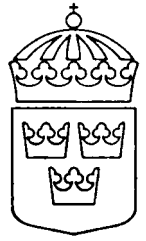


# Sveriges internationella överenskommelser

ISSN 1102-3716



*Utgiven av Utrikesdepartementet*

**SÖ 2010: 39**

**Nr 39**

**Avtal om inrättande av ett funktionellt luftrumsblock  
mellan Danmark och Sverige  
Bryssel den 17 december 2009**

Regeringen beslutade den 17 december 2009 att underteckna avtalet. Avtalet trädde i kraft vid undertecknandet den 17 december 2009

## INGRESS

### Konungariket Sveriges regering och Konungariket Danmarks regering

som BEAKTAR all tillämplig EU-lagstiftning om inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet,

som ÖNSKAR optimera kapaciteten och effektiviteten hos det europeiska nätet för flygledningstjänst och minimera miljöpåverkan samtidigt som man bibehåller en hög säkerhetsnivå inom sina respektive luftrum och tillgodoser positiva allmänna ekonomiska intressen,

som ERKÄNNER de skyldigheter som de båda avtalsslutande staterna är bundna av som parter i Chicagokonventionen,

som är MEDVETNA om att ett avtal om inrättande av ett funktionellt luftrumsblock inte får påverka deras företrädesrätt när det gäller säkerhets- och försvarsfrågor inom deras respektive luftrum eller territorium,

som är MEDVETNA om att de avtalsslutande staternas nationella tillsynsmyndigheter på lämpligt sätt ska komma överens om ett nära samarbete med varandra för att säkerställa adekvat tillsyn av leverantörer av flygtrafiktjänster som innehar ett giltigt certifikat från en medlemsstat och som tillhandahåller flygtrafiktjänster i det luftrum som omfattas av en annan medlemsstats ansvarsområde, och

som BEAKTAR syftet med detta avtal, nämligen att inrätta ett funktionellt luftrumsblock mellan de avtalsslutande staterna och att skapa en grund för deras respektive behöriga myndigheter att förhandla fram och ingå avtal om de särskilda regelmässiga, driftsmässiga och tekniska aspekterna i samband med det funktionella luftrumsblocket,

har kommit överens om följande.

## ARTIKEL 1

### *Definitioner och tolkning*

1. I detta avtal gäller följande definitioner om inte annat framgår av sammanhanget:

*flygplatskontrolltjänst*: en flygkontrolltjänst för flygplatstrafik.

*flygbriefingtjänst*: en tjänst som inrättats inom ett avgränsat täckningsområde och som ansvarar för tillhandahållandet av sådan information till luftfarten och sådana data som är nödvändiga för en säker, regelbunden och effektiv flygtrafik.

*avtalet*: detta avtal och alla dess bilagor.

*flygtrafiktjänster*: flygtrafikledningstjänst, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster, flygvädertjänst och flygbriefingtjänst.

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

*flygrådgivningstjänst*: en tjänst som tillhandahålls inom rådgivningsluftrum för att så långt det är praktiskt möjligt säkerställa åtskillnad mellan luftfartyg som framförs enligt instrumentflygreglerna.

*flygkontrolltjänst*: en tjänst som tillhandahålls i syfte att förebygga kollisioner mellan luftfartyg, och mellan luftfartyg och ett hinder inom manöverområdet, samt påskynda och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde.

*flödesplanering*: en funktion som inrättats i syfte att bidra till ett säkert, välordnat och snabbt trafikflöde i luften genom att se till att flygkontrolltjänstens kapacitet utnyttjas i största möjliga utsträckning och att trafikvolymen är förenlig med de kapaciteter som uppgetts av den berörda leverantören av flygtrafiktjänster.

*flygledningstjänst*: den samling luftburna och markbaserade funktioner (flygtrafiklednings-tjänst, luftrumsplanering och flödesplanering) som krävs för att säkerställa säkra och effektiva rörelser för luftfartyg under alla faser av flygningen.

*flygtrafikledningstjänst*: olika flyginformations-, alarmerings- och flygrådgivningstjänster samt områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst.

*luftrumsplanering*: en planeringsfunktion som främst syftar till att maximera användningen av tillgängligt luftrum genom dynamisk tidsfördelning (time-sharing) och, ibland, separering av luftrummet mellan olika kategorier av luftrumets användare utifrån kortsiktiga behov.

*luftrumets användare*: alla luftfartyg som opererar som allmän flygtrafik.

*alarmeringstjänst*: en tjänst med uppgift att underrätta berörda organisationer då luftfartyg är i behov av flygräddningstjänst samt i nödvändig omfattning stödja dessa organisationer.

*områdeskontrolltjänst*: flygkontrolltjänst för kontrollerade flygningar i ett luftrumsblock.

*inflygningskontrolltjänst*: flygkontrolltjänst för ankommande eller avgående kontrollerade flygningar.

*Chicagokonventionen*: konventionen angående internationell civil luftfart som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944.

*kommunikationstjänster*: fasta och rörliga luftfartstjänster som möjliggör kommunikation mark/mark, luft/mark och luft/luft i syfte att utöva flygkontrolltjänst.

*avtalssslutande stat*: Konungariket Sverige eller Konungariket Danmark.

*flyginformationstjänst*: en tjänst som tillhandahålls i syfte att lämna råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet.

*funktionellt luftrumsblock*: ett luftrumsblock som grundas på operativa krav som avspeglar behovet av en mer integrerad luftrumsförvaltning oavsett nuvarande gränser.

*allmän flygtrafik*: alla rörelser av civila luftfartyg, liksom alla rörelser av statsluftfartyg (inbegripet militära luftfartyg samt tullens och polisens luftfartyg) när dessa förflytningar genomförs i överensstämmelse med Internationella civila luftfartsorganisationens regler.

*flygvädertjänst*: de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med meteorologiska prognoser, briefing och observationer liksom all annan meteorologisk information och data som staterna tillhandahåller för användande inom luftfarten.

*nationell tillsynsmyndighet*: det eller de organ som de avtalssslutande staterna, i enlighet med artikel 4.1 i förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet, ska utse eller inrätta i syfte att åta sig de uppgifter som en sådan myndighet tilldelas enligt förordningen.

*navigationstjänst*: de hjälpmedel och tjänster som förser luftfartyg med positionsbestämning och tidsanpassad information.

*övervakningstjänster*: de hjälpmedel och tjänster som används för att fastställa luftfartygs position i syfte att möjliggöra säker separering.

2. Om inget annat anges ska alla hänvisningar till avsnitt och bilagor som görs i detta avtal tolkas som hänvisningar till avsnitt i och bilagor till detta avtal.

3. Om inget annat anges ska alla hänvisningar till lagar och andra författningar tolkas som att de omfattar alla ändringar av eller efterföljare till dessa lagar och andra författningar eller ersättningar för dem.

## ARTIKEL 2

### *Inrättande av ett funktionellt luftrumsblock och avtalets tillämpningsområde*

1. De avtalssslutande staterna har kommit överens om att inrätta ett funktionellt luftrumsblock mellan Danmark och Sverige (nedan kallat *det dansk-svenska luftrumsblocket*). I detta avtal

## **SÖ 2010: 39**

fastställs de avtalsslutande staternas rättigheter och skyldigheter i samband med inrättandet av det dansk-svenska luftrumsblocket.

2. Detta avtal ska inte påverka tillämpningen av överenskommelsen av den 23 januari 1981 mellan Konungariket Sveriges regering och Konungariket Danmarks regering om flygtrafikledningstjänst m.m.

### **ARTIKEL 3**

#### *Avgränsning av luftrummet*

1. Det dansk-svenska luftrumsblocket ska bestå av det luftrum som avgränsas i bilaga 1.
2. Alla ändringar och justeringar av det dansk-svenska luftrumsblockets avgränsning ska fastställas av de avtalsslutande staterna genom överenskommelse efter samråd med de berörda myndigheterna.
3. De avtalsslutande staterna ska om de kommer överens om att ändra eller justera avgränsningen se till att lämpliga övergångsåtgärder vidtas och att alla berörda bilagor ändras på motsvarande sätt.

### **ARTIKEL 4**

#### *Överhöghet*

Detta avtal ska inte påverka de avtalsslutade staternas överhöghet över sitt luftrum eller deras rättigheter och skyldigheter enligt Chicagokonventionen eller andra folkrättsliga instrument.

### **ARTIKEL 5**

#### *Allmän säkerhet och försvar*

1. Detta avtal ska inte påverka de avtalsslutande staternas intressen i fråga om allmän säkerhet och försvarsfrågor.
2. De avtalsslutande staternas behöriga civila och militära myndigheter ska fastställa förfaranden för civilt och militärt samarbete inom det dansk-svenska luftrumsblocket.

### **ARTIKEL 6**

#### *Förvaltning och ledning*

1. De avtalsslutande staterna ska gemensamt förvalta och leda det dansk-svenska luftrumsblocket.
2. Det dansk-svenska luftrumsblocket ska förvaltas och ledas på ett sätt som gör att de avtalsslutande staterna uppnår en hög säkerhetsnivå inom sina luftrum och tillgodoser positiva allmänna ekonomiska intressen.

### **ARTIKEL 7**

#### *Behöriga myndigheter*

1. De avtalsslutande staterna ska utse varsin myndighet som ska utföra uppgifterna enligt detta avtal (nedan kallad *behörig myndighet*).
2. När detta avtal träder i kraft ska Konungariket Danmarks behöriga myndighet vara Statens Luftfartsvæsen och Konungariket Sveriges behöriga myndighet vara Transportstyrelsen. Om en avtalsslutande stat planerar att byta ut sin behöriga myndighet ska den omedelbart underrätta den andra avtalsslutande staten.

3. De behöriga myndigheterna ska gemensamt fastställa förfaranden för en säker och effektiv drift inom det dansk-svenska luftrumsblocket. Dessa förfaranden ska anges i skriftliga avtal mellan de behöriga myndigheterna. Avtalen ska innehålla specifika bestämmelser om bland annat regelmässiga, driftsmässiga och tekniska aspekter och bestämmelser om tillsyn och rapportering av händelser.

4. Om driften inom det dansk-svenska luftrumsblocket inverkar på militära intressen ska var och en av de behöriga myndigheterna se till att de militära myndigheternas juridiska rättigheter enligt den nationella lagstiftningen skyddas.

## ARTIKEL 8

### *Civilt och militärt samråd*

1. De avtalsslutande staterna har beslutat att inrätta en högnivågrupp för det dansk-svenska luftrumsblocket (nedan kallad *högnivågruppen*) för att säkerställa lämpliga samråds- och samordningsmekanismer mellan de behöriga civila och militära myndigheterna och de berörda aktörerna i frågor av gemensamt intresse som påverkar det dansk-svenska luftrumsblocket.

2. Högnivågruppen ska bestå av företrädare från de behöriga myndigheterna, militära myndigheter, leverantörer av flygtrafiktjänster och andra aktörer.

3. Högnivågruppens mandat ska fastställas gemensamt av de behöriga myndigheterna.

## ARTIKEL 9

### *Luftrum*

1. De behöriga myndigheterna ska gemensamt utforma och förvalta luftrummet inom det dansk-svenska luftrumsblocket. De behöriga myndigheterna ska dessutom, med beaktande av nationella militära krav, gemensamt säkerställa att flödesplaneringen genomförs. De berörda myndigheterna får för detta ändamål inrätta ett gemensamt civilt och militärt samordningsorgan för luftrummet som ska lösa frågor av gemensamt intresse.

2. I enlighet med punkt 1 ska luftrumskonfigurationerna, flyginformationsregionerna (ansvarsområdena), flygvägarna och sektorerna fastställas av de behöriga myndigheterna.

## ARTIKEL 10

### *Tillämpliga regler och förfaranden*

1. De behöriga myndigheterna ska när det är möjligt garantera regleringsmässiga synergiefekter och enhetliga tillvägagångssätt i fråga om de regler och metoder som tillämpas inom det dansk-svenska luftrumsblocket.

2. Fram till dess att de regler och metoder som avses i punkt 1 har fastställts ska de regler och metoder som gäller i den avtalsslutande stat där flygtrafiktjänsten tillhandahålls tillämpas.

## ARTIKEL 11

### *Tillsyn*

De behöriga myndigheterna ska vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa adekvat övervakning och tillsyn av leverantörer av flygtrafiktjänster som är certifierade i den ena avtalsslutande staten och som tillhandahåller flygtrafiktjänster i det luftrum som omfattas av den andra avtalsslutande statens ansvarsområde.

## **SÖ 2010: 39**

### **ARTIKEL 12 -**

#### *Prestation*

De behöriga myndigheterna ska gemensamt fastställa prestationsplanen för det dansk-svenska luftrumsblocket, inbegripet bindande prestationsmål och en lämplig plan för stimulansåtgärder. Hänsyn ska då tas till den tillämpliga gemenskapslagstiftningen.

### **ARTIKEL 13**

#### *Avgiftszoner*

De avtalsslutande staterna beslutar härmed att alla befintliga avgiftszoner inom det dansk-svenska luftrumsblocket ska fortsätta att gälla till dess att myndigheterna kommer överens om något annat.

### **ARTIKEL 14**

#### *Utredning av olyckor och tillbud*

1. Olyckor och allvarliga tillbud ska utredas av haverikommissionen i den stat där olyckan eller tillbudet inträffade.

2. Den avtalsslutande stat där olyckan eller tillbudet inträffade ska, efter begäran hos den andra avtalsslutande staten, i enlighet med den nationella lagstiftningen få tillgång till allt material från flygtrafikledningenheter och flygtrafikledningsmyndigheter (inbegripet registrerade radardata och bandutskriften) i den andra avtalsslutande staten som är nödvändigt för att kunna genomföra utredningen.

### **ARTIKEL 15**

#### *Anslutning*

1. Stater som inte är parter i detta avtal kan ansluta sig till det genom att lämna in en ansökan till var och en av de avtalsslutande staterna. Ansökan måste godkännas enhälligt.

2. Varje anslutning av en stat till detta avtal ska inledas med en överenskommen övergångsperiod.

### **ARTIKEL 16**

#### *Frånträde och uppsägning*

1. De avtalsslutande staterna får frånträda det dansk-svenska luftrumsblocket genom att skriftligen meddela de övriga avtalsslutande staterna minst två år i förväg.

2. Varje avtalsslutande stat får när som helst skriftligen meddela den andra avtalsslutande staten att den har beslutat att säga upp detta avtal. Avtalet upphör att gälla vid midnatt två år efter det att den andra avtalsslutande staten har tagit emot meddelandet, såvida inte uppsägningen återkallas genom överenskommelse före utgången av denna period.

3. Den stat som frånträder eller säger upp detta avtal ska omedelbart informera Europeiska kommissionen om sitt beslut att frånträda det dansk-svenska luftrumsblocket eller säga upp detta avtal.

**ARTIKEL 17***Tillfälligt upphävande*

1. De avtalsslutande staterna får tillfälligt upphäva detta avtal med omedelbar verkan för att trygga den allmänna ordningen och säkerheten, i händelse av bland annat krig, terrorism, politisk instabilitet och naturkatastrofer eller under andra liknande exceptionella omständigheter som ligger utanför rimlig kontroll för någon av de avtalsslutande staterna och som hindrar dem från att fullgöra sina skyldigheter enligt detta avtal.

2. Den avtalsslutande stat som tillfälligt upphäver detta avtal (nedan kallad *den tillfälligt upphävande staten*) ska omedelbart informera den andra avtalsslutande staten om sitt beslut och förklara orsakerna till det tillfälliga upphävandet.

3. Den tillfälligt upphävande staten ska göra sitt yttersta för att återkalla det tillfälliga upphävandet så snart det är praktiskt möjligt.

**ARTIKEL 18***Ändringar och samråd*

1. Varje avtalsslutande stat får när som helst begära samråd med den andra avtalsslutande staten om den önskar ändra detta avtal. En sådan begäran ska göras skriftligen och får inte avslås av den andra avtalsslutande staten utan rimliga skäl.

2. Ändringar av detta avtal ska göras skriftligen och undertecknas av varje avtalsslutande stat för att vara giltiga och anses vara införlivade i och utgöra en del av detta avtal.

3. De avtalsslutande staterna får när som helst begära samråd om genomförandet, tolkningen och tillämpningen av samt överensstämmelsen med detta avtal.

**ARTIKEL 19***Gällande språkversion*

Om den engelska språkversionen och översättningarna av detta avtal skiljer sig åt, ska den engelska texten gälla. Avtalet ska då tolkas i enlighet med den engelska språkversionen.

**ARTIKEL 20***Twistlösning*

Twister mellan de avtalsslutande staterna om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal ska i första hand lösas genom förhandlingar mellan de avtalsslutande staterna.

Om de avtalsslutande staterna inte kan lösa tvisten om detta avtal har de rätt att frånträda det dansk-svenska luftrumsblocket i enlighet med avtalet eller inom en tid som de avtalsslutande staterna har kommit överens om.

**ARTIKEL 21***Ikraftträdande och varaktighet*

1. Detta avtal träder i kraft vid undertecknandet.

2. De behöriga myndigheterna ska skriftligen komma överens om när det dansk-svenska luftrumsblocket ska tas i drift.

3. Detta avtal ska fortsätta att gälla med full verkan till dess att det sägs upp av någon av de avtalsslutande staterna eller på något annat sätt som anges i detta avtal.

## **SÖ 2010: 39**

### **ARTIKEL 22**

#### *Registrering*

Detta avtal och eventuella ändringar av avtalet ska registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen i enlighet med artikel 83 i Chicagokonventionen.

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

Som skedde i Bryssel den 17 december 2009 i två likalydande exemplar på engelska språket av vilka Konungariket Sveriges regering och Konungariket Danmarks regering har tagit var sitt.

För Konungariket Sveriges regering

*Åsa Torstensson*

I  
nfrastrukturminister

För Konungariket Danmarks regering

*Lars Barfoed*

Transportminister



**PREAMBLE**

**The Government of the Kingdom of Sweden,**

**and**

**The Government of the Kingdom of Denmark,**

TAKING INTO CONSIDERATION all applicable European Community legislation relating to the creation of the Single European Sky;

DESIRING to optimise capacity and efficiency of the Air Traffic Management network and minimise the environmental impact while at the same time maintaining a high level of safety within their respective airspace and achieve positive general public economical interests;

RECOGNISING the obligations that each Contracting State is bound by as parties to the Chicago Convention;

RECOGNISING that an Agreement regarding the establishment of a Functional Airspace Block, shall not affect their prerogative rights with regard to matters relating to security and defence in their respective airspace or territory;

RECOGNISING that the National Supervisory Authority of each Contracting State shall establish appropriate arrangements for a close co-operation with each other to ensure an adequate oversight of Air

## **SÖ 2010: 39**

Navigation Service Providers that holds a valid certificate issued by a Member State and that provides Air Navigation Services in the airspace that falls under the responsibility of another Member State; and

WHEREAS the aim of this Agreement is to establish a Functional Airspace Block between the Contracting States and to form the basis for their respective Competent Authority to negotiate and enter into agreements regarding specific regulatory, operational and technical aspects related to the Functional Airspace Block.

Hereby agree as follows:

**ARTICLE 1 -  
Definitions and Interpretation**

1. For the purpose of this Agreement, the following terms shall have the meanings set out below, except where the context otherwise requires:

**“Aerodrome Control Services”** means Air Traffic Control Services for aerodrome traffic;

**“Aeronautical Information Services”** means a service established within the defined area of coverage responsible for the provision of aeronautical information and data necessary for the safety, regularity, and efficiency of air navigation;

**“Agreement”** means this agreement including all its exhibits;

**“Air Navigation Services”** means Air Traffic Services; Communication Services; Navigation Services; Surveillance Services; Meteorological Services for Air Navigation; and Aeronautical Information Services;

**“Air Navigation Service Providers”** means any public or private entity providing Air Navigation Services for General Air Traffic;

**“Air Traffic Advisory Services”** means a service that is provided within advisory airspace in order to ensure separation, as far as practically possible, between aircraft that are operating under instrument flight rules;

**“Air Traffic Control Services”** means a service provided for the purpose of preventing collisions between aircraft, and in the manoeuvring are

between aircraft and obstructions; and expediting and maintaining an orderly flow of air traffic;

“**Air Traffic Flow Management**” means a function established with the objective of contributing to a safe, orderly and expeditious flow of air traffic by ensuring that air traffic control capacity is utilised to the maximum extent possible, and that the traffic volume is compatible with the capacities declared by the appropriate Air Navigation Service Provider;

“**Air Traffic Management**” means the aggregation of the airborne and ground based functions (Air Traffic Services, Airspace Management and Air Traffic Flow Management) required in order to ensure the safe and efficient movement of aircraft during all phases of operations;

“**Air Traffic Services**” means the various Flight Information Services, Alerting Services, Air Traffic Advisory Services and Area Control Service, Approach Control Service, and Aerodrome Control Service;

“**Airspace Management**” means the planning function with the primary objective of maximising the utilisation of available airspace by dynamic timesharing and, at times, the segregation of airspace among various categories of Airspace Users on the basis of short term needs;

“**Airspace Users**” means all aircraft operated as General Air Traffic;

“**Alerting Services**” means a service that provides notification to appropriate organisations regarding aircraft in need of search rescue aid, and assists such organisations as required;

“**Area Control Services**” means an Air Traffic Control Service for controlled flights in a block of airspace;

“**Approach Control Services**” means an Air Traffic Control Service for arriving or departing controlled flights;

“**Chicago Convention**” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

“**Communication Services**” means Aeronautical fixed and mobile services to enable ground to ground, air to ground, and air to air communication for air traffic control purposes;

“**Contracting State**” means either the Kingdom of Sweden or the Kingdom of Denmark;

“**Flight Information Services**” means a service provided for the purpose of giving advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights;

“**Functional Airspace Block**” means an airspace block based on operational requirements, reflecting the need to ensure more integrated management of the airspace regardless of existing boundaries;

“**General Air Traffic**” means all movements of civil aircraft, as well as all movements of State aircraft (including military, customs and police aircraft) when these movements are carried out in conformity with the procedures of the International Civil Air Organisation;

**“Meteorological Services”** means those facilities and services that provide aircraft with meteorological forecasts, briefs and observations as well as any other meteorological information and data provided by states for aeronautical use;

**“National Supervisory Authority”** means the body or bodies which the Contracting States, in accordance with Article 4.1 of Regulation (EC) No 549/2004 of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky, shall nominate or establish in order to assume the tasks assigned to it under the regulation;

**“Navigation Services”** means those facilities and services that provide aircraft with positioning and timing information;

**“Surveillance Services”** means those facilities and services used to determine the respective positions of aircraft to allow safe separation.

2. Unless otherwise stated, all references to sections and exhibits that are made in this Agreement, shall be interpreted as references to sections of, and exhibits to, this Agreement.

3. Unless otherwise stated, all references to statutory or other legislative provisions shall be construed as including any statutory or legislative modification or re-enactment thereof, or any substitution therefore

**ARTICLE 2 -  
Establishment of a Functional Airspace Block and Sphere of  
Application of this Agreement**

1. The Contracting States hereby agree to establish a Danish-Swedish Functional Airspace Block (the “**Danish-Swedish FAB**”). This Agreement defines the rights and obligations of each Contracting State in connection with the creation of the Danish-Swedish FAB.
  
2. This Agreement shall be without prejudice to the agreement of 23 January 1981, between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Kingdom of Denmark regarding Air Traffic Services.

**ARTICLE 3-  
Delineated Airspace**

1. The Danish-Swedish FAB shall be comprised by the airspace delineated in Exhibit 1.
  
2. All modifications and alternations of the delineation of the Danish-Swedish FAB shall be agreed on by the Contracting States after consultation with the relevant authorities.
  
3. The Contracting States shall, if they agree to modify or alter the delineation, ensure that appropriate transitional measures are in place and that all affected exhibits are amended accordingly.

**ARTICLE 4-  
Sovereignty**

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

**ARTICLE 5 -  
Public Security and Defence**

1. This Agreement shall be without prejudice to the Contracting States' respective interests regarding public security and defence matters.
2. Arrangements for civil and military co-operation within the Danish-Swedish FAB, shall be established by the competent civil and military authorities, of the Contracting States.

**ARTICLE 6 -  
Governance and Management**

1. The Contracting States shall jointly govern and manage the Danish-Swedish FAB.
2. The Danish-Swedish FAB shall be governed and managed in a way that enables the Contracting States to achieve a high level of safety within their respective airspace and achieve positive general public economical interests.



**ARTICLE 7 -  
Competent Authorities**

1. Each Contracting State shall appoint one authority to perform the assignments under this Agreement (“**Competent Authority**”).
  
2. As of the effective date of this Agreement, the Competent Authority of the Kingdom of Denmark shall be Statens Luftfartsvæsen, while Transportstyrelsen shall be the Competent Authority of the Kingdom of Sweden. A Contracting State shall immediately notify the other Contracting State if it intends to replace its Competent Authority.
  
3. The Competent Authorities shall jointly establish arrangements for safe and effective operations within the Danish-Swedish FAB. These arrangements shall be defined in written agreements between the Competent Authorities. The agreements shall include specific provisions regarding *inter alia*, regulatory, operational and technical aspects and provisions regarding supervision and occurrence reporting.
  
4. If military interests are affected by the operations within the Danish-Swedish FAB, each Competent Authority shall ensure that the military authorities’ legislative rights under its respective national legislation are safeguarded.

**ARTICLE 8 -  
Civil and Military Consultation**

1. In order to ensure appropriate consultation and co-ordination mechanisms between the competent civil and military authorities and the relevant stakeholders on issues of common interest affecting the Danish-Swedish FAB, the Contracting States have decided to establish the Danish-Swedish FAB High Level Group (the “Group”).
2. The Group shall consist of representatives from the Competent Authorities, military authorities, Air Navigation Service Providers, and other stakeholders.
3. The Terms of Reference for the Group shall be jointly determined by the Competent Authorities.

**ARTICLE 9 -  
Airspace**

1. The Competent Authorities shall jointly design and manage the airspace in the Danish-Swedish FAB. The Competent Authorities shall furthermore, taking national military requirements into consideration, jointly ensure the implementation of Air Traffic Flow Management. The relevant authorities may for this purpose, establish a joint civil and military airspace co-ordination body to solve issues of common interest.

2. With due respect to Paragraph 1, the airspace configuration, Flight Information Regions (areas of responsibility), routes and sectors in the Danish-Swedish FAB shall be determined by the respective Competent Authority.

**ARTICLE 10 -  
Applicable Rules and Procedures**

1. The Competent Authorities shall, when feasible, ensure regulatory synergies and consistent approaches with regard to the rules and procedures applied within the Danish-Swedish FAB.
2. Until such rules and procedures referred to in Paragraph 1, have been established, the rules and procedures in the Contracting State in which the Air Navigation Service is provided shall apply.

**ARTICLE 11 -  
Oversight**

The Competent Authorities shall make appropriate arrangements to ensure an adequate supervision and oversight of Air Navigation Service Providers certified in one Contracting State and which provides Air Navigation Services in the airspace that falls under the responsibility of the other Contracting State.

**ARTICLE 12 -  
Performance**

The Competent Authorities shall jointly determine the performance plan for the Danish-Swedish FAB, including binding performance targets and an appropriate incentive scheme, taking applicable community legislation into account.

**ARTICLE 13 -  
Charging Zones**

The Contracting States hereby conclude and agree that all existing charging zones within the Danish-Swedish FAB shall remain in effect until otherwise agreed upon by the Authorities.

**ARTICLE 14 -  
Investigation of Accidents and Incidents**

1. Accidents and serious incidents shall be investigated by the Accident Investigation Board in the state where the accident or incident has occurred.
2. The Contracting State in which the accident or incident occurred shall, upon request to the other Contracting State, in accordance with national legislation, be provided with all material from Air Traffic Service units and authorities (including radar data recordings and tape

transcriptions) in the other Contracting State that is necessary to conduct the investigation.

**ARTICLE 15 -**

**Accession**

1. States which are not parties to this Agreement may accede to it by submitting an application to each Contracting State which must be unanimously approved.
2. The accession of a state to this Agreement shall always be preceded by an agreed transitional period.

**ARTICLE 16 -**

**Withdrawal and Termination**

1. Each Contracting State may withdraw from the Danish-Swedish FAB by giving the other Contracting States a two (2) year prior written notice.
2. Either Contracting State may at any time give notice in writing to the other Contracting State of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight two (2) years after receipt of such notice by that other Contracting State, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

3. The withdrawing or terminating state as applicable, shall immediately inform the European Commission of its decision to withdraw from the Danish-Swedish FAB or terminate this Agreement.

**ARTICLE 17 -  
Suspension**

1. In order to safeguard public order and security, or in the event of *inter alia*, war, terrorism, political instability, natural disasters, or during other similar exceptional circumstances which is beyond the reasonable control of either Contracting State and which prevents it to fulfil its obligations under this Agreement, the affected Contracting State shall have the right to suspend this Agreement with immediate effect.

2. The Contracting State that suspends this Agreement (the “**Suspending State**”) shall immediately notify the other Contracting State of its decision and provide an explanation on the reason for the suspension.

3. The Suspending State shall make its best endeavours to raise the suspension as soon as practicably possible.

**ARTICLE 18 -  
Amendments and Consultation**

1. Either Contracting State may, at any time, request consultations with the other Contracting State if it desires to amend this Agreement. Such requests shall be made in writing and may not be unreasonably denied by the other Contracting State.
2. Amendments to this Agreement shall be in writing and duly signed by each Contracting State in order to be valid and deemed incorporated in, and part of, this Agreement.
3. Either Contracting State may, at any time, request consultations regarding the implementation, interpretation, application and compliance of or with this Agreement.

**ARTICLE 19 -  
Governing Language**

In case of any discrepancy between the English-language version of this Agreement and any translations thereof, the English-language version shall prevail and the Agreement shall be construed in accordance with the English-language version.

**ARTICLE 20 -  
Dispute Resolution**

If any dispute or controversy arises between the Contracting States concerning the interpretation or application of this Agreement, the Contracting States shall in the first place try to settle it through negotiations.

Should the Contracting States be unable to settle their dispute regarding this Agreement, Each Contracting State may withdraw from the Danish-Swedish FAB in accordance with the Agreement, or within a time agreed by the Contracting States.

**ARTICLE 21 -  
Entry into Force and Duration**

1. This Agreement enters into force on the date of its signature.
2. The Competent Authorities shall agree in writing on the date on which the Danish-Swedish FAB shall become operational.
3. This Agreement shall continue in full force and effect until terminated by either Contracting State or as otherwise provided in this Agreement



**ARTICLE 22 -  
Registration**

This Agreement and any amendment thereof shall be registered with the International Civil Air Organisation in accordance with Article 83 of the Chicago Convention.

\*\*\*\*\*

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, having been duly authorised by their respective Government, have signed this Agreement.

DONE at Brussels this 17 day of December 2009, in two (2) identical copies in the English language of which the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Kingdom of Denmark has taken one (1) each.

## Exhibit 1

to  
AGREEMENT between  
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN  
and  
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF DENMARK  
regarding the establishment of a  
Danish-Swedish Functional Airspace Block (FAB)

The following coordinates states the Airspace to be included in the Danish-Swedish FAB. The coordinates are in accordance with ICAO Regional Agreement and Air Navigation Plan, European Region.

### **Copenhagen Flight Information Region (FIR):**

58 30 00N 010 30 00E - 56 12 53N 012 22 05E - Danish-Swedish border - 55 20 12N 012 38 27E -  
54 55 00N 012 51 00E - 54 27 00N 012 00 00E - 54 26 45N 011 50 00E - 54 27 50N 011 40 00E -  
54 30 00N 011 30 00E - 54 33 15N 011 20 00E - 54 36 10N 011 10 00E - 54 38 40N 011 00 00E -  
54 39 10N 010 50 00E - 54 42 00N 010 20 00E - 54 44 35N 010 10 00E - 54 45 54N 010 03 13E -  
Danish-German border - 55 04 09N 008 23 31E - 55 04 00N 008 20 00E - 55 00 00N 008 00 00E -  
along the latitude 55 00 00N to  
55 00 00N 005 00 00E - 57 00 00N 005 00 00E -  
along the latitude 57 00 00N to  
57 00 00N 007 30 00E - 58 30 00N 010 30 00E

Ground - Unlimited

### **Sweden Flight Information Region / Upper Flight Information Region (FIR/UIR)**

69 03 36N 020 32 55E - Swedish/Finnish border southward to 65 31 48N 024 08 24E -  
64 41 00N 022 55 00E - 63 37 00N 021 30 00E - 63 28 30N 020 40 00E - 63 10 00N 020 10 00E -  
61 40 00N 019 30 00E - 61 00 00N 019 19 05E - 60 18 03N 019 07 56E - 60 11 30N 019 05 12E -  
59 33 46N 019 58 59E - 59 25 24N 020 32 39E - 59 00 00N 021 00 00E - 57 34 10N 020 09 00E -  
57 00 00N 019 50 00E - 55 51 00N 017 30 00E - 54 55 00N 015 52 00E - 54 55 00N 015 08 07E  
Clockwise along an arc of 16.2 NM (30 km) radius centred on 55 04 04N 014 44 48E -  
54 55 00N 014 21 27E - 54 55 00N 012 51 00E - 55 20 12N 012 38 27E -  
Swedish/Danish border northward to  
56 12 53N 012 22 05E - 58 30 00N 010 30 00E - 58 45 40N 010 35 32E - 58 53 32N 010 38 20E -  
Swedish/Norwegian border northward to 690336N 020 32 55E

Ground - Unlimited

--- E N D ---