luftfartslagen, i 1 § i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) och i 4 § i statsrådets förordning om militär luftfart (557/2011).

Artikel 6. Behöriga myndigheter. I artikeln fastställs de behöriga myndigheterna i de avtalsslutande staterna. De är i Estland närings- och kommunikationsministeriet och i militära frågor försvarsministeriet, i Finland kommunikationsministeriet och i militära frågor försvarsministeriet, i Lettland transportministeriet och i militära frågor försvarsministeriet och i Norge transport- och kommunikationsministeriet och i militära frågor försvarsministeriet.

Bestämmelser om kommunikationsministeriets och försvarsministeriets förvaltningsområde ingår i reglementet för statsrådet (262/2003).

Artikel 7. Bemyndigande av de nationella tillsynsmyndigheterna.

I artikeln ges de avtalsslutande staternas nationella tillsynsmyndigheter rätt att genomföra de regelmässiga, tekniska och operativa arrangemang som behövs för att säkerställa ett säkert och effektivt genomförande av NEFAB. Dessa arrangemang ska fastställas i samarbetsavtal mellan de nationella tillsynsmyndigheterna i de avtalsslutande staterna samt i samarbetsavtal med de nationella tillsynsmyndigheterna i Europas andra funktionella lufttrumsblock.

De nationella tillsynsmyndigheterna i medlemsstaterna har utsetts med stöd av artikel 4 i ramförordningen. Bestämmelser om uppgifterna för de nationella tillsynsmyndigheterna ingår i artikel 2 i förordningen om tillhandahållande av tjänster. I enlighet med 113 § i luftfartslagen sörjer Trafiksäkerhetsverket för den finländska tillsynsmyndighetens uppgifter inom det gemensamma europeiska lufttrummet enligt ramförordningen, förordningen om tillhandahållande av tjänster och förordningen om driftskompatibilitet och enligt de förordningar som kommissionen utfärdat

med stöd av dem, om inte något annat föreskrivs i lag.

Trafiksäkerhetsverket inrättades som ett led i reformen av trafikförvaltningsmyndigheterna vid ingången av 2010 genom att slå samman Luftfartsverket och de övriga säkerhetsmyndigheterna inom trafikförvaltningen. Enligt den allmänna motiveringen i regeringspropositionen om inrättandet av verket (RP 142/2009 rd) är Luftfartsverket den civila luftfartsmyndigheten i Finland och sörjer för luftfartens allmänna säkerhet, handhar frågor som hänför sig till flygtrafik och trafikens smidighet, deltar i det internationella samarbetet och i samarbetet inom EU gällande civil luftfart samt utfärdar nationella luftfartsföreskrifter. Dessa frågor som tidigare hörde till Luftfartsverket överfördes i myndighetsreformen på Trafiksäkerhetsverket som är Finlands civila luftfartsmyndighet.

Enligt 1 § i lagen om Trafiksäkerhetsverket svarar Trafiksäkerhetsverket för reglerings- och övervakningsuppgifter inom trafiksystemet. Enligt 2 § 1 mom. punkt 9 i den lagen hör till verkets uppgifter att inom ramen för sin behörighet ingå internationella fördrag av teknisk karaktär som inte gäller området för lagstiftningen.

I artikeln fastställs de delområden för samarbetet, vilka samarbetsavtalen ska omfatta. Dessa är utbyte av teknisk och operativ information, med undantag av personuppgifter, utbyte av information angående tjänsteleverantörer, med undantag av personuppgifter, utbyte av all säkerhetsrelaterad information som är relevant för NEFABs uppgifter, tillsyn över tekniska system, verksamhet, tjänsteleverantörer och andra aktörer som är relevanta för NEFABs uppgifter, godkännande av tekniska system, utvecklande och harmonisering av förfaranden som är relevanta för informationsutbyte gällande NEFABs uppgifter och säkerhet och beredning av NEFABs prestationsplaner.

På grundval av artikeln kan i de avtal som ingås mellan myndigheterna inkluderas endast vissa regelmässiga, operativa och tekniska frågor som hör till avtalets tillämpningsområde och som det är mest ändamålsenligt att avtala om på myndighetsnivå på grund av deras tekniska natur och detaljrikedom. Bemyndigandet att ingå avtal är be-

gränsat till avtalets tillämpningsområde och mål, och därigenom får Trafiksäkerhetsverket inte behörighet att avtala om sådana ändringar i avtalsförhållandet som påverkar avtalets karaktär eller mål eller om saker som enligt grundlagen hör till riksdagens behörighet.

Kapitel 2 Förvaltningen av NEFAB

Artikel 8. NEFAB-rådet. I artikel 8.1 inrättas NEFAB-rådet för NEFABs förvaltning. En fungerande förvaltning är viktig för att de mål som uppställs i avtalet ska kunna nås och för att de skyldigheter som inrättas genom avtalet ska kunna uppfyllas. NEFAB-rådet är inte en internationell organisation, utan det är de avtalsslutande staternas organ för samarbete och beslutsfattande.

I artikel 8.2 fastställs sammansättningen av NEFAB-rådet. Medlemmarna i rådet är de behöriga myndigheterna i de avtalsslutande staterna. I Finland är kommunikationsministeriet och i militära försvarsfrågor försvarsministeriet behöriga myndigheter. De behöriga myndigheterna kan utse flera företrädare i NEFAB-rådet, för att synpunkterna för både den civila och den militära luftfarten ska vara företrädda. Detta är viktigt, eftersom både frågor som gäller civil luftfart och militär luftfart kan påverka varandra. Sammansättningen av NEFAB-rådet återspeglar den likvärdiga ställning som de civila och de militära myndigheterna har. Utformningen av den nationella ståndpunkten i samband med NEFAB planeras bli utförd i första hand i delegationen för lufrumsplanering.

Enligt artikel 8.3 ska en av de avtalsslutande staterna vara ordförande för NEFAB-rådet för ett år i sänder. Varje medlemsstat har en röst. Besluten i NEFAB-rådet fattas enhälligt och de genomförs i de avtalsslutande staterna i enlighet med de nationella förfarandena. De beslut av NEFAB-rådet som kräver riksdagens samtycke företes riksdagen, om frågorna hör till riksdagens lagstiftnings- eller budgetmakt.

Enligt artikel 8.4 ska NEFAB-rådet lägga fram sina egna förfaranderegler samt godkänna förfaranderegler för de kommittéer som inrättas på grundval av avtalet.

Artikel 9. NEFAB-rådets uppgifter. I artikel 9.1 fastställs NEFAB-rådets uppgifter. NEFAB-rådets huvudsakliga uppgift är att sörja för genomförandet av avtalet och för uppfyllandet av de mål som ställts för NEFAB. Dessa mål ingår bl.a. i SES-förordningarna och i avtalet.

Den detaljerade förteckning som ingår i artikel 9.2 illustrerar det omfattande arbetsfält som NEFAB-rådet har. Förteckningen över uppgifter är inte uttömmande. NEFAB-rådets uppgifter hänvisar till bestämmelserna i avtalets artiklar. NEFAB-rådets uppgift är i synnerhet att

a. fastställa strategiska mål för utvecklandet av NEFAB, utvärdera de resultat som uppnåtts och vid behov genomföra motiverade åtgärder i enlighet med artikel 2 och 5 i avtalet,

b. fastställa utvecklandet av civilt och militärt samarbete i enlighet med artikel 4, 15 och 16,

c. komma överens om en gemensam politik för och utformning av luftrummet i enlighet med artikel 14,

d. fastställa detaljerade regler för det samarbete som hänför sig till tillämpningen av konceptet flexibel användning av luftrummet i enlighet med artikel 15,

e. stödja harmoniseringen av relevanta regler och förfaranden i enlighet med artikel 17,

f. främja förfarandet för gemensamt utseende av leverantörer av flygtrafikledningstjänst i enlighet med artikel 13,

g. främja verksamheten för den rådgivande kommittén för flygtrafiktjänster i enlighet med artikel 11,

h. godkänna den tillämpliga avgiftspolitik för luftrummet i fråga i enlighet med artikel 24,

i. komma överens om en gemensam säkerhetspolitik och stödja utvecklandet och genomförandet av ett gemensamt säkerhetsledningssystem för leverantörer av flygtrafiktjänster i enlighet med artikel 17 och 25,

j. godkänna NEFABs prestationsplaner och därtill hörande prestationsmål samt besluta om stimulansåtgärder och nya eller korrigerande åtgärder i enlighet med artikel 26,

k. sträva efter att samordna ståndpunkterna hos de avtalsslutande staterna i verksamheten inom Internationella civila luftfartsorganisa-

tionen (Icao), Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol), Europeiska kommissionen, Europeiska byrån för luftfartssäkerhet och samföretagen på området för flygtrafiktjänster i enlighet med artikel 2,

l. säkerställa samordningen med angränsande funktionella luftrumsblock, inbegripet effektiva gränssnitt i enlighet med artikel 14 och 15,

m. tillsätta andra kommittéer än de som inrättats genom avtalet samt arbetsgrupper som bistår NEFAB-rådet i vissa frågor, och godkänna kommittéernas och arbetsgruppernas förslag i enlighet med artikel 10 och 11.

Om de saker som hör till NEFAB-rådets uppgifter föreskrivs i 114 och 115 § i luftfartslagen (strukturering, planering och användning av luftrummet samt samordning med angränsande luftrumsblock), i 116 § i luftfartslagen (utseende av leverantörer av flygtrafikledningstjänst), i 117 och 123 § i luftfartslagen (avgiftspolitiken i luftrummet) och i 118 § i luftfartslagen (samordning mellan civil och militär luftfart samt flexibel användning av luftrummet).

Artikel 10. Kommittéer. Artikeln innehåller en bestämmelse om inrättande av tre kommittéer för att bistå NEFAB-rådet. Kommittéerna är de nationella tillsynsmyndigheternas kommitté, kommittén för civilt och militärt samarbete samt ekonomi- och prestationskommittén. De täcker de centrala områdena i NEFAB-samarbetet och är permanenta till sin natur, eftersom avsikten med dem är att de ska bistå NEFAB-rådet i enlighet med artikel 9.2.

NEFAB-rådet kan genom sitt beslut inrätta andra kommittéer och arbetsgrupper i enlighet med artikel 9.2 m.

Detaljerna för kommittéernas verksamhet fastställs i förfaranderegler för kommittéerna. Kommittéerna bereder sina egna förfaranderegler, vilka sedan ska godkännas av NEFAB-rådet i enlighet med artikel 8.4.

Artikel 11. Rådgivande kommittén för flygtrafiktjänster. Artikelns syfte är att ge de behöriga myndigheterna enligt artikel 6 och de nationella tillsynsmyndigheterna möjlighet till ett omfattande samarbete med luftrumets användare samt med leverantörer av flygtrafiktjänster och flygvärdertjänst.

Enligt artikel 11.1 ska NEFAB-rådet inrätta en rådgivande kommitté för flygtrafiktjänster i syfte att främja utbyte av information mellan luftrumets användare, tjänsteleverantörer och myndigheter.

Enligt artikel 11.2 ska NEFAB-rådet, de nationella tillsynsmyndigheternas kommitté samt leverantörer av flygtrafiktjänster och flygvädertjänst vara företrädare i den rådgivande kommittén för flygtrafiktjänster. I kommittén företräds intressena för den civila luftfarten och den militära luftfarten genom NEFAB-rådet.

Enligt artikel 11.3 kan också andra deltagare vara närvarande som observatörer vid kommittémöten på NEFAB-rådets inbjudan, såsom t.ex. flygplatsoperatörer, leverantörer av flygtrafiktjänster på flygplatser, luftrumets användare, intresseorganisationer samt tjänsteleverantörer som inte är tjänsteleverantörer i de avtalsslutande staterna i NEFAB.

Enligt artikel 11.4 upprättar kommittén sina egna förfaranderegler. NEFAB-rådet godkänner kommitténs förfaranderegler i enlighet med artikel 8.4.

Artikel 12. Förhållandet mellan tjänsteleverantörer vid tillhandahållande av tjänster över nationsgränserna. Artikeln innehåller en bestämmelse om avtal mellan tjänsteleverantörer om tjänster över nationsgränserna. Bestämmelsen grundar sig på artikel 10 i förordningen om tillhandahållande av tjänster. I avtalen mellan tjänsteleverantörer ska avtalas om de exakta skyldigheter som ska iakttas i gränsöverskridande verksamhet och om de uppgifter som tjänsteleverantörerna ska utföra. I avtalen ska också utbyte av operativ information möjliggöras. Dessa avtal är civilrättsliga till sin natur, och de ska i enlighet med artikel 10.2 i förordningen om tillhandahållande av tjänster anmälas till de nationella tillsynsmyndigheterna.

Enligt artikeln ska de behöriga myndigheterna enligt artikel 6 godkänna de avtal och andra rättsliga arrangemang som gäller flygtrafiktjänster och flygvädertjänst över nationsgränser och som påverkar NEFAB-luftrummet som definieras i artikel 2 eller en del av det, innan de träder i kraft. I fråga om flygvädertjänsten ska skyldigheten att godkänna endast gälla situationer där leverantören av flygvädertjänst har utsetts med ensam-

rätt. NEFAB-rådet ska höras innan de behöriga myndigheterna godkänner dessa avtal. När avtalen och arrangemangen har godkänts, ska de anmälas till NEFAB-rådet. Behöriga myndigheter är i Finland kommunikationsministeriet och i militära frågor försvarsministeriet.

Artikel 13. Gemensamt utseende. Artikeln innehåller bestämmelser om gemensamt utseende av leverantör av flygtrafikledningstjänst i NEFAB-luftrummet. Bestämmelsen grundar sig på artikel 8 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.

Enligt artikel 13.1 kan varje avtalsslutande stat utse en eller flera leverantör av flygtrafikledningstjänst att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst i sitt nationella luftrum. Den avtalsslutande staten kan upphäva eller ändra utseendet beträffande leverantören av flygtrafikledningstjänst antingen helt eller delvis. Dessa ska skriftligen meddelas avtalets depositarie.

Enligt artikel 13.2 ska en leverantör av flygtrafikledningstjänst som utsetts enligt artikel 13.1 anses vara gemensamt utsedd av alla avtalsslutande stater från den dag som depositarien underrättades om utseendet. Vid inrättandet av NEFAB ska de utseenden som finns i de avtalsslutande staterna förbli gällande. De ska meddelas depositarien, varefter de tjänsteleverantörer som de avtalsslutande staterna har utsett är gemensamt utsedda i NEFAB.

Enligt artikel 13.3 ska varje avtalsslutande stat säkerställa att alla leverantörer av flygtrafiktjänster som är verksamma i dess luftrum iakttar bestämmelserna i avtalet.

Med stöd av artikel 9.2 f hör till NEFAB-rådets uppgifter att främja processen för gemensamt utseende av leverantörer av flygtrafikledningstjänst.

Enligt 116 § i luftfartslagen ska kommunikationsministeriet utse en leverantör av flygtrafikledningstjänst för luftrumsblocket. Innan kommunikationsministeriet utser en leverantör av flygtrafikledningstjänst ska det höra inrikesministeriet och försvarsministeriet och beakta särdragen hos den flygtrafikledningstjänst som tillhandahålls inom luftrumsblocket, en bibehållen hög säkerhetsnivå, effektiv användning av luftrummet och möjligheter att utföra uppgifter i anslutning

till efterspanings- och räddningstjänst samt territorialövervakning och krishantering. Till utseendet av leverantör av flygtrafikledningstjänst ska fogas villkor i fråga om ändring, begränsning, tillfälligt upphävande eller återtagande av utseendet. I Finlands flyginformationsregion har Finavia Abp utsetts som leverantör av flygtrafikledningstjänst, med undantag av flyginformationszonerna för flygplatserna i Seinäjoki, St. Michel och Sodankylä.

Enligt 24 a § 1 mom. i territorialövervakningslagen kan kommunikationsministeriet när den utser en leverantör av flygtrafikledningstjänst kräva att den utsedda tjänsteleverantören biträder territorialövervakningsmyndigheterna genom att sköta territorialövervakningsuppgifter inom sitt eget verksamhetsområde. Enligt samma moment kommer kommunikationsministeriet och försvarsministeriet överens sinsemellan om de grunder enligt vilka de territorialövervakningsuppgifter som sköts av utsedda leverantörer av flygtrafikledningstjänst ska organiseras i praktiken. Enligt lagen kan en leverantör av flygtrafikledningstjänst inte tilldelas uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt.

I 167 § i luftfartslagen föreskrivs om beredskap för undantagsförhållanden. Enligt bestämmelsen ska en leverantör av flygtrafikledningstjänst och flygvädertjänst som utsetts av kommunikationsministeriet förbereda sig för undantagsförhållanden genom att delta i beredskapsplanering och genom att på förhand förbereda verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden samt förbereda sig att säkerställa att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt även under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) och vid därmed jämförbara störningar under normala förhållanden.

Kapitel 3 **Luftrummet**

Artikel 14. NEFAB-luftrummet. Artikeln innehåller bestämmelser om en optimerad flygvägs- och sektorsutformning i det övre luftrummet. Syftet med artikeln är att luft-

rummet ska användas på ett säkert, ekonomiskt effektivt och miljövänligt sätt.

Artikel 14.1 innehåller en bestämmelse om optimal användning av NEFAB-luftrummet. Av de avtalsslutande staterna förutsätts en sammanhängande utformning av luftrummet och luftrumsplanering samt samordning av flödeskontroll och kapacitetsförvaltning. Bestämmelsen grundar sig på artikel 6 i förordningen om luftrummet.

Artikel 14.2 innehåller åtgärder där de avtalsslutande staterna måste samarbeta för att verkställa artikel 14.1. Med stöd av artikel 9.2 c hör till NEFAB-rådets uppgifter att komma överens om en gemensam politik för och planering av luftrummet.

I 114 §, 115 § och 118 § i luftfartslagen föreskrivs om strukturering och planering av luftrummet, användning av luftrummet och om samordning av civil och militär luftfart med beaktande av principerna för en flexibel användning av luftrummet.

Artikel 15. Flexibel användning av luftrummet. Artikeln innehåller bestämmelser om flexibel användning av luftrummet. Principerna för flexibel användning av luftrummet har fastställts i förordningen om luftrummet och i förordningen om flexibel användning av luftrummet.

Enligt artikel 15.1 ska de avtalsslutande staterna idka rättsligt, operativt och tekniskt samarbete för att säkerställa en flexibel användning av luftrummet med beaktande av behoven hos den civila och den militära luftfarten.

Enligt artikel 15.2 påverkar avtalet inte de avtalsslutande staternas rättighet att reservera, begränsa eller annars ordna luftrummet för användning av militära aktörer. Rättigheten hör samman med att åtgärder som hänför sig till allmän ordning, allmän säkerhet och försvaret kan skötas på det sätt som den nationella lagstiftningen förutsätter.

Militära uppdrag och militär utbildning hör inte till EU:s behörighet. SES-förordningarna påverkar inte medlemsstaternas suveränitet i fråga om det egna luftrummet och hindrar inte medlemsstaterna att vidta åtgärder som behövs för att skydda nationella säkerhets- och försvarsintressen. Fastän SES-förordningarna endast gäller ordnande av civil luftfart, påverkar förordningarna också

den militära luftfartens användning av luftrummet på grund av det begränsade luftrummet. Medlemsstaterna ska på den nationella nivån bedöma behoven hos den civila och militära luftfarten när beslut fattas om användningen av luftrummet. Förordningarna förutsätter samordning av civil och militär luftfart på den nationella nivån.

Med stöd av artikel 9.2 d hör till NEFAB-rådets uppgifter att fastställa de detaljerade reglerna för det samarbete som hänför sig till flexibel användning av luftrummet. I 118 § i luftfartslagen föreskrivs om flexibel användning av luftrummet och om samordning mellan civil och militär luftfart.

Bestämmelsen i artikel 15.2 om att avtalet inte påverkar respektive avtalsslutande stats rätt att reservera, begränsa eller på annat sätt ordna en viss del av sitt luftrum för militärt bruk och/eller för användning av luftfartyg som används i operativ luftfart, anses vara konstaterande.

Artikel 16. Civilt och militärt samarbete. I artikeln fastställs principerna för samarbetet mellan det civila och det militära området inom NEFAB. Samarbetet gäller gränsöverskridande användning av luftrummet i militär utbildning samt tillhandahållande av flygtrafikledningstjänst och taktisk flygtrafikledningstjänst och flygkontrolltjänst.

Enligt artikel 16.1 ska de avtalsslutande staterna vid behov möjliggöra militär utbildning i luftrummet som inte ska begränsas av befintliga geografiska gränser eller strukturella gränser i luftrummet hos de avtalsslutande staterna. Övningsområden bildas genom permanenta och tillfälliga arrangemang. Arrangemangen kräver att separata skriftliga avtal ingås mellan de avtalsslutande staterna.

De avtalsslutande staterna kan ha befintliga avtal också med stater som inte hör till NEFAB i samband med användning av luftrummet och luftrumsplanering. Ett sådant avtal är avtalet mellan Republiken Finlands regering och Konungariket Sveriges regering om trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna (FördrS 49/2011).

Enligt artikel 16.2 ska de avtalsslutande staterna tillåta att en civil leverantör av flygtrafikledningstjänst från en annan avtalsslutande stat tillhandahåller flygtrafiklednings-

tjänst över nationsgränserna för statsluftfartyg i enlighet med vederbörliga skriftliga arrangemang som NEFAB-rådet underrättats om. En tjänsteleverantör som tillhandahåller flygtrafiktjänster i Finland ska uppfylla de krav som ställs i den nationella lagstiftningen och i de föreskrifter som preciserar lagstiftningen samt de specialkrav som ställs i utnämmandet i fråga om användningen av luftrummet och luftfarten med statsluftfartyg med beaktande av artikel 8 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.

Om det för militär luftfart och för militär övningsverksamhet bildas områden som överskrider de geografiska nationsgränserna, ska de avtalsslutande staterna enligt artikel 16.3 tillåta luftförsvarsorganisationers och stridsledningsorganisationers ledningsverksamhet på en annan avtalsslutande stats territorium. I Finland avses med luftförsvarsorganisation flygvapnet och med stridsledningsorganisationer flygvapnets ledningscentraler. I Finland ansvarar flygstaben för de arrangemang som hänför sig till luftförsvaret samt för genomförandet av luftförsvarets stridsledningsfunktioner, och NEFAB har ingen direkt inverkan på detta ansvar. Luftförsvarsorganisationerna taktiska flygkontroll- och flygledningstjänster och deras verksamhetsmodeller kan skilja sig från varandra mellan de olika avtalsslutande staterna, varvid samarbete mellan det civila och militära området har en stor betydelse för upprätthållande av tjänsternas nivå.

Artikel 16.1 - 16.3 kräver att separata skriftliga arrangemang ingås för genomförandet av de saker som punkterna avser. Karaktären av dessa skriftliga arrangemang och huruvida de bestämmelser som de innehåller hör till området för lagstiftningen i Finland bedöms separat i samband med att de ingås.

Enligt artikel 16.4 ska de avtalsslutande staterna uppmuntra leverantörer av flygtrafiktjänster för civil luftfart, luftförsvarsorganisationer och stridsledningsorganisationer till ett nära samarbete i gränsöverskridande funktioner.

Artikel 16.5 betonar vikten av samarbetet mellan civil och militär luftfart. För att genomföra samarbetet strävar de avtalsslutande staterna efter att harmonisera arrangemang som är relevanta för civilt och militärt

samarbete. NEFAB-rådet följer och fastställer grunderna för utvecklandet av samordningen.

Enligt 118 § i luftfartslagen, kommer försvarsministeriet och kommunikationsministeriet överens om hur behoven inom den civila och den militära luftfarten ska beaktas när flygtrafiktjänster tillhandahålls.

Kapitel 4 Harmonisering

Artikel 17. *Harmonisering av de regler och förfaranden som tillämpas i NEFAB*

Artikeln innehåller bestämmelser om harmonisering av de regler och förfaranden i de avtalsslutande staterna som tillämpas i NEFAB för att målen i SES-förordningarna ska uppnås och för att främja tillhandahållandet av tjänster i NEFAB-luftrummet.

Enligt artikel 17.1 ska NEFAB-rådet specificera de regler och förfaranden som ska tillämpas inom NEFAB.

Enligt artikel 17.2 ska de avtalsslutande staterna sträva efter att harmonisera reglerna och förfarandena efter att NEFAB-rådet avgett sina rekommendationer.

Enligt artikel 17.3 hör till de nationella tillsynsmyndigheternas kommittés uppgifter att samråda regelbundet för att konstatera och avlägsna skillnader i de nationella bestämmelserna hos de avtalsslutande staterna i NEFAB.

Enligt artikel 17.4 ska NEFAB-rådet säkerställa att leverantörer av flygtrafiktjänster utarbetar en gemensam säkerhetspolitik i NEFAB-luftrummet. Genom en gemensam säkerhetspolitik strävar man efter att skapa ett harmoniserat säkerhetsledningssystem. I kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 har leverantörer av flygtrafikledningstjänst ålagts skyldigheten att utarbeta ett säkerhetsledningssystem utifrån den säkerhetspolitik som fastställts av tjänsteleverantören.

Till NEFAB-rådets uppgifter hör enligt artikel 9.2 i att komma överens om en gemensam säkerhetspolitik och att stödja utvecklandet och genomförandet av ett gemensamt säkerhetsledningssystem för leverantörerna av flygtrafiktjänster och i enlighet med artikel 9.2 e att stödja harmoniseringen av branschens regler och förfaranden.

Enligt 111 § i luftfartslagen meddelar Trafiksäkerhetsverket de kompletterande föreskrifter som Europeiska unionens rättsregler förutsätter gällande området för flygtrafiktjänster.

När regler som har anknytningspunkter till militär luftfart och militärt försvar harmoniseras, sker den nationella åsiktsbildningen i delegationen för luftrumsplanering.

Kapitel 5 Tillhandahållande av flygtrafiktjänster

Artikel 18. *Flygtrafiktjänster.* Artikeln innehåller bestämmelser om flygtrafiktjänster, vilkas tillhandahållande de avtalsslutande staterna ska säkerställa inom NEFAB. Till dem hör flygtrafikledningstjänst, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster, flygbriefingtjänst samt flygvädertjänst. I NEFAB kan också andra tjänster tillhandahållas.

Enligt artikel 7 i förordningen om tillhandahållande av tjänster förutsätter tillhandahållande av flygtrafiktjänster på unionens område ett certifikat utfärdat av en medlemsstat. Bestämmelser om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster ingår dessutom i kommissionens förordning (EU) nr 1035/2011.

I 1 § i lagen om ombildning av Luftfartsverket till aktiebolag föreskrivs som Finavia Abp:s uppgift att tillhandahålla flygtrafiktjänster i det luftrum som Finland ansvarar för.

Artikel 19 *Flygtrafikledningstjänst.* Artikeln innehåller en bestämmelse om att de avtalsslutande staterna ska underrätta varandra i enlighet med artikel 13 om rättigheterna och skyldigheterna hos de leverantörer av flygtrafikledningstjänst som utsetts på den nationella nivån samt sådana ändringar som gäller deras godkännande och rättsliga ställning. Förpliktelsen att fastställa rättigheterna och skyldigheterna hos leverantörerna av flygtrafikledningstjänst ställs i artikel 8 i förordningen om tillhandahållande av tjänster. Rättigheterna och skyldigheterna fastställs i tjänsteleverantörens certifikat och/eller i samband med utseendet.

Enligt 116 § i luftfartslagen ska kommunikationsministeriet utse leverantör av flygtrafikledningstjänst för lufrumsblocket. Före tjänstleverantören utses ska inrikesministeriet och försvarsministeriet höras. Till utseendet kan fogas särskilda villkor gällande tillhandahållandet av tjänsten. Kommunikationsministeriet har utsett Finavia Abp till leverantör av flygtrafikledningstjänst med ensamrätt inom det luftrum som Finland ansvarar för.

Artikel 20. Kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster. Artikel 20 innehåller en bestämmelse om att de avtalsslutande staterna strävar efter att skapa gemensamma tekniska system samt ett kostnadseffektivt sätt att använda infrastrukturen i syfte att optimera kommunikations-, navigations- och övervakningstjänsterna.

Det integrerade system som är i bruk i Finland förutsätter att de tekniska systemen ska vara kompatibla med både den civila och den militära luftfarten och uppfylla behoven hos båda. Detta kräver samarbete mellan civil och militär luftfart.

Enligt artikel 7 i förordningen om tillhandahållande av tjänster förutsätter tillhandahållande av flygtrafiktjänster på unionens område ett certifikat utfärdat av en medlemsstat. Bestämmelser om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster ingår dessutom i kommissionens förordning (EU) nr 1035/2011.

Kommunikations-, navigations- och övervakningstjänsterna utgör en del av flygtrafiktjänsterna, vars tillhandahållande i 1 § i lagen om ombildning av Luftfartsverket till aktiebolag föreskrivs som Finavia Abp:s uppgift i det luftrum som Finland ansvarar för.

I 118 § i luftfartslagen föreskrivs om samordning mellan civil och militär luftfart.

Artikel 21. Flygbriefingtjänst. I artikeln bestäms om de avtalsslutande staternas skyldighet att samarbeta inom området för flygbriefingtjänst och samordna tillhandahållandet av den.

Syftet med flygbriefingtjänsten är att säkerställa överföring av sådan information som behövs för en säker, regelbunden och effektiv nationell och internationell flygtrafik. Uppgiften sköts genom AIS-publikationssystemet, i vilket ingår bl.a. luft-

fartshandboken med kartor och meddelanden avsedda för luftfartsidkare (NOTAM-bulletinsystemet). Genom samarbete och samordning strävar man efter att optimera verksamheten och att uppnå effektivitetsmålen. Ett intensifierat samarbete bidrar till att förbättra kostnadseffektiviteten. Medel för förbättrande av samarbetet är bl.a. att minska överlappande uppgifter och att ta i bruk det uppdaterade konceptet för datadistribution som utvecklas inom Sesar-programmet (System Wide Information Management).

Enligt artikel 7 i förordningen om tillhandahållande av tjänster förutsätter tillhandahållande av flygtrafiktjänster på unionens område ett certifikat utfärdat av en medlemsstat. Bestämmelser om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänst ingår dessutom i kommissionens förordning (EU) nr 1035/2011. Enligt förordningen ska arbetsmetoderna och driftprocesserna för flygbriefingtjänst följa kraven i bilagorna 3 (flygvädertjänst för internationell luftfart), 4 (flygkartor) och 15 (flygbriefingtjänst) till Chicagokonventionen.

Flygbriefingtjänsten utgör en del av flygtrafiktjänsterna, vars tillhandahållande i 1 § i lagen om ombildning av Luftfartsverket till aktiebolag föreskrivs som Finavia Abp:s uppgift i det luftrum som Finland ansvarar för.

Artikel 22. Flygvädertjänst. Artikel 22.1 innehåller bestämmelser om att de avtalsslutande staterna ska säkerställa samarbetet mellan leverantörer av flygvädertjänst. I de avtalsslutande staterna i NEFAB är leverantörerna av flygvädertjänst självständiga och separata från leverantörerna av flygtrafikledningstjänst.

Enligt artikel 22.2 kan varje avtalsslutande stat utse leverantörer av flygvädertjänst med ensamrätt och meddela om utseendet av dem till NEFAB-rådet.

Flygvädertjänst som tillhandahålls uteslutande för militär verksamhet hör inte till avtalets tillämpningsområde, eftersom det där är fråga om i artikel 4 avsedd verksamhet som hänför sig till allmän säkerhet och försvaret.

Flygvädertjänsten är en del av flygtrafiktjänsterna. Enligt artikel 7 i förordningen om tillhandahållande av tjänster förutsätter till-

handahållande av flygtrafiktjänster på unionens område ett certifikat utfärdat av en medlemsstat. Enligt artikel 9 i förordningen om tillhandahållande av tjänster kan medlemsstaterna utse leverantörer av flygvädertjänst att tillhandahålla alla eller vissa flygvädertjänster med ensamrätt inom det luftrum som de ansvarar för eller i sådana luftrumsdelar med beaktande av säkerhetshänsyn. Bestämmelser om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster ingår dessutom i kommissionens förordning (EU) nr 1035/2011.

I 116 § i luftfartslagen föreskrivs om utseende av leverantörer av flygvädertjänst. Kommunikationsministeriet har utsett Meteorologiska institutet som leverantör av flygvädertjänst (prognoser och varningar) för civil luftfart med ensamrätt inom den finska flyginformationsregionen. I lagen om meteorologiska institutets uppgift är att producera vädertjänster för den nationella säkerhetens, trafikens, näringslivets och medborgarnas behov.

Artikel 23. Beredskapsplan. Artikel 23 innehåller en bestämmelse om att de avtalsslutande staterna ska uppmantra leverantörer av flygtrafiktjänster att utveckla en gemensam beredskapsplan som omfattar alla tjänster som tillhandahålls i NEFAB.

Skyldigheten att utarbeta en beredskapsplan grundar sig på kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011, enligt vilken leverantörer av flygtrafiktjänster måste ha beredskapsplaner för alla flygtrafiktjänster som de tillhandahåller i händelse av sådana situationer till följd av vilka deras verksamhet på ett avgörande sett försvagas eller avbryts. Beredskapsplanerna måste också vara förenliga med Icaos bestämmelser.

I utarbetandet av en beredskapsplan för NEFAB måste man beakta befintliga arrangemang för civil luftfart och det militära försvaret samt arrangemang mellan tjänsteleverantörer i fråga om gränsöverskridande tjänster. De nationella tillsynsmyndigheterna måste godkänna beredskapsplanen. Vid utarbetandet av beredskapsplanen ska tjänsteleverantörerna höra NEFAB-rådet. När beredskapsplanen har godkänts ska NEFAB-rådet underrättas om detta.

Kapitel 6 Avgifter

Artikel 24. Avgifter. Artikel 24 innehåller en skyldighet för de avtalsslutande staterna att utveckla och tillämpa en gemensam avgiftspolitik inom NEFAB. De avtalsslutande staterna ska utveckla och tillämpa gemensamma principer för avtalspolitiken i fråga om luftrummet, med beaktande av möjligheten till nationella dispenser.

Med stöd av artikel 9.2 h hör till NEFAB-rådets uppgifter att godkänna principerna för hur de avgifter som tillämpas på luftrummet ska fastställas.

Bestämmelser om avgiftssystemet för flygtrafiktjänster ingår i artikel 14, 15 och 16 i förordningen om tillhandahållande av tjänster. Undervägsavgifterna och terminalavgifterna fastställs utifrån kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006.

I 117 § och 123 § i luftfartslagen föreskrivs om avgifter för flygtrafiktjänst.

Kapitel 7 Tillsyn

Artikel 25. Tillsyn över leverantörer av flygtrafiktjänster. Enligt artikel 25.1 ska de avtalsslutande staterna säkerställa ett nära samarbete mellan de nationella tillsynsmyndigheterna i fråga om tillsynen över leverantörer av flygtrafiktjänster i enlighet med artikel 2.3 i förordningen om tillhandahållande av tjänster.

Enligt artikel 25.2 ska de nationella tillsynsmyndigheterna sinsemellan utarbeta avtal om samarbetet gällande tillsynen över leverantörer av flygtrafiktjänster med iakttagande av sin nationella lagstiftning. Inom ramen för den nationella lagstiftningen kan avtalen också innehålla bestämmelser om hur fall av bristande efterlevnad ska hanteras och om arrangemang för fördelning av ansvaret för tillsynsuppgifter. De behöriga nationella tillsynsmyndigheterna ska underrätta NEFAB-rådet om dessa arrangemang. I artikel 7 bestäms om bemyndigande för de nationella tillsynsmyndigheterna att ingå samarbetsavtal. Avtalen i fråga ingås med stöd av delegeringen av behörigheten att ingå avtal.

Enligt artikel 25.3 ska den godkännande nationella tillsynsmyndighet som beviljat certifikatet för leverantören av flygtrafik-

tjänster också utöva tillsynen över leverantören av flygtrafiktjänster i fråga, om de nationella tillsynsmyndigheterna inte har kommit överens om något annat med beaktande av den nationella lagstiftningen. I punkten är det fråga om fall där den godkännande och territoriella nationella tillsynsmyndigheten inte är desamma, dvs. när tjänsten tillhandahålls i en annan avtalsslutande stat än där tjänsteleverantören har inrättats (gränsöverskridande verksamhet). Enligt punkten ska den godkännande nationella tillsynsmyndigheten sörja för tillsynen över tjänsteleverantören i den del av NEFAB-luftrummet som inte den avtalsslutande stat ansvarar för som utsett den godkännande nationella tillsynsmyndigheten.

Enligt artikel 25.4 kan den territoriella nationella tillsynsmyndigheten begära revision av den godkännande nationella tillsynsmyndigheten och delta i alla tillsynsuppgifter som riktar sig mot alla sådana tjänsteleverantörer som den godkännande nationella tillsynsmyndigheten utför i det NEFAB-luftrum som den territoriella nationella tillsynsmyndigheten ansvarar för. Avtalet ålägger den godkännande nationella tillsynsmyndigheten att beakta de förslag och anmärkningar som den territoriella nationella tillsynsmyndigheten har inkommit med. Tjänsteleverantören är skyldig att se till att den territoriella nationella tillsynsmyndigheten kan delta i tillsynen bl.a. genom att ge tillträde till lokaler, funktioner och dokument som hänför sig till tillsynen. I 124 § i luftfartslagen föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets rätt att få behövliga uppgifter för att utvärdera genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.

Enligt artikel 25.5 ska den territoriella nationella tillsynsmyndigheten underrätta den godkännande nationella tillsynsmyndigheten om de regler och förfaranden som tillämpas på tillhandahållandet av tjänster i det luftrum som hör till den territoriella nationella tillsynsmyndighetens ansvarsområde.

Enligt artikel 25.6 har de avtalsslutande staterna åtagit sig att ömsesidigt erkänna alla de iakttagelser, slutsatser och beslut som den godkännande nationella tillsynsmyndigheten har gjort om de flygtrafiktjänster som tillhandahålls i den del av NEFAB-luftrummet, som inte hör till ansvarsområdet för den stat som utsett den godkännande nationella till-

synsmyndigheten. En avtalsslutande stat som utnämnt den territoriella nationella tillsynsmyndigheten kan vägra erkänna en sådan iakttagelse, slutsats eller ett sådant beslut av den godkännande nationella tillsynsmyndigheten, där man inte på ett lämpligt sätt har beaktat de relevanta regler och förfaranden som den nationella tillsynsmyndigheten i enlighet med artikel 25.3 har underrättat den godkännande tillsynsmyndigheten om. En avtalsslutande stat kan därvid också om den så önskar tillfälligt upphäva tillämpningen av artikel 25 och återta ansvaret för tillsynen och för säkerhetstillsynen på sig själv.

Enligt artikel 25.7 ska artikel 25.1–25.6 tillämpas på motsvarande sätt både i fråga om säkerhetstillsynen av flödesplaneringen och i fråga om säkerhetstillsynen av luft-rumsplaneringen. Den nationella tillsynsmyndighet som ska ansvara för säkerhetstillsynen är den nationella tillsynsmyndigheten i den avtalsslutande stat, inom vars område den organisation har sitt huvudsakliga verksamhetsställe som utför flödesplaneringen eller luft-rumsplaneringen på den taktiska nivån.

Enligt artikel 25.8 ska denna artikel tillämpas endast på tillsynen över tillhandahållandet av tjänster hos leverantörer av flygtrafiktjänster som den avtalsslutande statens nationella tillsynsmyndighet har godkänt.

Enligt artikel 25.9 ska de nationella tillsynsmyndigheterna skapa gemensamma arrangemang för informationsutbyte, samråd och koordination av verksamhet som hänför sig till tillhandahållande av tjänster över nationsgränserna.

Enligt artikel 25.10 ska de militära myndigheterna ha full rätt att ta del av alla dokument som gäller tillsyn över flygtrafiktjänster som tillhandahålls den militära luftfarten i enlighet med de avtalsslutande staternas nationella lagstiftning. Den militära luftfartsmyndigheten är enligt 2 § i luftfartslagen myndighetsenheten för militär luftfart. Närmare bestämmelser om enhetens uppgifter ingår i statsrådets förordning om militär luftfart (557/2011). Myndighetsenheten för militär luftfart har för skötseln av sina lagstadgade uppgifter rätt att få uppgifter som gäller tillhandahållandet till militär luftfart av flygtrafiktjänster med stöd av luftfartslagen och

bestämmelser som utfärdats med stöd av den samt med stöd av lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

Enligt artikel 2 i förordningen om tillhandahållande av tjänster ska de nationella tillsynsmyndigheterna ingå lämpliga arrangemang för de ska kunna samarbeta nära sammellan i syfte att säkerställa en tillräcklig tillsyn över sådana leverantörer av flygtrafiktjänster som innehar ett gällande tillstånd från en medlemsstat, men som också tillhandahåller tjänster i luftrum som hör till en annan medlemsstats ansvarsområde.

Enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1034/2011 om säkerhetstillsyn inom flygledningstjänst och flygtrafiktjänster ska när det är fråga om gränsöverskridande tillhandahållande av tjänster medlemsstaterna specificera och fördela ansvaret gällande säkerhetstillsynen på ett som säkerställer att ansvaret är klart fastställt och att lämpligt informationsutbyte ordnas och att medlemsstaterna har en klar bild av mekanismerna för säkerhetstillsynen och deras resultat.

I 113 § i luftfartslagen föreskrivs att Trafiksäkerhetsverket sörjer för den finländska tillsynsmyndighetens uppgifter enligt SES-förordningarna.

Kapitel 8 **Prestation**

Artikel 26. *Prestation.* Enligt artikel 26.1 ska de avtalsslutande staterna utveckla och tillämpa prestationsplaner för NEFAB. Dessa planer ska vara enhetliga med de prestationsmål som gäller hela EU och beakta behoven hos luftrumets användare. Med stöd av artikel 9.2 j godkänner NEFAB-rådet prestationsplanerna och de prestationsmål som hänför sig till dem.

Enligt artikel 26.2 och 26.3 ska prestationsplanerna innefatta prestationsmål och prestationsindikatorer åtminstone i fråga om säkerhet, miljö, kapacitet, kostnadseffektivitet och uppdragseffektiviteten för militär luftfart samt i fråga om de stimulansåtgärder som är i bruk inom NEFAB. Målen för den militära luftfartens luftrumsanvändning avviker från den civila luftfartens, varför det också finns stora skillnader i prestationsmålen och i prestationsindikatorerna. Inom militär

luftfart avses med uppdragseffektivitet optimeringen av insats och avkastning av operativ flygverksamhet och övningsflygverksamhet så att de mål som uppställts för flyguppgifterna uppnås på det önskade sättet och ekonomiskt.

Enligt artikel 26.4 rapporterar de nationella tillsynsmyndigheternas kommitté till NEFAB-rådet om genomförandet av prestationsmålen och om hur målen har uppnåtts samt om samordningen av genomförandet av prestationsplanerna mellan de avtalsslutande staterna.

Bestämmelser om upprättande av prestationsplaner ingår i kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster.

Kapitel 9 **Ansvarsskyldighet**

Artikel 27. *Ansvarsskyldighet.* Artikel 27 innehåller bestämmelser om ansvarsskyldighet för förlust eller skada som uppstått i NEFAB.

Enligt artikel 27.1 får den avtalsslutande stat inom vars territorium eller ansvarsområde en förlust eller skada har inträffat väcka talan mot en annan avtalsslutande stat för förlust eller skada som beror på att den andra avtalsslutande staten varit oaktsam.

Enligt artikel 27.2 kan en leverantör av flygtrafiktjänster bli skadeståndsskyldig endast för förlust eller skada som orsakats av dess egen oaktsamhet eller oaktsamhet hos dess personal eller representanter. En medlem av personalen eller en representant är inte direkt ansvarig för en förlust eller skada som uppstått i utförandet av arbetsuppgifterna.

Om förlusten eller skadan uppstått på grund av oaktsamhet hos tjänsteleverantören, dess personal eller representant, kan enligt artikel 27.3 den avtalsslutande stat inom vars ansvarsområde förlusten eller skadan har uppstått väcka talan mot tjänsteleverantören för sådana ersättningar som denna avtalsslutande stat på grund av förlusten eller skadan har varit tvungen att betala ut och för de kostnader som förlusten eller skadan har gett upphov till.

I fall där de avtalsslutande staterna har bidragit till att förlusten eller skadan uppstått, har enligt artikel 27.4 leverantören av flygtrafiktjänster regressrätt i proportion till den avtalsslutande statens del i förlusten eller skadan i fråga om ersättning som den betalat ut till tredje part i enlighet med artikel 27.2.

Enligt artikel 27.5 ska talan gällande tjänsteleverantörernas ansvar väckas i den avtalsslutande stats domstol, inom vars ansvarsområde förlusten eller skadan inträffade. I förfarandet ska lagstiftningen i den avtalsslutande staten i fråga tillämpas. En motsvarande avtalsbestämmelse ingår i Eurocontrols modellavtal. Här hänvisas till artikel 28 i Chicagokonventionen enligt vilken varje stat i sista hand ansvarar för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster i sitt eget luftrum. Således är det klart att talan gällande ansvar ska väckas i den stats domstol, inom vars ansvarsområde förlusten eller skadan har inträffat. SES-förordningarna påverkar inte medlemsstaternas rättigheter eller skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

Enligt artikel 27.6 ska de avtalsslutande staterna underrätta avtalets depositarie, Norge, om åtgärder som vidtagits för tillämpningen av denna artikel.

I Finland finns bestämmelser om skadeståndsansvar i skadeståndslagen (412/1974).

Kapitel 10 Institutionella bestämmelser

Artikel 28. Tvistlösning. Artikelnen innehåller bestämmelser om tvistlösning. Enligt den ska tvister lösas i ett trestegsförfarande, först genom samråd mellan de avtalsslutande staterna, sedan i NEFAB-rådet, varefter tvisten överförs till en utomstående förlikningsperson eller ett bindande skiljeförfarande.

Enligt artikel 28.1 ska man i första hand sträva efter att lösa tvister mellan de avtalsslutande staterna genom samråd eller andra medel. Om ingen lösning dock uppnås inom sex månader, kan ärendet överföras ärendet för behandling av NEFAB-rådet.

Enligt artikel 28.2 kan i situationer där NEFAB-rådet inte inom tre månader finner en lösning till en tvist som överförs på rådet för avgörande, en avtalsslutande stat överföra tvisten för behandling av en utomstående för-

likningsperson. Alternativt, eller om användningen av en utomstående förlikningsperson inte har lett till en tillfredsställande lösning, kan den avtalsslutande staten föra ärendet till ett skiljeförfarande för att få ett bindande slutligt avgörande.

I ett sådant förfarande för tvistlösning kan det på ett för Finland bindande sätt bli fastställt hur en viss avtalsbestämmelse som hör till området för lagstiftningen ska tolkas.

Artikel 29. Anslutning av en stat till avtalet. I artikeln fastställs möjligheten för en stat som inte är med i NEFAB att ansluta sig till avtalet.

Enligt artikel 29.1 är avtalet öppet för anslutning. En stat som önskar ansluta sig till avtalet, ska sända en anslutningsansökan till depositarien, dvs. Norge.

Enligt artikel 29.2 ska om villkoren för anslutningen och om därav eventuellt följande granskning av avtalet ingås ett avtal mellan de avtalsslutande staterna och den ansökande staten. Anslutningsavtalet ska ratificeras, godtas eller godkännas enligt respektive avtalsslutande stats nationella lagstiftning.

Enligt artikel 29.3 ska anslutningsinstrumenten deponeras hos depositarien.

Enligt artikel 29.4 träder ett avtal gällande anslutning i kraft den första dagen i den andra månaden efter att det sista ratificerings-, godtagande- eller godkännandeinstrumentet har deponerats hos depositarien.

Artikel 30. Uppsägning av avtalet. Artikelnen innehåller bestämmelser om uppsägning av avtalet. Förordningen om tillhandahållande av tjänster kräver att avtalet ska ha behövliga bestämmelser om förfarandet för att dra sig ur blocket.

Enligt artikel 30.1 ska NEFAB-rådet och avtalets depositarie underrättas om uppsägning.

Enligt artikel 30.2 träder uppsägningen i kraft ett år efter att depositarien fick underrättelsen om uppsägningen.

Enligt artikel 30.3 genomför NEFAB-rådet de åtgärder som uppsägningen förutsätter.

Enligt artikel 30.4 har i avtalet överenskommit om fördelningen av de kostnader som uppsägningen föranleder så att den stat som säger upp avtalet ansvarar för de kostnader uppsägningen föranleder.

Artikel 31. *Ändring av avtalet.* Artikeln innehåller bestämmelser om ändring av avtalet. Artikel 9a i förordningen om tillhandahållande av tjänster kräver att avtalet ska ha behövliga bestämmelser om hur blocket kan ändras.

Enligt artikel 31.1 kan de avtalsslutande staterna göra ändringsförslag i avtalet genom att underrätta NEFAB-rådet om dem.

Enligt artikel 31.2 ska en ändring av avtalet ske skriftligt och ändringen ska godkännas i NEFAB-rådet. Dessutom kräver ändringen av avtalet ratificering i varje avtalsslutande stat.

Enligt artikel 31.3 träder ändringarna i avtalet i kraft 30 dagar efter att det sista ratificerings-, godtagande- eller godkännandeinstrumentet har deponerats hos depositarien.

Artikel 32. *Upphörande av avtalets giltighet.* Artikeln innehåller bestämmelser om upphörande av avtalets giltighet.

Enligt artikel 32.1 kan de avtalsslutande staterna när som helst avsluta avtalets giltighet. Ett beslut om avtalets upphörande kan överenskommas endast genom ett enhälligt beslut av de avtalsslutande staterna.

Enligt artikel 32.2 ska de avtalsslutande staterna också avtala om den dag som avtalets giltighet ska upphöra på.

Enligt artikel 32.3 ska de kostnader som uppstår av upphörandet av avtalets giltighet fördelas mellan de avtalsslutande staterna.

Artikel 33. *Tillfälligt upphävande.* Artikeln innehåller bestämmelser om tillfälligt upphävande av avtalets tillämpning.

Enligt artikel 33.1 har de avtalsslutande staterna rätt att med omedelbar verkan tillfälligt upphäva tillämpningen av avtalet eller en del därav av orsaker som hänför sig till allmän ordning, allmän säkerhet och försvaret. Övriga avtalsslutande stater och depositarien ska omedelbart underrättas om det tillfälliga upphävandet av tillämpningen.

Genom avtalsbestämmelsen säkerställs bl.a. att lufterummet eller delar därav vid behov kan tas i nationellt bruk av skäl som hänför sig till allmän ordning, allmän säkerhet eller försvaret.

Innehållet i begreppet försvar har analyserats ovan i samband med artikel 4.

Bestämmelser om möjligheten att begränsa eller förbjuda luftfart på ett visst område t.ex.

för upprätthållandet av allmän ordning och säkerhet ingår i 8 § i luftfartslagen. Tillämpningen av denna paragraf bedöms inte under normala förhållanden ge upphov till ett behov att tillfälligt upphäva avtalets tillämpning.

Under undantagsförhållanden kan på basis av 81 § i beredskapslagen i syfte att trygga ett fungerande samhälle och militära försvarsberedskapen civil luftfart förbjudas eller begränsas inom hela landet eller en del av landet. En sådan situation kunde leda till tillfälligt upphävande av tillämpningen av avtalet eller till uppsägning av avtalet.

Enligt artikel 33.2 måste man försöka avsluta det tillfälliga upphävandet av avtalets tillämpning så snart som möjligt.

Enligt artikel 33.3 måste de andra avtalsslutande staterna iakttä bestämmelserna i artikel 30 om avtalets uppsägning trots ett tillfälligt upphävande av avtalets tillämpning.

Artikel 34. *Registrering hos Internationala civila luftfartsorganisationen.* Artikeln innehåller bestämmelser om att avtalet och alla senare ändringar i det ska registreras hos Icao i enlighet med artikel 83 i Chicagokonventionen. Avtalets depositarie ansvarar för registreringen av avtalet.

Artikel 35. *Ikraftträdande.* Artikeln innehåller bestämmelser om avtalets ikraftträdande.

Enligt artikel 35.1 ska avtalet ratificeras, godtas eller godkännas i enlighet med de avtalsslutande staternas nationella lagstiftning. Ratificerings-, godtagande- eller godkännandeinstrument ska deponeras hos depositarien, dvs. hos Konungariket Norge.

Enligt artikel 35.2 träder avtalet i kraft 30 dagar efter att det sista ratificerings-, godtagande- eller godkännandeinstrumentet har deponerats hos depositarien.

Avtalet ska gälla tills vidare.

Artikel 36. *Depositarien och dess uppgifter.* Artikeln innehåller bestämmelser om avtalets depositarie och dess uppgifter. Regeringen i Konungariket Norge har fastställts som avtalets depositarie. Depositariens uppgifter har fastställs separat i artikeln.

2 Lagförslag

Enligt 95 § i Finlands grundlag ska de bestämmelser i fördrag och andra internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen sättas i kraft genom lag. Sådana bestämmelser ska sättas i kraft genom lag också när det på grund av förpliktelsen inte är nödvändigt att granska det materiella innehållet i den nationella lagstiftningen.

Eftersom det inte är nödvändigt att ändra den materiella lagstiftningen för genomförandet av de skyldigheter som följer av avtalet om inrättande av ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock mellan Estland, Finland, Lettland och Norge, innehåller propositionen endast ett förslag till en blankettlag.

1 §. Genom bestämmelsen i 1 § i lagförslaget ska de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sättas i kraft. Bestämmelserna som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Om ikraftträdandet av lagen ska bestämmas genom förordning av statsrådet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft för Finland.

3 Ikraftträdande

Enligt artikel 36 i avtalet om inrättande av ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock mellan Estland, Finland, Lettland och Norge ska avtalet ratificeras, godtas eller godkännas i enlighet med kraven i de avtalsslutande staternas nationella lagstiftning. Ratificerings-, godtagande- eller godkännandeinstrumenten ska deponeras hos depositarien. Avtalet träder i kraft 30 dagar efter att det sista ratificerings-, godtagande- eller godkännandeinstrumentet har deponerats hos depositarien.

Avtalets ikraftsättandelag avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet samtidigt som avtalet träder i kraft för Finland.

I 59 § i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) föreskrivs att om 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, träder bestämmelsen i kraft i

landskapet endast om lagtinget ger sitt bifall till den författning genom vilken bestämmelsen sätts i kraft. Enligt 27 § 14 punkten har riket lagstiftningsbehörighet i frågor som gäller luftfart. Sålunda hör det avtal som nu föreslås bli godkänt inte till landskapets lagstiftningsbehörighet.

Enligt 58 § 2 mom. i självstyrelselagen ska landskapsregeringen underrättas om förhandlingar angående fördrag och andra internationella förpliktelser i fråga om angelägenheter som faller inom landskapets behörighet. Gäller sådana förhandlingar angelägenheter som annars kan ha särskild betydelse för landskapet, ska landskapsregeringen underrättas, om detta lämpligen kan ske.

Ålands ställning som demilitariserat område har beaktats i avtalets inledning. Avtalet innehåller bestämmelser om civilt och militärt samarbete, men avtalet påverkar inte Ålands ställning eller de internationella fördrag som Ålands neutralitet och demilitariserade ställning grundar sig på. Utlåtande har begärts av Ålands landskapsregering om det paraferade avtalet.

Kommunikationsministeriet och Ålands landskapsregering har kommit överens om att de avtalsslutande staterna vid NEFAB-rådets första möte ska påminnas om konventionen angående Ålandsöarnas icke-befästade och neutralisering (FördrS 1/1922) som är bindande för Finland och som fortsätter att gälla. Dessutom ska ett uttalande om denna sak ingå som bilaga till protokollet för NEFAB-rådets ifrågavarande möte.

4 Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning

4.1 Fördelningen av behörigheten mellan unionen och medlemsstaterna

Det avtal som föreläggs riksdagen för godkännande är ett avtal som medlemsstaterna tillåts ingå eller som de måste ingå enligt en EU-rättsakt. Sådana avtal behandlas nationellt så att medlemsstaterna anses vara berättigade att ingå avtalet i sin helhet, också i fråga om de delar som faller inom unionens behörighet. Därför måste avtalet godkännas

och sätts i kraft nationellt. Om ett sådant avtal innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, begärs riksdagens godkännande för hela avtalet. Till dessa avtal räknas också de avtal som grundar sig på en mekanism i en EU-rättsakt, genom vilken medlemsstaterna berättigas förhandla och ingå ett avtal på ett område som hör till EU:s behörighet.

Ett sådant avtal kan också innehålla bestämmelser som uteslutande hör till medlemsstaternas behörighet. Om de bestämmelser som hör till medlemsstaternas behörighet inte kan räknas som obetydliga, ska avtalet inte likställas med de avtal som avses i 3 § punkt 9 i reglementet för statsrådet, utan dessa avtal undertecknas, godkänns och sätts i kraft i likhet med sedvanliga fördrag (93 § 1 mom. och 95 § i grundlagen).

Genom SES I-förordningarna av år 2004 gjordes flygledningstjänsten till en del av EU:s gemensamma transportpolitik. En revision av dessa förordningar genomfördes 2009 genom SES II-förordningen, där medlemsstaterna åläggs skyldigheten att inrätta funktionella luftrumsblock.

Genom att iakttäta det regleringsförfarande som ingår i SES-förordningarna har Europeiska kommissionen avgivit förordning nr (EU) 176/2011 om de uppgifter som ska lämnas innan ett funktionellt luftrumsblock inrättas och ändras. Genom denna förordning har man skapat en mekanism genom vilken stater som inrättar ett funktionellt luftrumsblock har ålagts skyldigheten att lämna de i förordningen fastställda uppgifterna till kommissionen, Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, övriga medlemsstater och andra behöriga parter innan blocket inrättas. Enligt förordningen ska de ges en möjlighet att framföra sina iakttagelser i samband med inrättandet av blocket. Enligt förordningen är medlemsstaterna inte skyldiga att införa ändringar utifrån dessa kommentarer, men medlemsstaterna ska analysera de kommentarer de fått på lämpligt sätt före inrättandet av det funktionella luftrumsblocket.

SES II-förordningen tillämpas i alla avtalslutande stater i NEFAB. I Norge grundar sig förordningens bindande verkan på ett beslut av den gemensamma EES-kommittén, som

beaktar avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet från år 1994.

Enligt förordningen kan funktionella luftrumsblock inrättas endast genom ett gemensamt avtal mellan alla sådana medlemsstater och vid behov tredjeländer som ansvarar för en luftrumsdel som ingår i det funktionella luftrumsblocket i fråga.

Bestämmelserna i avtalet hör i huvudsak till Europeiska unionens behörighet. I och med den avgivna unionslagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande. Största delen av denna lagstiftning har utfärdats som direkt bindande förordningar. I fråga om militär luftfart saknar EU behörighet, men förordningarna påverkar indirekt också den militära luftfarten på grund av luftrumets begränsade natur.

Nedan analyseras närmare till vilken del bestämmelserna i avtalet hör till unionens behörighet och till vilken del till Finlands behörighet.

I artikel 1 ingår bestämmelser om de definitioner som ingår i avtalet. I fråga om definitionerna ingår i avtalet en hänvisning till EU-förordningarna om det gemensamma europeiska luftrummet (SES-förordningarna) samt till Chicagokonventionen. Till den del som man i artikeln hänvisar till EU-lagstiftningen, hör bestämmelserna i artikeln till unionens behörighet. Till övriga delar hör bestämmelserna i artikeln till Finlands behörighet.

I artikel 2 ingår bestämmelser om avtalets tillämpningsområde och mål. Avtalets mål har definierats i artikel 1 och 11 i ramförordningen och hör till unionens behörighet. Genom avtalet inrättas NEFAB. Avtalet ska tillämpas på NEFAB-luftrummet, vilket bildas av de avtalsslutande staternas flyginformationsregion och övre flyginformationsregion. Områdena är överenskomna inom Icaos regi och de definierar de områden inom vilka flygbriefingstjänst och alarmeringstjänst ska ges. Till dessa delar hör bestämmelserna i artikeln till Finlands behörighet.

I artikel 3 bestäms att man genom avtalet inte ingriper i de avtalsslutande staternas suveränitet. Enligt 1 § 1 mom. i grundlagen är Finland en suverän republik. Enligt artikel 1 i Chicagokonventionen erkänner de avtalsslu-

tande staterna att varje stat har full och exklusiv överhöghet till lufterummet ovanför sitt territorium. Bestämmelsen i artikeln hör till Finlands behörighet.

Enligt artikel 4 i avtalet begränsar inte bestämmelserna i avtalet de avtalsslutande staternas behörighet i frågor som gäller allmän ordning, allmän säkerhet och försvaret. Bestämmelserna i artikeln hör till Finlands behörighet.

I artikel 5 bestäms om delområdena för samarbetet i NEFAB. Av områdena för samarbete hör förvaltningen av NEFAB, samarbetet mellan den civila och militära luftfarten, harmoniseringen av regler och förfarandet och lufterummet till Finlands behörighet. Beslut som gäller denna artikel kommer att företas riksdagen för godkännande om de hör till riksdagens lagstiftnings- och budgetmakt. Till dessa delar hör bestämmelsen i artikeln till Finlands behörighet. Till övriga delar hör bestämmelserna i artikeln till unionens behörighet.

I artikel 6 ingår bestämmelser om de behöriga myndigheterna i de avtalsslutande staterna. I fråga om Finland är de i enlighet med reglementet för statsrådet kommunikationsministeriet och försvarsministeriet. Bestämmelsen i artikeln hör till Finlands behörighet.

I artikel 7 bestäms om bemyndigande för de nationella tillsynsmyndigheterna. De avtal som ingås med stöd av artikeln i fråga ingås med stöd av en delegering av behörigheten att ingå avtal. Bestämmelsen i artikeln hör till Finlands behörighet.

I artikel 8 bestäms om inrättande av NEFAB-rådet och om dess verksamhet. Bestämmelserna i artikeln hör till Finlands behörighet.

I artikel 9 bestäms om uppgifterna för NEFAB-rådet. Till NEFAB-rådets uppgifter hör bl.a. att sörja för uppnåendet av NEFABs mål. Dessa mål ingår bl.a. i SES-förordningarna och i själva avtalet. Till den del som målen uppställts i SES-förordningarna, hör bestämmelserna i artiklarna till unionens behörighet. Till övriga delar hör bestämmelserna till Finlands behörighet.

I artikel 10 bestäms om inrättande av de kommittéer som ska bistå NEFAB-rådet. Be-

stämmelsen i artikeln hör till Finlands behörighet.

I artikel 11 ingår bestämmelser om den rådgivande kommittén för flygtrafiktjänster. Bestämmelserna i artikeln hör till Finlands behörighet.

I artikel 12 bestäms om förhållandet mellan tjänsteleverantörer vid tillhandahållandet av internationella gränsöverskridande tjänster. Bestämmelser om detta ingår i artikel 10 i förordningen om tillhandahållande av tjänster. Bestämmelsen i artikeln hör till unionens behörighet.

I artikel 13 bestäms om gemensamt utseende av leverantörer av flygtrafikledningstjänst i enlighet med artikel 8 i förordningen om tillhandahållande av tjänster. Bestämmelserna i artikeln hör till unionens behörighet.

I artikel 14.1 bestäms om optimal användning av NEFAB-lufterummet och om samarbete mellan de avtalsslutande staterna i fråga om lufttrumsplaneringen med beaktande av kraven i artikel 6 i förordningen om lufterummet. Bestämmelsen i artikel 14.1 hör till unionens behörighet. Av de delområden som ingår i artikel 14.2 hör utvecklandet av den gemensamma lufttrumspolitik och det därtill hörande samarbetet mellan civil och militär luftfart samt inrättande av områden som överskrider nationsgränserna till Finlands behörighet. Till övriga delar hör bestämmelserna i artikel 14.2 till unionens behörighet.

I artikel 15 bestäms om flexibel användning av lufterummet. Bestämmelser om detta ingår i förordningen om lufterummet och förordningen om flexibel användning av lufterummet. Bestämmelsen i artikel 15.1 hör till unionens behörighet. I artikel 15.2 fastställs de avtalsslutande staternas rätt att reservera, begränsa eller annars ordna lufterummet för användning av militära aktörer. Bestämmelsen i artikel 15.2 hör till Finlands behörighet.

I artikel 16 bestäms om civilt och militärt samarbete och om principerna för detta samarbete. Bestämmelserna i artikeln hör till Finlands behörighet.

I artikel 17 bestäms om harmonisering av de regler och förfaranden som ska tillämpas i NEFAB. Bestämmelserna i artikel 17.1 - 17.3 hör till Finlands behörighet. I artikel 17.4 bestäms om utarbetande av ett säkerhetsledningssystem med stöd av kommissio-

nens förordning (EU) 1035/2011. Bestämmelsen i artikel 17.4 hör till unionens behörighet.

I artikel 18 bestäms om tillhandahållande av flygtrafiktjänster. Enligt artikel 7 i förordningen om tillhandahållande av tjänster förutsätter tillhandahållande av flygtrafiktjänster på unionens område ett certifikat utfärdat av en medlemsstat. Bestämmelser om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster ingår i kommissionens förordning (EU) nr 1035/2011. Bestämmelserna i artikeln hör till unionens behörighet.

I artikel 19 bestäms om gemensamt utseende av leverantörer av flygtrafikledningstjänst i enlighet med artikel 8 i förordningen om tillhandahållande av tjänster. Bestämmelser om detta ingår dessutom i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster. Bestämmelsen i artikeln hör till unionens behörighet.

I artikel 20 bestäms om kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster, vilka ingår i flygtrafiktjänsterna. Enligt artikel 7 i förordningen om tillhandahållande av tjänster förutsätter tillhandahållande av flygtrafiktjänster på unionens område ett certifikat utfärdat av en medlemsstat. Bestämmelser om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster ingår i kommissionens förordning (EU) nr 1035/2011. Bestämmelsen i artikeln hör till unionens behörighet.

I artikel 21 ingår bestämmelser flygbriefingstjänst, om vilka det föreskrivs i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster. Bestämmelsen i artikeln hör till unionens behörighet.

I artikel 22 bestäms om flygvädertjänst. Flygvädertjänst ingår i definitionen av flygtrafiktjänster i artikel 2.4 i ramförordningen. Enligt artikel 7 i förordningen om tillhandahållande av tjänster förutsätter tillhandahållande av flygtrafiktjänster på unionens område ett certifikat utfärdat av en medlemsstat. Enligt artikel 9 i förordningen om tillhandahållande av tjänster kan medlemsstaterna utse leverantörer av flygvädertjänst att tillhandahålla alla eller vissa flygvädertjänster med ensamrätt inom det luftrum som de ansvarar för eller i sådana luftrumsdelar med

beaktande av säkerhetshänsyn. Bestämmelser om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster ingår dessutom i kommissionens förordning (EU) nr 1035/2011. Bestämmelserna i artikeln hör till unionens behörighet.

I artikel 23 bestäms om utarbetandet av en beredskapsplan i NEFAB. I kommissionens genomförandeförordning (EU) 1035/2011 ingår en skyldighet att utarbeta beredskapsplaner. Bestämmelsen i artikeln hör till unionens behörighet.

I artikel 24 bestäms om avgifterna för flygtrafiktjänster i NEFAB. Bestämmelser om avgiftssystemet för flygtrafiktjänster ingår i artikel 14, 15 och 16 i förordningen om tillhandahållande av tjänster. Undervägsavgifterna och terminalavgifterna fastställs utifrån kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006. Bestämmelsen i artikeln hör till unionens behörighet.

I artikel 25 ingår bestämmelser om tillsyn över leverantörer av flygtrafiktjänster. Bestämmelser om detta ingår i förordningen om tillhandahållande av tjänster och i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1034/2011. I artikel 25.2 bestäms om de nationella tillsynsmyndigheternas rätt att, med stöd av delegeringen av behörigheten att ingå avtal, ingå avtal om samarbete gällande tillsyn med beaktande av sin nationella behörighet. I artikel 25.4 och 25.10 bestäms om rätt att få information. Bestämmelserna i artikel 25.2, 25.4 och 25.10 hör till Finlands behörighet. Till övriga delar hör bestämmelserna i artikeln till unionens behörighet.

I artikel 26 ingår bestämmelser om prestation. Bestämmelser om upprättande av prestationsplaner ingår i kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster. Bestämmelserna i artikeln hör till unionens behörighet med undantag för uppdragseffektiviteten hos den militära luftfarten.

De institutionella bestämmelserna i 10 kap. från artikel 27 till artikel 36 hör till Finlands behörighet.

Med beaktande av vad som anförts ovan innehåller det avtal som företes riksdagen bestämmelser som hör till Finlands behörighet,

vilka inte kan anses vara obetydliga. Dessa är bestämmelsen i artikel 3 om att bestämmelserna i avtalet inte påverkar de avtalsslutande staternas suveränitet, bestämmelserna i artikel 4 om att bestämmelserna i avtalet inte begränsar de avtalsslutande staternas behörighet i frågor som gäller allmän ordning, allmän säkerhet och försvaret och samarbetet mellan det civila och militära området, bestämmelsen i artikel 15.2 att avtalet inte påverkar respektive avtalsslutande stats rätt att reservera, begränsa eller på annat sätt ordna en viss del av sitt eget luftrum för användning av luftfartyg som används uteslutande eller uttryckligen för militär och/eller operativ luftfart, bestämmelsen i artikel 16 om principerna för samarbetet mellan det civila och det militära området i NEFAB (i syfte att de avtalsslutande staterna ska uppmuntra tjänsteleverantörer och luftförsvarsorganisationer till ett nära samarbete i funktioner som överskrider nationsgränserna) samt bestämmelsen i artikel 33 om att respektive avtalsslutande stat har rätt att med omedelbar verkan tillfälligt upphäva tillämpningen av avtalet eller delar därav av skäl som hänför sig till allmän ordning, allmän säkerhet eller försvaret.

Därför jämföras avtalet inte med sådana avtal som avses i 3 § punkt 9 i reglementet för statsrådet, utan det anses vara ett sedvanligt fördrag (93 § 1 mom. och 95 § i grundlagen).

4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för 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 begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om frågan som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras genom lag, eller om bestämmelsen gäller en fråga om vilken det finns gällande

bestämmelser i lag eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas genom lag om frågan. Enligt grundlagsutskottet hör på dessa grunder en bestämmelse i internationella förpliktelser till området för lagstiftningen oavsett om den strider mot eller stämmer överens med en lagbestämmelse i Finland (se t.ex. GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

På de grunder som anges ovan finns i det avtal som ingår i propositionen ett stort antal bestämmelser som kräver riksdagens godkännande. I artikel 1 fastställs de definitioner som används i avtalet. Dessutom definieras i artikeln vad som avses med avtalet, det nordeuropeiska funktionella luftrumsblocket, NEFAB-luftrummet, godkännande nationell tillsynsmyndighet och territoriell nationell tillsynsmyndighet. Eftersom dessa avtalsbestämmelser antingen direkt eller indirekt påverkar tolkningen och tillämpningen av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen, kräver de godkännande av riksdagen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd).

I artikel 2 bestäms om avtalets mål, tillämpningsområde samt geografiska tillämpningsområde. Enligt artikel 2.1 inrättas genom avtalet ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock. I 114 § i luftfartslagen föreskrivs att Trafiksäkerhetsverket beslutar om inrättande och ändring av luftrumsblock och om funktionella luftrumsblock som bildas av dem. Enligt artikel 9a.3 i förordningen om tillhandahållande av tjänster ska ett funktionellt luftrumsblock som gäller luftrum som omfattas av flera medlemsstaters ansvarsområde få inrättas endast genom ömsesidig överenskommelse mellan alla de medlemsstater som har ansvar för någon del av det luftrum som ingår i blocket. Inrättandet av ett sådant luftrumsblock ska behandlas som ett fördragsärende (RP 139/2005 rd). Bestämmelsen i artikel 2.1. hör till området för lagstiftningen. I artikel 2.4. bestäms om avtalets geografiska tillämpningsområde. Bestämmelsen i punkten inverkar på tillämpningen av de materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och förutsätter därför godkännande av riksdagen (GrUU 24/2001 rd).

I artikel 7 bemyndigas de avtalsslutande staternas nationella tillsynsmyndigheter att skapa arrangemang för säkerställandet av ett säkert och effektivt genomförande av NEFAB. Om dessa arrangemang ska avtalas i samarbetsavtal, i vilka får ingå endast vissa regleringsmässiga, operativa och tekniska saker som begränsas av tillämpningsområdet och målet för avtalet samt av den allmänna behörigheten hos myndigheterna i varje avtalsslutande stat, vilken fastställts i deras lagstiftning.

De nationella tillsynsmyndigheterna i medlemsstaterna har utsetts med stöd av artikel 4 i ramförordningen. Bestämmelser om uppgifterna för de nationella tillsynsmyndigheterna ingår i artikel 2 i förordningen om tillhandahållande av tjänster. I enlighet med 113 § i luftfartslagen i Finland, sörjer Trafiksäkerhetsverket för den finländska tillsynsmyndighetens uppgifter inom det gemensamma europeiska luftrummet enligt ramförordningen, förordningen om tillhandahållande av tjänster och förordningen om driftskompatibilitet och enligt de förordningar som kommissionen utfärdat med stöd av dem, om inte något annat föreskrivs i lag.

Enligt 1 § i lagen om Trafiksäkerhetsverket svarar Trafiksäkerhetsverket för reglerings- och övervakningsuppgifter inom trafiksystemet. Enligt 2 § 1 mom. punkt 9 i den lagen hör till verkets uppgifter att inom ramen för sina befogenheter ingå internationella fördrag av teknisk karaktär som inte gäller området för lagstiftningen. Enligt detaljmotiveringen för punkten i regeringspropositionen (RP 142/2009 rd) har transportområdet traditionellt varit mycket internationellt och inom branschen har det ingåtts ett stort antal internationella bilaterala och multilaterala avtal, som ofta är av teknisk karaktär. Enligt motiveringen är det därför nödvändigt att föreskriva att Trafiksäkerhetsverket ska ha behörighet att förhandla och ingå sådana internationella avtal av teknisk natur som inte gäller området för lagstiftningen.

Tillämpningen av bestämmelserna i artikel 7 tillsammans med 2 § 1 mom. punkt 9 i lagen om Trafiksäkerhetsverket innebär en delegering av behörigheten att ingå avtal. Genom bestämmelserna överförs på Trafiksäkerhetsverket rätten att ingå avtal om genom-

förandet av sådana saker som hör till mellanstatliga avtals område, där det är mest ändamålsenligt att ingå avtalet på myndighetsnivå på grund av bestämmelsernas tekniska karaktär och detaljrikedom.

Att tilldela en myndighet 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 deltar i godkännandet av internationella förpliktelser (GrUU 40/2000 rd). Behörigheten att ingå avtal kan överföras på lägre nivå endast genom lag, antingen genom en ikraftsättandelag gällande en internationell förpliktelse eller genom en annan nationell lag. Delegering av behörighet att ingå avtal kan också ingå i den internationella förpliktelsen, vilken härvid ska sättas i kraft genom lag. I bemyndigandebestämmelsen ska det specificeras vem som bemyndigas och sakinnehållet i bemyndigandet ska begränsas tillräckligt exakt och de internationellträttsliga subjekt med vilka den som fått bemyndigandet har rätt att ingå avtal ska nämnas (GrUU 16/2004 rd).

Bemyndigandet att ingå avtal begränsas till området för huvudavtalet, och därigenom får Trafiksäkerhetsverket inte behörighet att avtala om sådana ändringar i avtalsförhållandet som påverkar ramavtalets karaktär eller mål eller om saker som enligt grundlagen hör till riksdagens behörighet (GrUU 13/2008 rd och GrUU 36/2006 rd). Innehållet i behörigheten att ingå avtal har också begränsats genom att binda det vid huvudavtalets förpliktelser, vilket innebär att avtalet inte kan innehålla bestämmelser av en helt ny typ eller bestämmelser som väsentligen skiljer sig från bestämmelserna i huvudavtalet. Också kravet i 94 § 1 mom. i grundlagen att internationella förpliktelser som innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen ska företes riksdagen begränsar i och för sig Trafiksäkerhetsverkets behörighet att ingå avtal (GrUU 14/2010 rd).

I artikel 8 bestäms om NEFAB-rådet och dess verksamhet. Beslut som gäller denna artikel kommer att företes riksdagen för godkännande om de hör till riksdagens lagstiftnings- och budgetmakt. Bestämmelsen i arti-

keln hör till denna del till området för lagstiftningen.

I artikel 9 bestäms om uppgifterna för NEFAB-rådet. Om NEFAB-rådets uppgifter föreskrivs i 114 och 115 § i luftfartslagen (strukturering, planering och användning av luftrummet samt samordning med angränsande luftrumsblock), i 116 § i luftfartslagen (utseende av leverantörer av flygtrafikledningstjänst), i 117 och 123 § i luftfartslagen (den avgiftspolitik som tillämpas i luftrummet) och i 118 § i luftfartslagen (samordning mellan civil och militär luftfart samt flexibel användning av luftrummet). Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artikel 13 ingår bestämmelser om gemensamt utseende av leverantörer av flygtrafikledningstjänst. I 116 § i luftfartslagen föreskrivs att kommunikationsministeriet utser leverantören av flygtrafikledningstjänst för luftrumsblocket. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artikel 14 bestäms om NEFAB-luftrummet. I 114 §, 115 § och 118 § i luftfartslagen föreskrivs om strukturering och planering av luftrummet, användning av luftrummet och om samordning av civil och militär luftfart med beaktande av principerna för en flexibel användning av luftrummet. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artikel 15.1 bestäms om flexibel användning av luftrummet. I 118 § i luftfartslagen föreskrivs om samordning av civil och militär luftfart samt om principerna för en flexibel användning av luftrummet. Bestämmelsen i artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artikel 18 i avtalet förbinder sig Finland att tillhandahålla vissa flygtrafiktjänster i NEFAB. Bestämmelser om tillhandahållande av flygtrafiktjänster finns i 12 kap. i luftfartslagen. Bestämmelsen i artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artikel 22 bestäms att de avtalsslutande staterna ska säkerställa samarbete mellan leverantörer av flygvädertjänst. I 116 § i luftfartslagen föreskrivs att kommunikationsministeriet efter att ha hört försvarsministeriet och leverantören av flygtrafikledningstjänst kan utse en leverantör av flygvädertjänst som ska tillhandahålla all eller vissa former av

väderleksinformation med ensamrätt inom en del av det luftrum som Finland ansvarar för. Kommunikationsministeriet har utsett Meteorologiska institutet som leverantör av flygvädertjänst (prognoser och varningar) för civil luftfart med ensamrätt inom den finska flyginformationsregionen. I lagen om meteorologiska institutet föreskrivs att Meteorologiska institutets uppgift är att producera vädertjänster för den nationella säkerhetens, trafikens, näringslivets och medborgarnas behov. Bestämmelsen i artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artikel 23 bestäms om skyldigheten för leverantörer av flygtrafiktjänster att vid utarbetandet av en beredskapsplan höra NEFAB-rådet i enlighet med bestämmelserna i artikel 12. Bestämmelsen i artikeln är av betydelse med tanke på suveräniteten och hör därför till området för lagstiftningen.

I artikel 24 bestäms om avgifter. I 117 och 123 § i luftfartslagen föreskrivs om avgifter för flygtrafiktjänst. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artikel 25 ingår bestämmelser om tillsyn över leverantörer av flygtrafiktjänster. I 113 § i luftfartslagen föreskrivs att Trafiksäkerhetsverket sörjer för den finländska tillsynsmyndighetens uppgifter enligt SES-förordningarna. Avtal gällande samarbete vid tillsynen över leverantörer av flygtrafiktjänster som Trafiksäkerhetsverket i egenskap av nationell tillsynsmyndighet ingått med andra nationella tillsynsmyndigheter är avtal som ingås med stöd av delegeringen av behörigheten att ingå avtal och hör till området för lagstiftningen. I 124 § i luftfartslagen föreskrivs om Trafiksäkerhetsverkets rätt att få information. I luftfartslagen och i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet föreskrivs om rätten för den militära luftfartsmyndigheten att få information. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Enligt artikel 27.2 ska leverantörer av flygtrafiktjänster endast vara skyldiga att ersätta förlust eller skada som orsakats av deras egen oaktsamhet eller av oaktsamhet hos deras personal eller representanter. Bestämmelsen i artikeln hör till området för lagstiftningen. Artikel 27.5 innehåller en bestämmelse om exklusivt forum i tvistemål. I Fin-

land bestäms om exklusiva forum genom lag. I punkten bestäms även om vilken lagstiftning som tillämpas på tvister. Bestämmelser om lagstiftning som tillämpas på tvistemål regleras också i lag. I enlighet med detta hör bestämmelserna för området för lagstiftningen.

I artikel 28 bestäms om tvistlösning. I ett dylikt förfarande för tvistlösning kan det på ett för Finland bindande sätt bli fastställt hur en viss avtalsbestämmelse som hör till området för lagstiftningen ska tolkas. Bestämmelsen i artikeln hör till området för lagstiftningen.

4.3 Behandlingsordning

Avtalet innehåller inga 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 ikraftträdandelagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Att tilldela en myndighet 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 deltar i godkännandet av internationella förpliktelser (GrUU 40/2000 rd). Bestämmelsen i avtalet är inte problematisk med tanke på grundlagen.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås

att Riksdagen godkänner det i Tallinn den 4 juni 2012 ingångna avtalet om inrättande av ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock mellan Republiken Estland, Republiken Finland, Republiken Lettland och Konungariket Norge.

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, förläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet om inrättande av ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock mellan Republiken Estland, Republiken Finland, Republiken Lettland och Konungariket Norge

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Tallinn den 4 juni 2012 ingångna avtalet om inrättande av ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock mellan Republiken Estland, Republiken Finland, Republiken Lettland och Konungariket Nor-

ge gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i avtalet och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 13 september 2012

Statsminister

JYRKI KATAINEN

Trafikminister *Merja Kyllönen*

*Fördragstext***AVTAL OM INRÄTTANDE AV ETT NORDEUROPEISKT FUNKTIONELLT LUFTRUMSBLOCK MELLAN REPUBLIKEN ESTLAND, REPUBLIKEN FINLAND, REPUBLIKEN LETTLAND OCH KONUNGARIKET NORGE****AGREEMENT ON THE ESTABLISHMENT OF THE NORTH EUROPEAN FUNCTIONAL AIRSPACE BLOCK BETWEEN THE REPUBLIC OF ESTONIA, THE REPUBLIC OF FINLAND, THE REPUBLIC OF LATVIA AND THE KINGDOM OF NORWAY**

Republiken Estland, Republiken Finland, Republiken Lettland och Konungariket Norge, nedan kallade "den avtalsslutande staten" eller "de avtalsslutande staterna",

The Republic of Estonia, the Republic of Finland, the Republic of Latvia and the Kingdom of Norway, hereinafter referred to as the "Contracting State" or the "Contracting States",

som beaktar förordningarna av Europaparlamentet och rådet gällande det gemensamma eu-ropeiska luftrummet, de relevanta genomförandereglererna och uttalandet från medlemsstaterna om militära frågor avseende det gemensamma europeiska luftrummet av den 31 mars 2004,

Having regard to the Regulations on the Single European Sky of the European Parliament and the Council, the relevant implementing rules, the statement by the EU Member States on military issues relating to the Single European Sky of 31 March 2004;

som hänvisar till avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet av den 3 januari 1994,

Referring to the Agreement on the European Economic Area of 3 January 1994;

som erkänner de skyldigheter som binder varje avtalsslutande stat som är part i den år 1944 ingångna konventionen angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen),

Recognizing the obligations that each Contracting State is bound by as parties to the Convention on International Civil Aviation of 1944 (Chicago Convention);

som beaktar behovet av ett nära samarbete mellan de avtalsslutande staterna för att inrätta ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock och för att säkerställa dess funktion,

Taking into account the need for close cooperation between the Contracting States to establish the North European Functional Airspace Block (NEFAB) and to ensure its functionality;

som beaktar den genomförbarhetsstudie som lades fram i augusti 2011 gällande ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock,

Having regard to the Feasibility Study Report of NEFAB of August 2011;

som beaktar ministrarnas gemensamma avsiktsförklaring om inrättande av ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock av den 30 augusti 2011,

Taking into account the joint ministerial declaration of intent for the creation of NEFAB of 30 August 2011;

som erkänner vikten av ett fortsatt nära

Recognizing the importance of continuing

samarbete med Island, med det dansksvenska funktionella luftrumsblocket samt med andra angränsande funktionella luftrumsblock med tanke på en eventuell sammanlagning i framtiden,

som beaktar Nationernas förbunds konvention angående Ålandsöarnas icke-befästade och neutralisering av år 1921,

som anser att ett synsätt med utgångspunkt i samarbete i fråga om flygledningstjänst är ett betydande framsteg mot uppfyllande av behoven hos civil och militär flygtrafik,

som noterar att bestämmelserna i avtalet inte får äventyra de avtalsslutande staternas befintliga avtal om delegering av uppgifter som gäller luftrumsplanering till internationella försvarsorganisationer och regionala projekt,

som anser att inrättandet av ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock förutsätter ett förbättrat och ökat tillhandahållande av flygtrafiktjänster över nationsgränserna,

som erkänner att ett nära samarbete mellan leverantörer av flygtrafiktjänster är av högsta vikt för att uppfylla behoven hos civil och militär flygtrafik,

som beaktar vikten av principen om en rättvisekultur ("just culture") sådan den framgår i den internationella och europeiska lagstiftningen,

som strävar efter att uppnå en maximal kapacitet, effekt och effektivitet av nätverket för flygledningstjänst samtidigt som en hög säkerhetsnivå bevaras,

som är övertygade om det tilläggsvärde som ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock medför för miljöns allmänna hållbarhet,

som erkänner att ingående av avtalet om inrättande av ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock mellan de avtalsslutande staterna inte kränker principen om att varje avtalsslutande stat har fullständig och exklusiv suveränitet i luftrummet över sitt territorium,

close cooperation with Iceland and the Danish-Swedish functional airspace block, as well as other neighboring functional airspace blocks with the possibility of a future consolidation as a vision;

Taking into account the Agreement on demilitarisation and neutralisation of the Åland Islands of 1921;

Considering that a cooperative approach to air traffic management is a major step towards fulfilling the needs of civil and military air traffic;

Noting that the provisions of this Agreement shall not compromise existing agreements of the Contracting States concerning delegated functions on airspace management to the international defence organisations and regional projects;

Considering that the creation of NEFAB requires enhanced and increasing cross-border provision of air navigation services;

Recognizing that close cooperation among air navigation service providers is vital to fulfil the needs of civil and military air traffic;

Considering the importance of the principle of "Just Culture" as reflected in international and European legislation;

Aiming at achieving maximum capacity, effectiveness and efficiency of the air traffic management network while maintaining a high level of safety;

Convinced by the added value of the creation of NEFAB for overall environmental sustainability;

Recognizing that the conclusion of this Agreement between Contracting States regarding the establishment of NEFAB shall not prejudice the principle that every Contracting State has complete and exclusive sovereignty over the airspace of its territory or

eller varje avtalsslutande stats förmåga att använda sig av sin behörighet i sitt nationella luftrum i frågor som hänför sig till allmän ordning, allmän säkerhet och försvaret,

the capacity of every Contracting State to exercise its prerogatives with regard to public order, public security and defence matters in its national airspace;

har enats om följande.

have agreed as follows:

Kapitel 1

Chapter 1

Allmänna principer

General Principles

Artikel 1

Article 1

Definitioner

Definitions

1.1 Vid tillämpningen av avtalet, om inget annat följer av sammanhanget eller om inget annat bestäms, ska de termer som används i avtalet ha samma betydelse som de har i EU-förordningarna om det gemensamma europeiska luftrummet och i Chicagokonventionen.

1.1 For the purpose of this Agreement, except where the context otherwise requires or it is otherwise stated, the terms used in this Agreement shall have the same meaning attributed to them as in the EU regulations on the Single European Sky and the Chicago Convention.

1.2 I avtalet avses med

1.2 For the purpose of this Agreement, the following definitions shall apply:

"avtalet" detta avtal och däri eventuellt införda ändringar, om inget annat bestäms,

"Agreement" means the present Agreement and any amendments thereto, unless provided otherwise;

"det nordeuropeiska funktionella luftrumsblocket" (North European Functional Airspace Block, NEFAB) det funktionella luftrumsblock som de avtalsslutande staterna har inrättat i enlighet med avtalet,

"North European Functional Airspace Block (NEFAB)" means the functional airspace block established by the Contracting States under this Agreement;

"NEFAB-luftrummet" det luftrum som omfattar varje avtalsslutande stats luftrum,

"NEFAB Airspace" means the airspace encompassing the applicable airspace of each Contracting State;

"godkännande nationell tillsynsmyndighet" den nationella tillsynsmyndighet som utsetts eller inrättats av den avtalsslutande stat som har godkänt en viss leverantör av flygtrafiktjänster,

"Certifying NSA" means the national supervisory authority (NSA) nominated or established by the Contracting State that has certified a particular air navigation service provider (ANSP);

"territoriell nationell tillsynsmyndighet" - i fråga om en viss del av luftrummet - en nationell tillsynsmyndighet som utsetts eller inrättats av den avtalsslutande stat som ansvarar för den ifrågavarande delen av luftrummet.

"Territorial NSA" means, with respect to a particular portion of airspace, the national supervisory authority (NSA) nominated or established by the Contracting State having responsibility over that portion of airspace.

Artikel 2

Tillämpningsområde och syfte

2.1 Genom avtalet inrättas ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock (NEFAB).

2.2 NEFABs syfte är att uppnå en optimal prestation inom områdena säkerhet, miljöhållbarhet, kapacitet, kostnadseffektivitet, flygeffektivitet samt militär uppdragseffektivitet genom att planera luftrummet och organisera flygledningstjänsten i luftrummet i fråga oberoende av existerande gränser.

2.3 I avtalet fastställs de avtalsslutande staternas rättigheter och skyldigheter och avtalet är ett viktigt verktyg för uppnåendet av målen för det gemensamma europeiska luftrummet.

2.4 Avtalet tillämpas på det luftrum som bildas av följande flyginformationsregioner och övre flyginformationsregion i det nordeuropeiska luftrummet:

- a. Estland
- b. Finland
- c. Lettland
- d. Norge
- e. Bodø Oceanic.

Artikel 3

Suveränitet

Bestämmelserna i avtalet ska inte påverka de avtalsslutande staternas suveränitet i fråga om sitt eget luftrum eller de rättigheter och skyldigheter som följer av Chicagokonventionen eller annan internationell rätt.

Article 2

Scope and Objective

2.1 This Agreement establishes the North European Functional Airspace Block (NEFAB).

2.2 The objective of NEFAB is to achieve optimal performance in the areas relating to safety, environmental sustainability, capacity, cost-efficiency, flight efficiency and military mission effectiveness, by the design of airspace and the organisation of air traffic management in the airspace concerned regardless of existing boundaries.

2.3 This Agreement defines the rights and obligations of the Contracting States and serves as one of the key instruments to fulfil the Single European Sky objectives.

2.4 This Agreement applies to the airspace concerned, which is composed of the following flight information regions (FIR) and upper information regions (UIR) of North European airspace:

- a. Estonia;
- b. Finland;
- c. Latvia;
- d. Norway;
- e. Bodø Oceanic.

Article 3

Sovereignty

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

Artikel 4

Allmän säkerhet och försvaret

4.1 Bestämmelserna i avtalet ska inte begränsa de avtalsslutande staternas behörighet i frågor som hänför sig till allmän ordning, allmän säkerhet och försvaret.

4.2 De behöriga civila och militära myndigheterna i de avtalsslutande staterna ska skapa arrangemang inom NEFAB för ett effektivt civilt och militärt samarbete. Dessa arrangemang ska ingås skriftligt med iakttagande av den behörighet som respektive myndighet har i enlighet med den nationella lagstiftningen.

Article 4

Public Security and Defence

4.1 The provisions of this Agreement shall be without prejudice to the competencies of the Contracting States relating to public order, public security and defence matters.

4.2 Arrangements for the effective civil-military cooperation within NEFAB shall be established by the competent civil and military authorities of the Contracting States and be laid down in writing, in accordance with their respective competencies according to national law.

Artikel 5

Delområden för samarbetet

För att uppnå målet för NEFAB förbinder sig de avtalsslutande staterna att samarbeta och vidta lämpliga åtgärder i enlighet med sina nationella förfaranden i synnerhet inom följande områden:

- a. förvaltningen av NEFAB
- b. civilt och militärt samarbete
- c. luftrummet
- d. harmonisering av regler och förfaranden
- e. tillhandahållande av flygtrafiktjänster
- f. flygvädertjänst
- g. avgiftspolitik
- h. tillsyn
- i. prestation

Article 5

Areas of Cooperation

To achieve the objective of NEFAB, the Contracting States commit to cooperate and take the appropriate measures in accordance with their national procedures in particular in the following domains:

- a. Governance of NEFAB;
- b. Civil-military cooperation;
- c. Airspace;
- d. Harmonisation of rules and procedures;
- e. Provision of air navigation services;
- f. Meteorological services;
- g. Charging;
- h. Supervision;
- i. Performance.

Artikel 6

Behöriga myndigheter

Behöriga myndigheter är

- a. i Estland: närings- och kommunikationsministeriet och i militära frågor försvarsministeriet,
- b. i Finland: kommunikationsministeriet och i militära frågor försvarsministeriet,

Article 6:

Competent Authorities

Competent authorities are:

- a. In Estonia: Ministry of Economic Affairs and Communications and in military matters Ministry of Defence;
- b. In Finland: Ministry of Transport and Communications and in military matters Mi-

c. i Lettland: transportministeriet samt i militära frågor försvarsministeriet,
d. i Norge: transport- och kommunikationsministeriet och i militära frågor försvarsministeriet.

nistry of Defence;

c. In Latvia: Ministry of Transport and in military matters Ministry of Defence;

d. In Norway: Ministry of Transport and Communications and in military matters Ministry of Defence.

Artikel 7

Bemyndigande av de nationella tillsynsmyndigheterna

De nationella tillsynsmyndigheterna (NSA) i de avtalsslutande staterna bemyndigas att skapa arrangemang för ett säkert och effektivt genomförande av NEFAB. Dessa arrangemang ska fastställas i samarbetsavtal mellan de nationella tillsynsmyndigheterna i de avtalsslutande staterna samt i samarbetsavtal som ingåtts med de nationella tillsynsmyndigheterna i andra funktionella luftrumsblock i Europa. Samarbetsavtalen får innehålla endast vissa regelmässiga, operativa och tekniska frågor som begränsas av tillämpningsområdet och målet för avtalet samt av dessa myndigheters allmänna behörighet, vilken fastställts i respektive avtalsslutande stats lagstiftning.

De samarbetsavtal som ingås mellan de nationella tillsynsmyndigheterna ska bl.a. omfatta följande samarbetsområden:

- a. utbyte av teknisk och operativ information, med undantag av personuppgifter,
- b. utbyte av information om tjänsteleverantörer, med undantag av personuppgifter,
- c. utbyte av all säkerhetsrelaterad information som är relevant för NEFABs uppgifter,
- d. tillsyn över tekniska system, verksamhet, tjänsteleverantörer och andra aktörer som är relevanta för NEFABs uppgifter,
- e. godkännande av tekniska system,
- f. utvecklande och harmonisering av förfaranden som är relevanta för NEFABs uppgifter och för utbyte av säkerhetsrelaterad information,
- g. beredning av NEFABs prestationsplaner.

Article 7

Authorisation to the National Supervisory Authorities

The NSAs of the Contracting States are authorised to establish arrangements for the safe and effective implementation of NEFAB. These arrangements shall be laid down in cooperation agreements between the NSAs of the Contracting States as well as in the cooperation agreements concluded with the NSAs of other functional airspace blocks in Europe. These cooperation agreements shall contain only specific regulatory, operational and technical aspects limited to scope and objective of this Agreement and to the general competence of these authorities defined in the respective national legislation of each Contracting State.

The cooperation agreements concluded between the NSAs shall, inter alia, cover the following areas of cooperation:

- a. exchange of technical and operational information, excluding personal data;
- b. exchange of information of service providers, excluding personal data;
- c. exchange of all safety-related information relevant to the functions of NEFAB;
- d. supervision of technical systems, operations, service providers and other operators relevant to the functions of NEFAB;
- e. approval of technical systems;
- f. development and harmonisation of the procedures relevant to the functions of NEFAB and the exchange of safety-related information;
- g. preparation of NEFAB performance plans.

Kapitel 2

Förvaltning av NEFAB

Artikel 8

NEFAB-rådet

8.1. NEFAB-rådet inrättas för förvaltningen av NEFAB.

8.2 NEFAB-rådet ska vara sammansatt av företrädare för de behöriga myndigheterna i de avtalsslutande staterna. Varje behörig myndighet kan utse flera delegater för att möjliggöra att både den civila och den militära luftfartens synpunkter är företrädade.

8.3 En av de avtalsslutande staterna ska årligen vara ordförande för NEFAB-rådet. Varje avtalsslutande stat ska ha en röst. NEFAB-rådets beslut fattas enhälligt. De avtalsslutande staterna ska genomföra NEFAB-rådets beslut i enlighet med sina nationella förfaranden, vid behov med riksdagens samtycke.

8.4 NEFAB-rådet ska upprätta sina egna förfaranderegler och godkänna kommittéernas förfaranderegler.

Artikel 9

NEFAB-rådets uppgifter

9.1 För att uppfylla de avtalsslutande staternas åtaganden enligt avtalet ska NEFAB-rådet säkerställa genomförandet av avtalet och uppfyllandet av NEFABs mål i allmänhet.

9.2 NEFAB-rådets ska i synnerhet

- a. fastställa strategiska mål för utvecklandet av NEFAB, utvärdera de resultat som uppnåtts och vid behov vidta lämpliga åtgärder,
- b. fastställa utvecklandet civilt och militärt samarbete,
- c. komma överens om en gemensam politik för och utformning av luftrummet,

Chapter 2

Governance of NEFAB

Article 8

NEFAB Council

8.1 The NEFAB Council is established for the governance of NEFAB.

8.2 The NEFAB Council shall be composed of representatives of the competent authorities of the Contracting States. Each competent authority may appoint several delegates in order to allow the interests of both civil and military aviation to be represented.

8.3 The NEFAB Council shall be annually chaired by one of the Contracting States. Each Contracting State shall have one vote. The decisions of the NEFAB Council are made by consensus. The Contracting States shall implement decisions taken by the NEFAB Council in accordance with their national procedures, subject to parliamentary approval when necessary.

8.4 The NEFAB Council shall establish its own rules of procedure and approve the rules of procedures for the committees.

Article 9

Functions of the NEFAB Council

9.1 In order to meet the commitments of the Contracting States under this Agreement, the NEFAB Council shall ensure the implementation of this Agreement and the fulfilment of the objectives of NEFAB in general.

9.2 The NEFAB Council shall in particular:

- a. define strategic objectives for the development of NEFAB, assess the results achieved and take appropriate measures if required;
- b. define the development of civil-military cooperation;
- c. agree on the common policy and design

d. fastställa detaljerade regler för det samarbete som hänför sig till tillämpningen av konceptet flexibel användning av luftrummet,

e. stödja harmoniseringen av relevanta regler och förfaranden,

f. främja förfarandet för gemensamt utseende av leverantörer av flygtrafikledningstjänst,

g. främja verksamheten för den rådgivande kommittén för flygtrafiktjänster,

h. godkänna den tillämpliga avgiftspolitik för luftrummet i fråga,

i. komma överens om en gemensam säkerhetspolitik och stödja utvecklandet och genomförandet av ett gemensamt säkerhetsledningssystem för leverantörer av flygtrafiktjänster,

j. godkänna NEFABs prestationsplaner och därtill hörande prestationsmål samt besluta om stimulansåtgärder och nya eller korrigerande åtgärder,

k. sträva efter att samordna ståndpunkterna hos de avtalsslutande staterna i verksamheten inom Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao), Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol), Europeiska kommissionen, Europeiska byrån för luftfartssäkerhet och samföretagen på området för flygtrafiktjänster,

l. säkerställa samordningen med angränsande funktionella luftrumsblock, inbegripet effektiva gränssnitt,

m. inrätta andra kommittéer än de som inrättats genom avtalet samt arbetsgrupper som bistår det i specifika frågor, och godkänna kommittéernas och arbetsgruppernas förslag.

for the airspace concerned;

d. define the modalities of the cooperation on the application of the concept of flexible use of airspace;

e. support the harmonisation of the substantive rules and procedures;

f. facilitate the joint designation process of the air traffic service providers;

g. facilitate the work of the Air Navigation Services Consultative Board;

h. adopt the charging policy applicable in the airspace concerned;

i. agree on a common safety policy and support the development and the implementation of a common safety management system by the air navigation service providers;

j. adopt NEFAB performance plans and the related performance targets and decide on incentives and additional or corrective measures;

k. aim at coordinating the positions of the Contracting States with regard to the work of the International Civil Aviation Organisation (ICAO), EUROCONTROL, the European Commission, the European Aviation Safety Agency and joint undertakings in the field of air navigation services;

l. ensure the coordination with adjacent functional airspace blocks, including efficient interfaces;

m. set up committees other than those established by this Agreement and working groups to assist it in specific matters and approve the proposals of the committees and working groups.

Artikel 10

Kommittéer

För att uppnå målet för NEFAB och för att bistå NEFAB-rådet inrättas kommittén för de nationella tillsynsmyndigheterna, kommittén för civilt och militärt samarbete samt ekonomi- och prestationskommittén.

Article 10

Committees

In order to meet the objective of NEFAB and to assist the NEFAB Council, the National Supervisory Authorities Committee, the Civil-Military Committee and the Financial and Performance Committee will be established.

Artikel 11

Rådgivande kommittén för flygtrafiktjänster

11.1 NEFAB-rådet ska inrätta rådgivande kommittén för flygtrafiktjänster för att säkerställa att leverantörer av flygtrafiktjänster blir hörda i ärenden som hänför sig till tillhandahållandet av tjänster inom NEFAB.

11.2 Rådgivande kommittén för flygtrafiktjänster är sammansatt av representanter för

- a. NEFAB-rådet
- b. kommittén för de nationella tillsynsmyndigheterna
- c. leverantörerna av flygtrafiktjänster
- d. flygvädertjänsten.

11.3 Andra deltagare får också närvara som observatörer på inbjudan av NEFAB-rådet.

11.4 Rådgivande kommittén för flygtrafiktjänster ska upprätta sina egna förfaranderegler.

Artikel 12

Förhållandet mellan tjänsteleverantörer vid tillhandahållande av tjänster över nationsgränserna

Skriftliga avtal eller andra rättsliga arrangemang mellan leverantörer av flygtrafikledningstjänst och leverantörer av flygvädertjänst som gäller tjänster över nationsgränserna i luftrummet i fråga ska godkännas av de behöriga myndigheterna efter att NEFAB-rådet hörts. När avtalen och arrangemangen har godkänts, ska de anmälas till NEFAB-rådet.

Artikel 13

Gemensamt utseende

13.1 Varje avtalsslutande stat har rätt att utse en eller flera leverantörer av flygtrafikledningstjänst för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst i sitt luftrum, att upphäva ett sådant utseende eller att ändra det. Utseendet,

Article 11

Air Navigation Services Consultative Board

11.1 The Air Navigation Services Consultative Board is established by the NEFAB Council to ensure the consultation of the air navigation service providers on matters relating to the provision of services within NEFAB.

11.2 The Air Navigation Services Consultative Board is composed of representatives from:

- a. the NEFAB Council;
- b. the National Supervisory Authorities Committee;
- c. the air navigation service providers;
- d. the meteorological services.

11.3 Other participants may also attend as observers by invitation of the NEFAB Council.

11.4 The Air Navigation Services Consultative Board shall establish its own rules of procedure.

Article 12

Relations between Service Providers for Cross-Border Services

The written agreements or other legal arrangements between air traffic service providers and meteorological service providers concerning cross-border services in the airspace concerned shall be approved by the competent authorities concerned after consultation of the NEFAB Council. Once approved, they shall be communicated to the NEFAB Council.

Article 13

Joint Designation

13.1 Each Contracting State is entitled to designate, repeal or amend such designation of one or more air traffic service providers to provide air traffic services in its applicable airspace, wholly or partially. Such designa-

upphävandet eller ändrandet kan göras helt eller delvis, och de ska skriftligen meddelas depositarien.

13.2 Varje leverantör av flygtrafikledningstjänst som utsetts i enlighet med artikel 13.1 ska anses vara utsedd gemensamt av alla avtalsslutande stater från och med den dag som utseendet meddelades depositarien.

13.3 Varje avtalsslutande stat ska säkerställa att de leverantörer av flygtrafiktjänster som är verksamma i dess luftrum ska iakttä alla bestämmelser i avtalet.

tion, repeal or amendment shall be notified to the Depositary in writing.

13.2 Any air traffic service provider designated according to paragraph 1 of this Article shall be deemed jointly designated by all Contracting States as from the date of notification of the designation to the Depositary.

13.3 Each Contracting State shall ensure that any air navigation service provider operating in its airspace shall comply with all provisions of this Agreement.

Kapitel 3

Luftrum

Artikel 14

NEFAB-luftrummet

14.1 De avtalsslutande staterna ska säkerställa en sammanhängande utformning av luftrummet och luftrumsplanering samt en samordnad flödesplanering och kapacitetsplanering med vederbörlig hänsyn till samarbetsprocesserna på den internationella nivån.

14.2 De avtalsslutande staterna ska i synnerhet säkerställa

- a. utvecklandet av en gemensam luftrumpolitik i nära samarbete mellan civila och militära myndigheter,
- b. planeringen av en luftrumsstruktur som möjliggör en optimal användning av luftrummet,
- c. utvärderingen av ändringar i luftrummet som påverkar NEFABs prestation,
- d. samordningen med nätverksfunktionerna i det gemensamma europeiska luftrummet,
- e. hörandet av luftrumets användare,
- f. samordningen vid inrättande av områden som överskrider nationsgränserna.

Chapter 3

Airspace

Article 14

Airspace of NEFAB

14.1 The Contracting States shall ensure the design and management of a seamless airspace, as well as the coordinated air traffic flow and capacity management, taking due account of collaborative processes at international level.

14.2 The Contracting States shall ensure in particular:

- a. the development of a common airspace policy, in close cooperation between civil and military authorities;
- b. the design of the structure for the optimum use of airspace;
- c. the evaluation of modifications of the airspace affecting the performance at NEFAB level;
- d. coordination with the network functions of the Single European Sky;
- e. consultation of the airspace users;
- f. the coordinated establishment of cross-border areas.

Artikel 15

Flexibel användning av luftrummet

15.1 De avtalsslutande staterna ska samarbeta på det rättsliga, operativa och tekniska planet för att säkerställa en effektiv och konsekvent tillämpning av konceptet flexibel användning av luftrummet med beaktande av behoven hos både civil och militär verksamhet.

15.2 Avtalet påverkar inte de avtalsslutande staternas rättigheter att reservera, begränsa eller på annat sätt ordna vissa delar av sitt eget luftrum för uteslutande eller särskild användning av militära användare och/eller luftfartyg i operativ lufttrafik.

Artikel 16

Civilt och militärt samarbete

16.1 De avtalsslutande staterna ska vid behov ingå skriftliga arrangemang för att möjliggöra militär utbildning i ett visst luftrum oberoende av existerande gränser, med vederbörlig hänsyn till principerna för flexibel användning av luftrummet och i enlighet med nationella existerande arrangemang och tillämpliga internationella avtal.

16.2 De avtalsslutande staterna ska tillåta att en civil leverantör av flygtrafikledningstjänst kan tillhandahålla flygtrafikledningstjänst över nationsgränserna för statsluftfartyg både i allmän och i operativ luftfart, i enlighet med vederbörliga skriftliga arrangemang som NEFAB-rådet har underrättats om.

16.3 De avtalsslutande staterna ska tillåta att luftförsvarsorganisationer och stridsledningsorganisationer från en annan avtalsslutande stat tillhandahåller taktiska flygkontroll- och flygledningstjänster för operativ luftfart i enlighet med vederbörliga skriftliga arrangemang som NEFAB-rådet har underrättats om.

16.4 För tillhandahållande av tjänster över nationsgränserna i ett visst luftrum ska de avtalsslutande staterna uppmuntra civila leverantörer av flygtrafiktjänster, luftförsvarsorganisationer och stridsledningsorganisationer till ett nära samarbete.

Article 15

Flexible Use of Airspace

15.1 The Contracting States shall cooperate at legal, operational and technical level for efficient and consistent application of the concept of flexible use of airspace taking into account both civil and military needs.

15.2 This Agreement does not affect the rights of each Contracting State to reserve, restrict or otherwise organise defined volumes of its own airspace, for exclusive or specific use by military users and/or aircraft operated as operational air traffic.

Article 16

Civil-Military Cooperation

16.1 With due regard to the flexible use of airspace principles and in accordance with national existing arrangements and applicable international agreements, the Contracting States concerned shall conclude, where and when appropriate, written arrangements to enable military training activities in the airspace concerned regardless of existing boundaries.

16.2 The Contracting States concerned shall allow the provision of cross-border air traffic services to state aircraft operating as general air traffic as well as state aircraft operating as operational air traffic by a civil air traffic service provider of the other Contracting State concerned pursuant to appropriate written arrangements communicated to the NEFAB Council.

16.3 The Contracting States concerned shall allow the provision of tactical control services to operational air traffic by the air defence organisations and tactical air command and control service organisations of the other Contracting State concerned pursuant to appropriate written arrangements communicated to the NEFAB Council.

16.4 For the provision of cross-border services in the airspace concerned, the Contracting States shall encourage close cooperation

16.5 De avtalsslutande staterna ska sträva efter att harmonisera relevanta civila och militära arrangemang för att underlätta civilt och militärt samarbete.

between the civil air navigation service providers and the respective air defence and tactical air command and control service organisations.

16.5 The Contracting States shall strive to harmonise the relevant civil and military arrangements to facilitate civil-military cooperation.

Kapitel 4

Chapter 4

Harmonisering

Harmonisation

Artikel 17

Article 17

Harmonisering av de regler och förfaranden som tillämpas i NEFAB

Harmonisation of Applicable Rules and Procedures Relevant to NEFAB

17.1 NEFAB-rådet ska specificera de regler och förfaranden som ska tillämpas inom NEFAB.

17.1 The NEFAB Council shall identify the applicable rules and procedures in NEFAB.

17.2 De avtalsslutande staterna ska sträva efter att harmonisera sina regler och förfaranden efter att NEFAB-rådet avgett sina rekommendationer.

17.2 The Contracting States shall endeavour to harmonise their rules and procedures after recommendation of the NEFAB Council.

17.3 De nationella tillsynsmyndigheternas kommitté ska regelbundet samråda för att identifiera och avlägsna skillnader mellan de nationella bestämmelserna.

17.3 The National Supervisory Authorities Committee shall consult on a regular basis with a view to identifying and eliminating differences between their respective regulations.

17.4 NEFAB-rådet ska säkerställa att leverantörer av flygtrafiktjänster för ett visst luft- rum utarbetar en gemensam säkerhetspolitik, i syfte att skapa ett harmoniserat säkerhetsledningssystem.

17.4 The NEFAB Council shall ensure that the air navigation service providers of the airspace concerned develop a common safety policy aiming at creating a harmonized safety management system.

Kapitel 5

Chapter 5

Tillhandahållande av flygtrafiktjänster

Provision of Air Navigation Services

Artikel 18

Article 18

Flygtrafiktjänster

Air Navigation Services

De avtalsslutande staterna ska säkerställa tillhandahållandet av följande flygtrafiktjänster i synnerhet i fråga om förvaltningen av och tillsynen över dem:

The Contracting States shall ensure the provision of the following air navigation services in particular with regard to the governance and oversight of the:

- a. flygtrafikledningstjänst,
- b. kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster,
- c. flygbriefingstjänst,
- d. flygvädertjänst.

Artikel 19

Flygtrafikledningstjänst

De avtalsslutande staterna ska informera varandra om rättigheter och skyldigheter som de leverantörer av flygtrafikledningstjänst har, vilka utsetts i enlighet med artikel 13 på den nationella nivån samt om alla ändringar som gäller deras godkännande och rättsliga ställning.

Artikel 20

Kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster

De avtalsslutande staterna ska sträva efter att utveckla gemensamma tekniska system och att använda en kostnadseffektiv infrastruktur för kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster som tillhandahålls av leverantörer av flygtrafiktjänster för civil luftfart.

Artikel 21

Flygbriefingstjänst

De avtalsslutande staterna ska samarbeta på området för flygbriefingstjänst och samordna tillhandahållandet av den.

Artikel 22

Flygvädertjänst

22.1 De avtalsslutande staterna ska säkerställa samarbete mellan leverantörer av flygvädertjänst.

22.2 Varje avtalsslutande stat får utse leverantörer av flygvädertjänst med ensamrätt och underrätta NEFAB-rådet om detta.

- a. Air traffic services;
- b. Communication, navigation and surveillance services;
- c. Aeronautical information services;
- d. Meteorological services.

Article 19

Air Traffic Services

The Contracting States shall inform one another on the rights and obligations of the air traffic service providers designated in accordance with Article 13 at national level and of any change in their certification or their legal status.

Article 20

Communication, Navigation and Surveillance Services

The Contracting States shall work towards common technical systems and the cost-efficient deployment of infrastructure for the provision of communication, navigation and surveillance services by civil air navigation service providers.

Article 21

Aeronautical Information Services

The Contracting States shall cooperate in the field of aeronautical information and coordinate the provision of aeronautical information services.

Article 22

Meteorological Services

22.1 The Contracting States shall ensure cooperation among providers of meteorological services.

22.2 Each Contracting State may designate the providers of the meteorological services on an exclusive basis and inform the NEFAB Council thereof.

Artikel 23

Beredskapsplan

De avtalsslutande staterna ska uppmuntra leverantörer av flygtrafiktjänster att upprätta en gemensam beredskapsplan som omfattar alla tjänster som tillhandahålls inom NEFAB. Vid utarbetandet av denna plan ska leverantörerna av flygtrafiktjänster höra NEFAB-rådet i enlighet med bestämmelserna i artikel 12.

Kapitel 6

Avgifter

Artikel 24

Avgifter

De avtalsslutande staterna ska utveckla och tillämpa gemensamma principer för avgiftspolitikerna i lufttrummet, med beaktande av möjligheten till nationella undantag.

Kapitel 7

Tillsyn

Artikel 25

Tillsyn över leverantörer av flygtrafiktjänster

25.1 De avtalsslutande staterna ska säkerställa att de nationella tillsynsmyndigheterna (NSA) utövar ett nära samarbete på området för tillsynen över leverantörer av flygtrafiktjänster och att deras förfaranden är harmoniserade.

25.2 De nationella tillsynsmyndigheterna (NSA) ska ingå avtal om det samarbete som avses i artikel 25.1 - inbegripet arrangemang för hanteringen av fall av bristande efterlevnad – i enlighet med sin behörighet enligt den nationella lagstiftningen. Sådana avtal kan innehålla arrangemang för fördelningen av ansvaret i fråga om tillsynsuppgifterna. De nationella tillsynsmyndigheterna ska underätta NEFAB-rådet om avtalen.

Article 23

Contingency

The Contracting States shall encourage the air navigation service providers to develop a common contingency plan for all the services provided within NEFAB. When developing this plan, the air navigation service providers shall consult the NEFAB Council in accordance with the provisions of Article 12.

Chapter 6

Charging

Article 24

Charging

The Contracting States shall develop and apply common principles governing charging policy within the airspace concerned, taking into account the possibility of national exemptions.

Chapter 7

Supervision

Article 25

Supervision of the Air Navigation Service Providers

25.1 The Contracting States shall ensure that the NSAs closely cooperate on the supervision of the air navigation service providers and that their practices are harmonised.

25.2 The NSAs shall conclude agreements in accordance with their respective competencies according to national law for the cooperation referred to in paragraph 1 of this Article, including arrangements for the handling of cases involving non-compliances. Such agreements may include an arrangement regarding the division of responsibilities regarding supervisory tasks. The agreements shall be communicated by the NSAs concerned to the NEFAB Council.

25.3 In the NEFAB airspace which does

25.3 Den godkännande nationella tillsynsmyndigheten ska sörja för tillsynen och säkerhetstillsynen över den tjänst som en leverantör av flygtrafiktjänster tillhandahåller i den del av NEFAB-luftrummet som inte hör till den stats ansvarsområde som utsett den godkännande nationella tillsynsmyndigheten, detta ska dock inte begränsa iakttagandet av avtal enligt artikel 25.2.

25.4 Den territoriella nationella tillsynsmyndigheten ska ha rätt att begära revisioner och direkt deltagande i alla tillsynsuppgifter som den godkännande nationella tillsynsmyndigheten utför till den del som uppgifterna hänför sig till tillhandahållande av tjänster inom det NEFAB-luftrum som den territoriella nationella tillsynsmyndigheten ansvarar för. Den godkännande nationella tillsynsmyndigheten ska på lämpligt sätt beakta de förslag och iakttagelser som den territoriella nationella tillsynsmyndigheten inkommer med. Den leverantör av flygtrafiktjänster som den godkännande nationella tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över ska sörja för att den territoriella nationella tillsynsmyndigheten kan utnyttja sina rättigheter enligt denna punkt.

25.5 Den territoriella nationella tillsynsmyndigheten ska underrätta den godkännande nationella tillsynsmyndigheten om alla regler och förfaranden som tillämpas på tillhandahållande av tjänster i det luftrum som den ansvarar för.

25.6 De avtalsslutande staterna erkänner ömsesidigt den godkännande nationella tillsynsmyndighetens iakttagelser, slutsatser och beslut om den tjänst som leverantören av flygtrafiktjänster tillhandahåller i den del av NEFAB-luftrummet som inte hör till ansvarsområdet för den avtalsslutande stat som utsett den godkännande nationella tillsynsmyndigheten. Om den godkännande nationella tillsynsmyndigheten gör en iakttagelse, drar en slutsats eller fattar ett beslut utan att på vederbörligt sätt beakta relevanta regler och förfaranden som den territoriella nationella tillsynsmyndigheten angett i enlighet med artikel 25.5 ska den avtalsslutande stat som utsett den territoriella nationella tillsynsmyndigheten ha rätt att avhålla sig från att erkänna en sådan iakttagelse, slutsats eller beslut och, om det anses vara nödvändigt, tillfälligt upphäva

not fall under the responsibility of the Contracting State which nominated the Certifying NSA, the Certifying NSA shall, without prejudice to the agreements referred to in paragraph 2, carry out all supervision and safety oversight in respect of the service provision by the air navigation service provider concerned.

25.4 The Territorial NSA shall have the right to request audits and direct participation in all supervision tasks carried out by the Certifying NSA to the extent the tasks are exercised in relation to the provision of the services in the NEFAB airspace under the Territorial NSA's responsibility. The Certifying NSA shall take due account of the proposals or comments made by the Territorial NSA. The air navigation service provider subject to supervision by the Certifying NSA shall enable the Territorial NSA to exercise its rights hereunder.

25.5 The Territorial NSA shall inform the Certifying NSA of all rules and procedures applicable for the provision of services in the airspace falling under its responsibility.

25.6 In the NEFAB airspace which does not fall under the responsibility of the Contracting State which nominated the Certifying NSA, the Contracting States mutually recognise any finding, conclusion or decision made by the Certifying NSA with regard to provision of service by the air navigation service provider concerned. In case the Certifying NSA makes a finding, conclusion or decision without taking due account of the relevant rules and procedures disclosed to it by the Territorial NSA under paragraph 5, the Contracting State which nominated the Territorial NSA, shall have the right not to recognise such finding, conclusion or decision and, if so deemed necessary, suspend application of this article and resume supervision and safety oversight responsibility accordingly.

25.7 Paragraphs 1 to 6 of this Article shall apply mutatis mutandis to the safety oversight of Air Traffic Flow Management (ATFM) and Air Space Management (ASM). The NSA responsible for safety oversight shall be the NSA of the Contracting State in whose territory the organisation providing ATFM or ASM at the tactical level has its

tillämpningen av denna artikel och överta ansvaret för tillsynen och säkerhetstillsynen på sig själv.

25.7 Artikel 25.1 – 25.6 ska på motsvarande sätt tillämpas på säkerhetstillsynen över både flödesplaneringen och lufrumsplaneringen. Den nationella tillsynsmyndighet (NSA) som ansvarar för säkerhetstillsynen ska vara den nationella tillsynsmyndigheten i den avtalsslutande stat, inom vars område den organisation har sitt huvudsakliga verksamhetsställe som utför den taktiska flödesplaneringen eller lufrumsplaneringen.

25.8 Denna artikel ska inte tillämpas på tillsynen över tillhandahållande av tjänster av andra än leverantörer av flygtrafiktjänster som en avtalsslutande stats nationella tillsynsmyndighet (NSA) har godkänt.

25.9 De avtalsslutande staterna ska säkerställa att deras nationella tillsynsmyndigheter (NSA) inrättar ett gemensamt system för informationsutbyte, samråd och koordination för tillhandahållande av tjänster över nationsgränserna.

25.10 De militära luftfartsmyndigheterna ska ha full rätt att ta del av alla dokument som gäller tillsynen över tillhandahållandet av flygtrafiktjänster till den militära luftfarten i enlighet med de avtalsslutande staternas nationella lagstiftning.

principal place of business.

25.8 This Article shall not apply to supervision and oversight in respect of the provision of any service by any air navigation service provider other than those certified by an NSA of a Contracting State.

25.9 The Contracting States concerned shall ensure that their NSAs set up a common mechanism for the exchange of information, consultation and coordination for provision of cross-border services.

25.10 Respective military aviation authorities shall have full access to all documents concerning supervision of provision of air navigation services to military users in accordance with the national legislation of the Contracting States.

Kapitel 8

Prestation

Artikel 26

Prestation

26.1 De avtalsslutande staterna ska utveckla och tillämpa prestationsplaner för NEFAB som är förenliga med prestationsmålen på Europeiska unionens nivå, med beaktande av behoven hos militär verksamhet. Prestationsplanerna ska godkännas av NEFAB-rådet.

26.2 I prestationsplanerna ska ingå NEFABs prestationsmål samt en mängd klara och mätbara nyckelindikatorer gällande prestation åtminstone från följande nyckelområden för prestation:

- a. säkerhet
- b. miljö

Chapter 8

Performance

Article 26

Performance

26.1 The Contracting States shall develop and apply NEFAB performance plans consistent with European Union wide performance targets taking into account military needs. Performance plans shall be adopted by the NEFAB Council.

26.2 Performance plans shall include NEFAB performance targets and a set of clear and measurable key performance indicators for at least the following key performance areas:

- a. safety;
- b. environment;

- c. kapacitet
- d. kostnadseffektivitet
- e. militär uppdragseffektivitet

26.3 I prestationsplanerna ska ingå också de stimulansåtgärder som används inom NEFAB.

26.4 De nationella tillsynsmyndigheternas kommitté ska rapportera till NEFAB-rådet om följande saker:

- a. genomförandet och uppnåendet av prestationsmålen
- b. harmoniseringen av genomförandet av prestationsplanerna mellan de avtalsslutande staterna.

- c. capacity;
- d. cost-efficiency;
- e. military mission effectiveness.

26.3 Performance plans shall also include NEFAB incentive schemes.

26.4 The National Supervisory Authorities Committee shall report to the NEFAB Council on:

- a. the implementation and the achievement of the performance targets;
- b. the coordination of the implementation of performance plans with the Contracting States.

Kapitel 9

Ansvarsskyldighet

Artikel 27

Ansvarsskyldighet

27.1 Den avtalsslutande stat, inom vars territorium eller ansvarsområde en förlust eller skada har inträffat, får väcka talan mot en annan avtalsslutande stat för ersättning som betalats eller kostnader som uppkommit till följd av förlust eller skada som beror på oaktsamhet hos den avtalsslutande staten i fråga.

27.2 Leverantörer av flygtrafiktjänster som tillhandahåller tjänster inom NEFAB ska endast vara skyldiga att ersätta förlust eller skada som orsakats av deras egen oaktsamhet eller av oaktsamhet hos deras personal eller representanter. Ersättningsyrkande får inte framföras direkt till personal av eller representanter för leverantören av flygtrafiktjänster som utför sina uppgifter.

27.3 Den avtalsslutande stat inom vars territorium eller ansvarsområde förlusten eller skadan har inträffat, får väcka talan mot leverantörer av flygtrafiktjänster för att få ersättning för sådana ersättningar eller kostnader som har betalats eller uppkommit som ett resultat av förlust eller skada som orsakats av oaktsamhet hos leverantörerna av flygtrafiktjänster, deras anställda eller representanter.

27.4 Om de avtalsslutande staterna genom sina handlingar eller underlåtelser bidrar till förlusten eller skadan, kan leverantörerna av flygtrafiktjänster väcka talan för att få ersätt-

Chapter 9

Liability

Article 27

Liability

27.1 The Contracting State in whose territory or area under its responsibility the loss or damage occurred may bring an action against another Contracting State for any compensation paid or costs incurred as a result of loss or damage caused by the negligence of the other Contracting State.

27.2 Air navigation service providers providing services within NEFAB shall be liable only 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 service providers' staff or agents when fulfilling their duties.

27.3 The Contracting State in whose territory or area under its responsibility the loss or damage occurred may bring an action against the air navigation service providers to recover any compensation or costs paid or incurred as a result of loss or damage caused by the negligence of the air navigation service providers or that of its/their staff or agents.

27.4 Where through acts or omissions the Contracting States contribute to the loss or damage, the air navigation service providers may bring an action to recover compensation paid or cost incurred pursuant to paragraph 2 of this Article proportionate to the Contracting States' contribution to the loss or dama-

ning för ersättningar som betalats eller kostnader som uppkommit i enlighet med artikel 27.2 i proportion till den avtalsslutande statens del i förlusten eller skadan.

27.5 Varje talan från leverantörer av flygtrafiktjänster gällande ansvarsskyldighet ska väckas i den avtalsslutande stats domstol inom vars territorium eller ansvarsområde förlusten eller skadan inträffade och i förfarandet ska lagstiftningen i denna avtalsslutande stat tillämpas.

27.6 Varje avtalsslutande stat ska underrätta depositarien om åtgärder som vidtagits för tillämpningen av denna artikel.

Kapitel 10

Institutionella bestämmelser

Artikel 28

Tvistlösning

28.1 Alla tvistefrågor som uppstår mellan avtalsslutande stater som hänför sig till avtalet, vilka inte kan lösas inom sex månader genom direkta förhandlingar mellan de berörda avtalsslutande staterna eller på något annat sätt, ska överföras till NEFAB-rådet för behandling.

28.2 Om NEFAB-rådet inte kan lösa en tvistefråga inom tre månader från att den överfördes till rådet för behandling, ska de berörda avtalsslutande staterna ha rätt att överföra tvistefrågan för slutligt avgörande till en utomstående förlikningsperson eller ett bindande skiljeförfarande.

Artikel 29

Anslutning av en stat till avtalet

29.1 Avtalet är öppet för anslutning. En stat som önskar bli part i avtalet, ska sända en anslutningsansökan till depositarien.

29.2 Om villkoren för anslutningen och om därav eventuellt följande granskning av avtalet upprättas ett avtal mellan de avtalsslutande staterna och den ansökande staten. Anslutningsavtalet ska ratificeras, godtas eller godkännas i enlighet med den avtalsslutande statens nationella lagstiftning.

ge.

27.5 All actions concerning liability of the air navigation service providers under this Article shall be brought in the courts of the Contracting State in whose territory and area under its responsibility the loss or damage occurred and subject to the law of that Contracting State.

27.6 Each Contracting State shall notify the Depositary of the measures taken to apply this Article.

Chapter 10

Institutional Provisions

Article 28

Settlement of Disputes

28.1 All disputes arising between Contracting States relating to this Agreement, which cannot be settled within a period of six months through direct negotiations between the Contracting States concerned or by any other means, shall be referred to the NEFAB Council.

28.2 If a dispute cannot be settled by the NEFAB Council within three months of its referral to the NEFAB Council, the Contracting States concerned shall be entitled to refer the dispute to a third party mediator or to a binding arbitration for a final decision.

Article 29

Accession of a State to this Agreement

29.1 This Agreement is open to accession. Any state desiring to become a party to this Agreement shall submit its application for accession to the Depositary.

29.2 The conditions of accession and any resultant adjustments to this Agreement shall be the subject of an agreement between the Contracting States and the applicant state. The agreement of accession is subject to ratification, acceptance or approval in accordance

29.3 Ratificerings-, godtagande- eller godkännandeinstrumentet ska deponeras hos depositarien.

29.4 Anslutningsavtalet ska träda i kraft den första dagen i den andra månaden efter att det sista ratificerings-, godtagande- eller godkännandeinstrumentet har deponerats hos depositarien.

Artikel 30

Uppsägning av avtalet

30.1 Om en avtalsslutande stat säger upp avtalet, ska den avtalsslutande staten i fråga meddela sitt beslut skriftligen på diplomatisk väg till NEFAB-rådet och underrätta depositarien om sitt beslut.

30.2 Uppsägningen träder i kraft ett år efter den dag som depositarien fick underrättelsen.

30.3 NEFAB-rådet ska vidta alla åtgärder som uppsägningen förutsätter.

30.4 Den avtalsslutande stat som säger upp avtalet ska ansvara för de kostnader som uppsägningen orsakar. De ekonomiska konsekvenserna av uppsägningen fastställs i ett separat avtal mellan den avtalsslutande stat som säger upp avtalet och de övriga avtalsslutande staterna. De avtalsslutande staternas rätt att säga upp avtalet ska förbli oförändrad.

Artikel 31

Ändring av avtalet

31.1 Om en avtalsslutande stat vill föreslå en ändring i avtalet, ska den lämna ett vederbörligt skriftligt meddelande härom till NEFAB-rådet.

31.2 Ändringar i avtalet ska göras skriftligen, och de ska godkännas i NEFAB-rådet av de avtalsslutande staterna.

31.3 Ändringar i avtalet ska träda i kraft 30 dagar efter att det sista ratificerings-, godta-

ce with the national legislation of the Contracting State.

29.3 The instrument of ratification, acceptance or approval shall be deposited with the Depositary.

29.4 The agreement of accession shall enter into force on the first day of the second month following the deposit of the last instrument of ratification, acceptance or approval with the Depositary.

Article 30

Withdrawal of a Contracting State from this Agreement

30.1 In case of the withdrawal from this Agreement by a Contracting State, the Contracting State concerned shall inform in writing through diplomatic channels the NEFAB Council and notify the Depositary of its decision.

30.2 The withdrawal shall become effective one year after the date on which the notification is received by the Depositary.

30.3 The NEFAB Council shall take all measures required by such withdrawal.

30.4 The Contracting State withdrawing from this Agreement shall bear the costs resulting from such withdrawal. The financial consequences resulting from such withdrawal shall be determined in a special agreement concluded between the withdrawing Contracting State and the other Contracting States. The Contracting State's right of withdrawal shall remain unaffected.

Article 31

Amendment of this Agreement

31.1 If a Contracting State wishes to propose an amendment to this Agreement, it shall duly inform the NEFAB Council in writing.

31.2 Amendments of this Agreement shall be done in writing and adopted by the Contracting States at the NEFAB Council.

31.3 Amendments of this Agreement shall enter into force 30 days after the deposit of

gande- eller godkännandeinstrumentet har deponerats hos depositarien.

the last instrument of ratification, acceptance or approval with the Depositary.

Artikel 32

Article 32

Upphörande av avtalets giltighet

Termination

32.1 De avtalsslutande staterna kan när som helst enhälligt besluta om upphörande av avtalets giltighet.

32.1 The Contracting States may unanimously decide to terminate this Agreement at any time.

32.2 Upphörandet av avtalets giltighet ska verkställas så att de avtalsslutande staterna lämnar depositarien ett skriftligt meddelande enligt vilket avtalets giltighet upphör den dag som de avtalsslutande staterna bestämmer.

32.2 Termination shall be effectuated by a written declaration to the Depositary by the Contracting States that this Agreement shall cease to have effect on a date specified by the Contracting States.

32.3 De avtalsslutande staterna ska gemensamt fastställa och fördela de kostnader som uppstår av avtalets upphörande.

32.3 The Contracting States shall jointly determine and allocate the costs resulting from termination.

Artikel 33

Article 33

Tillfälligt upphävande

Suspension

33.1 Varje avtalsslutande stat har rätt att med omedelbar verkan tillfälligt upphäva tillämpningen av avtalet eller delar därav av skäl som hänför sig till allmän ordning, allmän säkerhet och försvarsfrågor. Den avtalsslutande stat som tillfälligt upphäver tillämpningen av avtalet eller delar därav ska omedelbart underrätta de övriga avtalsslutande staterna om sitt beslut och sända ett vederbörligt meddelande till depositarien.

33.1 Each Contracting State has the right to immediately suspend the application of this Agreement or parts thereof for reasons related to public order, public security and defence matters. The Contracting State suspending the application of this Agreement or parts thereof shall inform the other Contracting States immediately of its decision and notify the Depositary accordingly.

33.2 Den avtalsslutande stat som tillfälligt upphäver tillämpningen av avtalet eller delar därav ska sträva efter att avsluta det tillfälliga upphävandet av tillämpningen så snart som möjligt. Den ska omedelbart underrätta de andra avtalsslutande staterna om sitt beslut och sända ett vederbörligt meddelande till depositarien.

33.2 The Contracting State suspending the application of this Agreement or parts thereof shall endeavour to terminate the suspension as soon as possible. It shall inform the other Contracting States immediately of its decision and notify the Depositary accordingly.

33.3 Det tillfälliga upphävandet av tillämpningen befriar inte de övriga avtalsslutande staterna från att iaktta artikel 30.

33.3 The suspension does not exempt the other Contracting States from complying with Article 30.

Artikel 34

Article 34

Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen

International Civil Aviation Organisation Registration

Avtalet och alla senare införda ändringar i det ska registreras hos Internationella civila

This Agreement and any subsequent amendment thereto shall be registered with

luftfartsorganisationen (Icao) i enlighet med bestämmelserna i artikel 83 i Chicagokonventionen.

ICAO in accordance with the provisions of Article 83 of the Chicago Convention.

Artikel 35

Article 35

Ikraftträdande

Entry into Force

35.1 Avtalet ska ratificeras, godtas eller godkännas i enlighet med de avtalsslutande staternas nationella lagstiftning. Ratificerings-, godtagande- eller godkännandeinstrument ska deponeras hos depositarien.

35.2 Avtalet ska träda i kraft 30 dagar efter att det sista ratificerings-, godtagande- eller godkännandeinstrumentet har deponerats hos depositarien.

35.1 This Agreement is subject to ratification, acceptance or approval in accordance with the national legislation of the Contracting States. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited with the Depositary.

35.2 This Agreement shall enter into force 30 days after the deposit of the last instrument of ratification, acceptance or approval with the Depositary.

Artikel 36

Article 36

Depositarien och dess uppgifter

Depositary and its Functions

36.1 Konungariket Norge är depositarie för avtalet.

36.1 The Kingdom of Norway is the Depositary of this Agreement.

36.2 Depositariens uppgifter är att

36.2 The Depositary shall:

- 1) underrätta de avtalsslutande staterna om
 - a. varje deponering av ett ratificerings-, godtagande- eller godkännandeinstrument och tidpunkten för detta,
 - b. dagen för ikraftträdande av avtalet och av ändringarna i det,
 - c. stater ansökningar om anslutning till avtalet,
 - d. meddelanden från de avtalsslutande staterna gällande uppsägning av avtalet, dagen som depositarien mottog meddelandet om uppsägning och dagen då avtalet upphör för den avtalsslutande staten i fråga,
 - e. meddelanden om utseenden av leverantörer av flygtrafikledningstjänst,
 - f. meddelanden om tillfälligt upphävande av tillämpningen och om upphörande av tillfälligt upphävande,
 - g. meddelanden om tillämpning av artikel 27.

2) registrera avtalet och därtill senare gjorda ändringar hos Icao.

3) underrätta Europeiska kommissionen om dagen för ikraftträdande av avtalet och änd-

- 1) inform the Contracting States of:
 - a. each deposit of an instrument of ratification, acceptance and approval with the date thereof;
 - b. the date of entry into force of this Agreement and of any amendment;
 - c. any application by a state to accede to this Agreement;
 - d. any withdrawal by a Contracting State of this Agreement, the date on which the notification of the withdrawal is received by the Depositary and the date on which this Agreement shall cease to have effect for the Contracting State concerned;
 - e. any notification of the designation of the air traffic service providers;
 - f. any notification of the suspension and the termination of the suspension;
 - g. any notification of the application of Article 27.

2) register this Agreement and any subsequent amendment with ICAO.

3) inform the European Commission of the date of entry into force of this Agreement

ringar i det.

4) underrätta Icao och Europeiska kommissionen om

a. varje anslutning till avtalet och tidpunkten för detta,

b. varje uppsägning av avtalet och tidpunkten för detta,

c. varje tillfälligt upphörande eller partiellt tillfälligt upphörande av tillämpningen av avtalet och tidpunkterna för detta,

d. om upphörandet av avtalets giltighet och tidpunkten för detta.

5) sköta depositariers övriga sedvanliga uppgifter.

and any subsequent amendment.

4) inform ICAO and the European Commission of:

a. any accession to this Agreement with the date thereof;

b. any withdrawal of this Agreement with the date thereof;

c. any suspension or partial suspension of this Agreement with the date thereof;

d. the termination of this Agreement with the date thereof.

5) perform any other functions customary for depositaries.

Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat detta avtal.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised, have signed this Agreement.

Ingånget den 4 juni 2012 i ett (1) original-exemplar på engelska. Depositarien ska sända bestyrkta kopior till alla avtalsslutande stater.

DONE at Tallinn on 4 June 2012 in one (1) original version in the English language. The Depositary shall transmit certified copies to all the Contracting States.

För Republiken Estland

For the Republic of Estonia

För Republiken Finland

For the Republic of Finland

För Republikens Lettland

For the Republic of Latvia

För Konungariket Norge

For the Kingdom of Norway