

# Regeringens proposition

## 2003/04:67

Den reviderade Eurocontrolkonventionen

Prop.  
2003/04:67

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 11 mars 2004

*Marita Ulvskog*

*Ulrica Messing*  
(Näringsdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

Sverige är sedan den 1 december 1995 medlem i Eurocontrol, den europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst. De konventioner, som ligger till grund för det internationella samarbete som bedrivs genom Eurocontrol, har omarbetats och arbetats samman till den reviderade Eurocontrolkonventionen. I propositionen föreslår regeringen att riksdagen godkänner den reviderade Eurocontrolkonventionen. Som en följd av godkännandet föreslås vissa lagändringar, bl.a. i luftfartslagen (1957:297).

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297).....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter.....	6
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning.....	9
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall .....	10
3	Ärendet och dess beredning.....	12
4	Bakgrund .....	14
4.1	Eurocontrols tillkomst, organisation och uppgifter .....	14
4.2	Närmare om Eurocontrols uppgifter, särskilt i förhållande till ECAC .....	15
4.3	Pågående lagstiftningsarbete i EG om det gemensamma luftrummet.....	17
4.4	Det gemensamma europeiska systemet för flödesplanering.....	18
5	Gällande rätt .....	19
5.1	Nationella regler.....	19
5.1.1	Flygtrafiktjänsten.....	19
5.1.2	Undervägsavgifter.....	20
5.1.3	Immunitet och privilegier .....	21
6	Konventionens huvudsakliga innehåll.....	21
6.1	Allmänt .....	21
6.2	Den reviderade Eurocontrolkonventionen .....	21
6.3	Bilagorna till konventionen.....	28
6.3.1	Allmänt .....	28
6.3.2	Bilagorna I–III .....	28
6.3.3	Bilaga IV.....	29
6.4	Övrigt .....	31
7	Sveriges tillträde till den reviderade konventionen.....	32
7.1	Behovet av samarbete .....	32
7.2	Konstitutionella frågor .....	34
7.3	Lagstiftningsfrågor.....	37
7.3.1	Flygtrafikledning .....	37
7.3.2	Systemet med undervägsavgifter .....	38
7.3.3	Immunitet och privilegier .....	39
7.4	Ikraftträdande .....	39
7.5	Kostnadsfrågor .....	40
7.6	Andra konsekvenser .....	40
8	Författningskommentarer .....	41
8.1	Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)..	41

8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter.....	41	Prop. 2003/04:67
8.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning.....	42	
8.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall .....	42	
Bilaga 1	Den reviderade Eurocontrolkonventionen.....	43	
Bilaga 2	Bilaga I Det verkställande organets stadga .....	83	
Bilaga 3	Bilaga II Flyginformationsregioner .....	94	
Bilaga 4	Bilaga III Skattebestämmelser.....	97	
Bilaga 5	Bilaga IV Bestämmelser för det gemensamma systemet för undervägsavgifter .....	100	
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanser .....	109	
Bilaga 7	Lagrådsremissens lagförslag .....	110	
Bilaga 8	Lagrådets yttrande .....	117	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 11 mars 2004 .....	121	
	Rättsdatablad.....	122	

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2003/04:67

Regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner den reviderade Eurocontrolkonventionen (avsnitt 7.1),
2. antar regeringens förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),
3. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter,
4. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning,
5. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

## 2.1 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 13 § luftfartslagen (1957:297)<sup>1</sup> skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **6 kap. 13 §<sup>2</sup>**

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för användning av allmänna flygplatser eller andra allmänna anläggningar eller tjänster för luftfarten.

I den omfattning som följer av 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter skall Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) meddela föreskrifter om, påföra och driva in undervägsavgifter.

I den omfattning som följer av bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen skall Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) meddela föreskrifter om, påföra och driva in undervägsavgifter.

Beslut enligt första stycket angående avgift som är förfallen till betalning får verkställas enligt utsökningsbalken.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1986:166.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1994:2086.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter

Prop. 2003/04:67

Härigenom föreskrivs att rubriken till lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter samt 1 och 3–7 §§ skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

**Lag med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter**

*Föreslagen lydelse*

**Lag med anledning av Sveriges tillträde till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen**

**1 §**

Denna lag innehåller bestämmelser om behörighet för domstolar och andra myndigheter i mål om betalningsskyldighet för undervägsavgift enligt *1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter* samt om erkännande och verkställighet av utländska avgöranden om undervägsavgifter som grundas på *överenskommelsen*.

Denna lag innehåller bestämmelser om behörighet för domstolar och andra myndigheter i mål om betalningsskyldighet för undervägsavgift enligt *bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen* samt om erkännande och verkställighet av utländska avgöranden om undervägsavgifter som grundas på *konventionen*.

**3 §**

Lagen gäller inte om *Europeiska organisationens för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) utökade kommitté* enhälligt beslutat att avstå från indrivning av den ifrågavarande undervägsavgiften.

Lagen gäller inte om *rådet inom Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol)* enhälligt beslutat att avstå från indrivning av den ifrågavarande undervägsavgiften.

**4 §**

Talan i mål om betalningsskyldighet för undervägsavgift skall väckas där svaranden har sitt hemvist.

Om svaranden saknar hemvist i någon stat som tillträtt *överenskommelsen* skall talan inom en fördragsslutande *stats* territorium väckas där svaranden

Om svaranden saknar hemvist i någon stat som tillträtt *konventionen* skall talan inom en fördragsslutande *parts* territorium väckas där svaranden har ett

har ett driftställe eller, om han inte har något driftställe i den staten, där svaranden har tillgångar.

Om behörighet enligt första eller andra stycket saknas skall talan väckas där Eurocontrol har sitt huvudkontor.

driftställe eller, om han inte har något driftställe i den staten, där svaranden har tillgångar.

### 5 §

Bestämmelserna i denna lag om erkännande och verkställighet av utländska avgöranden om undervägsavgift skall tillämpas i förhållande till stat som har tillträtt 1981 års multilaterala överenskommelse.

Bestämmelserna i denna lag om erkännande och verkställighet av utländska avgöranden om undervägsavgift skall tillämpas i förhållande till stat som har tillträtt bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen.

### 6 §

Ett utländskt avgörande om betalningsskyldighet för undervägsavgift grundat på 1981 års multilaterala överenskommelse gäller, om annat inte följer av 7 §, här i landet, när avgörandet är slutligt och har meddelats antingen av en domstol eller av en administrativ myndighet om myndighetens avgörande kunnat överklagas till domstol.

Ett utländskt avgörande om betalningsskyldighet för undervägsavgift grundat på bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen gäller, om annat inte följer av 7 §, här i landet, när avgörandet är slutligt och har meddelats antingen av en domstol eller av en administrativ myndighet om myndighetens avgörande kunnat överklagas till domstol.

### 7 §

Erkännande av utländskt avgörande skall vägras

1. om domstolen eller den administrativa myndigheten inte var behörig enligt 4 §,

2. om erkännande av avgörandet är uppenbart oförenligt med grunderna för rättsordningen här i landet,

3. om gäldenären inte underrättats om det rättsliga förfarandet eller en administrativ myndighets avgörande i sådan tid att han kunnat föra sin talan eller överklaga till domstol,

4. om talan om samma sak är anhängig vid domstol eller administrativ myndighet här i landet och denna talan har väckts innan talan väcktes i den andra staten,

2. om avgörandet är oförenligt med grunderna för rättsordningen här i landet,

5. om avgörandet är oförenligt med ett här i landet meddelat avgörande angående samma sak,

6. om domstolen eller den administrativa myndigheten i den stat där avgörandet meddelats för att komma fram till sitt avgörande avgjort en preliminär fråga rörande fysiska personers rättsliga ställning, rättskapacitet eller rättshandlingsförmåga, rätt till egendom grundad på makars förmögenhetsförhållanden, arv eller testamente i strid med en här i landet gällande internationellt privaträttslig bestämmelse, såvida inte resultatet skulle ha blivit detsamma vid tillämpning av här i landet gällande internationellt privaträttsliga bestämmelser.

Ny prövning av själva saken är inte tillåten.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.



## 2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning

Prop. 2003/04:67

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 6 §<sup>1</sup>

Ansökan skall göras hos kronofogdemyndigheten i den region där svaranden har sitt hemvist. Som hemvist anses därvid den ort där han är bosatt samt, beträffande dödsbo, den ort där den döde senast var bosatt och, beträffande annan juridisk person, den ort som enligt 10 kap. rättegångsbalken grundar domstols behörighet i tvistemål i allmänhet.

Ansökan får också göras hos kronofogdemyndigheten i den region där egendom som tillhör svaranden finns eller där verkställighet annars lämpligen kan ske.

Ansökan mot flera svarande får göras hos den kronofogdemyndighet som enligt första eller andra stycket är behörig i fråga om någon av dem, om ansökningen beträffande var och en stöder sig på väsentligen samma grund.

Avser en ansökan om betalningsföreläggande åläggande att betala en undervägsavgift enligt 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter skall i stället för vad som sagts i denna paragraf bestämmelserna i 4 § lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter tillämpas.

Avser en ansökan om betalningsföreläggande åläggande att betala en undervägsavgift enligt bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen skall i stället för vad som sagts i denna paragraf bestämmelserna i 4 § lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen tillämpas.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1997:369.

## 2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall

Prop. 2003/04:67

Härigenom föreskrivs att bilagan till lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall<sup>1</sup> skall ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

#### *Bilaga<sup>2</sup>*

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande		Tillämplig internationell överenskommelse	
Internationella organ	Fysiska personer		
-----	-----	-----	-----
46 Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst	Medlemsstaternas representanter i organisationen, organisationens personal jämte deras familjemedlemmar som ingår i hushållet samt <i>Organets</i> generaldirektör	Den internationella Eurocontrol-konventionen om samarbete för luftfartens säkerhet med i Bryssel 1981 vidtagna ändringar	

### *Föreslagen lydelse*

#### *Bilaga*

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande		Tillämplig internationell överenskommelse	
Internationella organ	Fysiska personer		
-----	-----	-----	-----
46 Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst	Medlemsstaternas representanter i organisationen, organisationens personal jämte deras familjemedlemmar som ingår i hushållet	Den internationella Eurocontrol-konventionen om samarbete för luftfartens säkerhet med i Bryssel 1997 vidtagna ändringar	

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1994:717.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2002:621.

samt *det samt bilagorna I–IV* Prop. 2003/04:67  
*verkställande till den reviderade*  
*organets konventionen*  
generaldirektör

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Eurocontrolkonventionen som ingicks den 13 december 1960 och trädde i kraft den 1 mars 1963 hade en giltighetstid på 20 år. Den blev föremål för omfattande ändringar 1981. Ändringsprotokollet, daterat den 12 februari 1981, trädde i kraft den 1 januari 1986 och konventionen i den ändrade lydelsen fick sin giltighetstid förlängd med 20 år från detta datum med automatisk förlängning fem år i taget om den inte sägs upp. Tillträde till Eurocontrolkonventionen medför automatiskt tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter som ingicks den 12 februari 1981. Ett omfattande arbete med att revidera Eurocontrolkonventionen har pågått sedan år 1993 och den 27 juni 1997 undertecknades ett ändringsprotokoll vid en diplomatisk konferens i Bryssel. Vid samma tillfälle undertecknades ett tilläggsprotokoll enligt vilket den multilaterala överenskommelsen skall upphöra att gälla och ersättas av bilaga IV till den reviderade konventionen.

En sammanförd version av den reviderade Eurocontrolkonventionen med bilagor i svensk och fransk lydelse finns i *bilaga 1–5*. Bilagan med flyginformationsregioner (bilaga 3) finns dock bara med i svensk lydelse.

Sverige är medlem i Eurocontrol sedan den 1 december 1995 och har tillträtt den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter med verkan från den 1 januari 1997 (jfr prop. 1993/94:104, bet. 1993/94:TU19, rskr. 1993/94:201, bet. 1994/95:TU1, rskr. 1994/95:48).

Inom Kommunikationsdepartementet upprättades en promemoria (Ds 1998:68) Tillträde till den reviderade Eurocontrolkonventionen. Promemorian och den reviderade konventionstexten har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6*. En sammanställning av inkomna remissvar finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N1999/7892/RS). Lagförslagen i promemorian överensstämmer (med undantag för rättelse av stavfel, interpunktion, kursiveringar och liknande) med de lagförslag som lämnades i lagrådsremissen, och togs därför inte med i en särskild bilaga.

Samtidigt med beredningen av detta ärende har EG-kommissionen lagt fram ett förslag om att Europeiska gemenskapen skall bli medlem av Eurocontrolkonventionen. På grund av detta har EG:s medlemsstater uppmanats att avvakta med att ratificera den reviderade konventionen till dess frågan om gemenskapens medlemskap blivit löst. Ett slutdokument om gemenskapens anslutning till internationella Eurocontrolkonventionen undertecknades den 8 oktober 2002. Rådet har ännu inte ratificerat anslutningen. Detta beräknas dock ske någon gång under första halvåret 2004. I ett brev den 5 december 2003 från kommissionen påpekas att när väl gemenskapen blivit medlem av Eurocontrol, föreligger inte längre några skäl för EG:s medlemsstater att avvakta med ratifikationen av den reviderade Eurocontrolkonventionen. Den reviderade Eurocontrolkonventionen skall träda i kraft när alla Eurocontrols medlemsstater ratificerat den. Av denna anledning föreslås att lagförslagen i denna proposition skall träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Ratifikationsprocessen ser olika ut i de olika medlemsstaterna, men har troligen påbörjats på de flesta håll. Ett ikraftträdande kan bli aktuellt inom kort, och det är därför lämpligt att lägga fram detta förslag nu.

Regeringen beslutade den 12 mars 2004 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 7*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 8*. Regeringen har beaktat Lagrådets synpunkter, vilket har medfört en justering av förslaget till lag om ändring i lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter. Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts. Lagrådets synpunkter har kommenterats i avsnitten 7.2 och 7.3.2.

#### 4.1 Eurocontrols tillkomst, organisation och uppgifter

Den europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst, *Eurocontrol*, bildades 1960 i Bryssel. Organisationen tillkom efter initiativ av sex europeiska stater, men har nu (i december 2003) 31 medlemsstater, nämligen Albanien, Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Finland, Frankrike, Förenade kungariket, Grekland, Irland, Italien, Kroatien, Luxemburg, Makedonien, Malta, Moldavien, Monaco, Nederländerna, Norge, Portugal, Rumänien, Schweiz, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland, Ungern och Österrike.

Eurocontrol, med sina drygt 2 000 anställda, har sitt huvudkontor i Bryssel. Där ligger också centralkontoret för undervägsavgifter och den gemensamma flödesplaneringsenheten. Organisationen har vidare en flygkontrollcentral i Maastricht i Nederländerna, ett experimentcenter i Brétigny-sur-Orge i Frankrike samt ett utbildningsinstitut i Luxemburg.

Eurocontrol styrs i dag ytterst av två konventioner, *dels* den internationella Eurocontrolkonventionen om samarbete för luftfartens säkerhet, med i Bryssel 1981 vidtagna ändringar, (Eurocontrolkonventionen), *dels* den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter, (den multilaterala överenskommelsen). Eurocontrolkonventionen, som ingicks den 13 december 1960 och trädde i kraft den 1 mars 1963, hade en giltighetstid på 20 år. Den blev föremål för omfattande ändringar 1981. Ändringsprotokollet, daterat den 12 februari 1981, trädde i kraft den 1 januari 1986 och konventionen i den ändrade lydelsen fick sin giltighetstid förlängd med 20 år från detta datum med automatisk förlängning med fem år om den inte sägs upp. Tillträde till Eurocontrolkonventionen medför automatiskt tillträde till den multilaterala överenskommelsen. Däremot kan en stat ansluta sig till sistnämnda överenskommelse utan att vara medlem i Eurocontrol. För närvarande är samma stater parter till båda dessa avtal.

Organisationens högsta beslutande organ utgörs i dag av Permanenta kommissionen som svarar för utformandet av organisationens allmänna policy. Den verkställande funktionen utövas av Organet, som utgörs *dels* av en styrelsekommitté, bestående av militära och civila representanter från medlemsstaterna, *dels* av ett direktorat i vilket man samlat stabsresurser under ledning av en generaldirektör. I såväl den permanenta kommissionen som i styrelsekommittén har varje medlemsstat en röst. Rösterna har emellertid olika röstvärde till följd av de röstvägningsprinciper som tillämpas inom organisationen.

Det främsta syftet med Eurocontrol var ursprungligen att tillskapa en organisation som skulle sköta flygtrafikledningstjänsten för såväl militär som civil flygtrafik i medlemsstaternas övre luftrum. Det visade sig emellertid att medlemsstaterna, trots betydande påtryckningar från såväl Europaparlamentet som EG-kommissionen, i mycket begränsad omfattning var beredda att överlåta kontrollen av sina luftrum till Eurocontrol. Organisationen kom därför att utöva flygtrafikledningstjänst endast i ett begränsat område i det övre luftrummet över Benelux-

staterna och delar av dåvarande Västtyskland. Som en följd härav ändrade medlemsstaterna Eurocontrolkonventionen 1981 och den ursprungliga tanken att organisationen skulle utöva operativ trafikledning övergavs i praktiken. Eurocontrol kom i stället att definieras som ett planeringsorgan och planerings- och utvecklingsfrågor fick en framskjuten plats i verksamheten. Eurocontrol handhar efter konventionsändringen endast flygtrafikledningstjänsten inom det övre luftrummet av norra delen av det tidigare Västtyskland och Beneluxstaterna. Den verksamheten styrs av en särskild överenskommelse från 1986 mellan dessa stater och Eurocontrol.

Förutom dessa uppgifter handhar Eurocontrol hanteringen av undervägsavgifter. Undervägsavgift är den avgift som tas ut för utnyttjande av den flygtrafiktjänst och de navigeringshjälpmedel och andra hjälpmedel som den överflugna staten tillhandahåller inom sitt flyginformationsområde, dvs. det luftrum inom vilket man svarar för flygtrafiktjänsten. Avgiften omfattar den tjänst som tillhandahålls under hela flygningen bortsett från start- och landningsfasen samt ut- och inflygningsfasen.

Ytterligare information om Eurocontrol finns tillgänglig på engelska språket på organisationens webbplats [www.eurocontrol.int](http://www.eurocontrol.int).

#### 4.2 Närmare om Eurocontrols uppgifter, särskilt i förhållande till ECAC

Den stadigt ökande flygtrafiken och särskilt den väldiga expansion som ägde rum i Europa under slutet av 1980-talet kom att visa på såväl stora kapacitetsbrister inom flygtrafikledningssystemet som på ineffektivitet vad gäller utnyttjande av befintliga resurser. Dessa alltmer uppmärksammade problem ledde till att man både på nationell nivå och inom olika internationella organ tog en mängd initiativ till åtgärder i syfte att förbättra flygtrafiktjänsten i Europa.

År 1983 fick Eurocontrol i uppdrag att upprätta en central databank för flödesplanering. Med flödesplanering avses en tjänst som skall bidra till ett säkert, välordnat och snabbt trafikflöde i luften genom att säkerställa att flygkontrolltjänstens kapacitet utnyttjas i största möjliga utsträckning och att trafikvolymen är förenlig med den kapacitet som finns tillgänglig. Initiativet kom vid detta tillfälle från det europeiska regionala möte som Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) genomförde 1980.

När man inom ECAC (Europeiska civila luftfartskonferensen) sedan på allvar tog itu med de ökande kapacitetsproblemen inom flygtrafikledningssystemet och i luftrummet, vände man sig också till Eurocontrol. På ett transportministermöte som hölls genom ECAC:s försorg i Frankfurt 1988 – och som var det första i sitt slag (ECAC Transport Ministers' Meeting on the Air Traffic System in Europe – "MATSE 1") – enades man om att centralisera flödesplaneringen. Eurocontrol fick i uppdrag att genomföra centraliseringen i två etapper, först genom att den nationella flödesplaneringen överfördes till fem regionala enheter, och slutligen genom att informationen från de regionala enheterna samlades till den gemensamma

flödesplaneringsenheten, som blev fullt funktionsduglig i mars månad 1996.

Arbetet inom ECAC med att harmonisera och integrera flygtrafikledningstjänsten i Europa konkretiserades ytterligare genom antagandet av en ECAC-strategi vid det andra ministermötet 1990 i Paris ("MATSE 2"). För att komma tillrätta med trängseln i luftrummet och på flygplatserna fordras enligt denna strategi en harmonisering av de nationella flygtrafikledningssystemen och senare även en integrering av desamma. Härigenom skall effektiviteten i det europeiska systemet förbättras och en varaktig lösning uppnås. Med harmonisering menas att de begränsningar för trafiken som de nationella gränserna innebär undanröjs och att man därigenom uppnår ett effektivare flygtrafikledningssystem. Harmonisering betyder också att man kan ersätta tidsödande och ineffektiv manuell samordning och utväxling av meddelanden mellan kontrollcentraler och olika arbetspositioner med datameddelanden. Målet för framtiden är att piloterna skall uppleva att det finns ett enda flygtrafikledningssystem i Europa. Eurocontrol fick i uppdrag att genomföra strategin.

Vid ett tredje ministermöte våren 1992 i London ("MATSE 3") beslöts en särskild ECAC-strategi för flygtrafik på och i anslutning till flygplatser.

Under 1993 påbörjades förberedelsearbetet för en revision av Eurocontrolkonventionen med utgångspunkt i de strategier som beslutats av de tre ministermötena i ECAC:s regi. Vid det fjärde ministermötet 1994 i Köpenhamn ("MATSE 4") beslutades att man skulle undersöka vilka institutionella regler som bäst skulle främja genomförandet av ovan nämnda strategier, med vederbörlig hänsyn till staternas suveränitetsintressen. Med utgångspunkt i detta beslut utarbetades inom ECAC en institutionell strategi för att genom en förbättrad institutionell struktur främja en rationell, effektiv och säker flygtrafikledning i Europa, med beaktande av försvarssynpunkter och behovet att ge så stor frihet som möjligt åt brukarna av luftrummet.

Vidare föreslogs förändringar i den institutionella strukturen inom Eurocontrol. Högsta beslutande organ skall utgöras av en generalförsamling på ministernivå. Utöver generalförsamlingen skall ett råd och ett verkställande organ under ledning av en generaldirektör finnas. Vad gäller produktivitet, flygsäkerhetsbestämmelser och civilmilitära frågor skall det finnas särskilda kommissioner och kommittéer som skall vara knutna direkt till rådet. Vidare stärks beslutskraften genom att majoritetsbeslut skall kunna fattas i ett antal frågor. Organisationen skall, i den mån det är möjligt, se till att de av dess funktioner som har till uppgift att utföra tjänster utövas oberoende av de funktioner som utfärdar föreskrifter. Denna bestämmelse har införts för att undvika intressekonflikter.

Samtidigt med den institutionella strategin utarbetades ett ändringsprotokoll till Eurocontrolkonventionen med bilagor. Som ett led i skapandet av en sammanhängande struktur på flygtrafikledningsområdet togs regleringen av undervägsavgifterna in i Eurocontrolkonventionen.

Vid det femte mötet med ECAC-ländernas transportministrar i Köpenhamn 1997 ("MATSE 5") godkändes den institutionella strategin. Mötet uttalade sig bl.a. till förmån för ett snabbt undertecknande av den



reviderade Eurocontrolkonventionen och ett tidigt genomförande av den institutionella strategin. Dessutom uttalade mötet sitt stöd för genomförande under tidsperioden 1997–2000 av ett antal åtgärder som kan vidtas innan den reviderade Eurocontrolkonventionen har trätt i kraft.

Den reviderade Eurocontrolkonventionen undertecknades vid en diplomatkonferens i Bryssel den 27 juni 1997.

Samtidigt med undertecknandet av konventionen undertecknades ett tilläggsprotokoll enligt vilket bl.a. den multilaterala överenskommelsen skall upphöra att gälla och ersättas av bilaga IV till konventionen.

Vid det sjätte mötet med ECAC-ländernas transportministrar i Bryssel 2002 ("MATSE 6") granskades det förbättringsprogram för det europeiska systemet för flygledningstjänst som pågått under tiotalet år. Mötet fastställde de åtgärder som krävs för att förbättra förseningssituationen och tillhandahålla tillräcklig kapacitet för flygtrafiken.

Enligt den diplomatiska konferensen i oktober 2002 skall en förtida tillämpning av EG:s anslutning till Eurocontrol ske. I det förslag som utarbetats av Eurocontrol och EG och som för tillfället är under behandling av medlemsstaterna föreslås en förtida tillämpning av artiklarna 1–7 i anslutningsprotokollet. Av artikel 2 i detta protokoll framgår att flygtrafiktjänst *en route* och härtill hörande inflygnings- och flygplatskontrolltjänster hör till EG:s kompetens. Artikel 6 i samma protokoll säger att om EG har exklusiv kompetens i en fråga så utövar EG rösträtten.

#### 4.3 Pågående lagstiftningsarbete i EG om det gemensamma luftrummet

Under senare tid har det inom EG pågått ett intensivt arbete med att ta fram ett regelverk för att förverkliga ett gemensamt europeiskt luftrum. I december 2002 enades transportministrarna om en gemensam ståndpunkt rörande fyra förordningar

- om ramen för inrättande av ett gemensamt europeiskt luftrum,
- om planering och användning av det gemensamma europeiska luftrummet,
- om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet, och
- om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätet för flygledningstjänst.

I alla förslagen nämns Eurocontrol som en viktig aktör i sammanhanget. Eurocontrol pekas ut som ett expertorgan som skall biträda gemenskapen på olika sätt vid förverkligandet av det gemensamma luftrummet, exempelvis i arbetet med att ta fram olika former av genomförandebestämmelser, och framtagande av standarder. Redan av denna anledning är det av vikt att Sverige ratificerar den reviderade Eurocontrolkonventionen så att samma grundvillkor gäller för alla EU:s medlemsstater.

Rådets gemensamma ståndpunkter antogs som s.k. A-punkter vid ett rådsmöte den 17–18 mars 2003, varefter dessa gått över till

Europaparlamentet för en andra läsning. Rättsakterna har varit föremål för förlikning mellan Europaparlamentet och rådet. Slutliga antaganden av förordningarna beräknas kunna ske i början av år 2004. Prop. 2003/04:67

#### 4.4 Det gemensamma europeiska systemet för flödesplanering

I mars 1996 togs, som ovan nämnts, Eurocontrols gemensamma flödesplaneringsenhet i bruk fullt ut. Den reviderade konventionen skapar möjlighet att ytterligare förbättra flödesplaneringen genom att medlemsländerna åtar sig att säkerställa att lufttrafikföretag, befälhavare och flygtrafikledningstjänster följer flödesenhetens anvisningar. Vidare skall det i de fördragsslutande parternas lagstiftning skapas möjlighet att beivra överträdelser av flödesenhetens anvisningar.

Innan en flygning påbörjas från en europeisk flygplats skall piloten ge in en färdplan till flödesplaneringsenheten med angivande av avgångsflygplats, planerad starttidpunkt, flygtid, flygplanstyp, hastighet, flyghöjd, flygväg och landningsflygplats. Flödesplaneringsenheten korrigerar färdplanen vid behov och sänder denna till de flygkontrollenheter som passeras. Som exempel kan nämnas följande. På en flygning från Stockholm till Paris gäller detta kontrollcentralerna i Stockholm, Malmö, Köpenhamn, Maastricht, Reims och Paris samt kontrolltornen i Stockholm och Paris. Flygledaren i kontrolltornet leder flygningen på och vid flygplatsen, medan flygledaren i respektive kontrollcentral leder flygningen mellan flygplatserna. Då den gemensamma flödesplaneringsenheten har överblick över alla de färdplaner som har getts in för flygningar till Paris kan den upplysa kontrollcentralen i Paris, att det i förhållande till kontrollcentralens kapacitet, som den enskilda medlemsstaten själv suveränt fastställer, kommer att vara för mycket trafik över Paris vid den tidpunkt då planet från Stockholm skall landa. Kontrollcentralen och den gemensamma flödesplaneringsenheten förhandlar då om hur situationen skall lösas. En möjlighet kan vara att fördela flygningarna över en längre tidsperiod så att en viss flygning avgår efter ”den kritiska perioden”. Färdplanen blir således reviderad via den gemensamma flödesplaneringsenheten. Mot bakgrund av den reviderade färdplanen ger flygledaren i tornet i Stockholm en starttid. Från denna tidpunkt, dvs. från det att flygplanet har startat till dess att det landar på sin destinationsort, är det, vid sidan av befälhavaren ombord, den enskilda medlemsstatens flygtrafikledningstjänst som suveränt fattar beslut om flygningens fortsatta förlopp även vid oförutsedda händelser, exempelvis vid dåligt väder, tekniska problem som inträffar under flygningen m.m.

En fördel med detta system är att ett flygplan inte lyfter förrän man vet att det finns kapacitet för en säker flygtrafikledning tillgänglig för hela flygningen och att planet inte i någon större omfattning kommer att tvingas ligga en bit från målet och cirkla i luften i avvaktan på att sådan kapacitet blir tillgänglig, oavsett om kapacitetsbegränsningarna är att hänföra till flygningen på sträckan eller landningsflygplatsen. Detta minskar bl.a. åtgången av drivmedel och därmed också mängden utsläpp

av avgaser. Minskad trängsel minskar också risken för olyckor och tillbud.

Som ett exempel där det kan bli aktuellt att säkerställa att den gemensamma flödesplaneringsenhetens anvisningar tillämpas kan nämnas att ett flygtrafikföretag lämnar in flera färdplaner och därmed ansöker om flera tidpunkter för start och kanske även flera flygvägar för en och samma flygning för att senare kunna välja på vilken av dessa reserverade tidpunkter som flygningen skall genomföras. De reservationer som inte nyttjas kan oftast inte nyttjas av andra. Detta kan medföra onödiga förseningar. Vid ett sådant missbruk av systemet blir trafikregleringen inte optimal och det är därför i allas intresse att man kan ingripa mot detta.

## 5 Gällande rätt

Som ovan redovisats har Eurocontrol som sin huvudsakliga uppgift att harmonisera ECAC-staternas flygtrafikledningssystem. Därutöver handhar organisationen fastställandet och uppbärandet av undervägsavgifterna för medlemsstaternas räkning. De båda konventioner som styr Eurocontrols verksamhet, Eurocontrolkonventionen och den multilaterala överenskommelsen, innehåller bestämmelser rörande dessa frågor. Vidare återfinns i konventionerna bestämmelser om behörig domstol, erkännande och verkställighet av avgöranden rörande vissa avgifter för flygtrafiktjänsten samt föreskrifter angående immunitet och privilegier för organisationen och dess personal. I det följande redogörs för gällande svensk rätt inom dessa områden.

### 5.1 Nationella regler

#### 5.1.1 Flygtrafiktjänsten

Författningsregleringen rörande flygtrafiktjänsten återfinns i 6 kap. luftfartslagen (1957:297) som innehåller bestämmelser om flygplatser och markorganisationen i övrigt. Där sägs i 3 § att det för att trygga och underlätta luftfarten skall finnas flygtrafiktjänst. Genom bemyndigande ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om flygtrafiktjänsten. Genom förordnande i 74 § luftfartsförordningen (1986:171) har Luftfartsverket ålagts att fastställa uppgifter för samt omfattning av flygtrafikledningstjänst, informationstjänst för luftfarten, meteorologisk tjänst för luftfarten, flygräddningstjänst och teletjänst för luftfarten. Detta skall i förekommande fall ske i samråd med Försvarmakten. När det gäller den meteorologiska tjänsten skall samråd ske med Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI).

Den svenska flygtrafikledningstjänsten är totalintegrerad. Detta innebär att Luftfartsverket under grundberedskap svarar för

flygtrafikledningstjänsten och erforderlig stabstjänst för såväl civil som militär luftfart. Under höjd beredskap övergår detta ansvar till Försvarsmakten.

Luftfartsverket har, som framgår ovan, möjlighet att uppdra åt innehavare av flygplats eller annan att ombesörja den flygtrafiktjänst som med hänsyn till förhållandena skäligen kan åläggas honom. Med stöd av luftfartsförordningens bestämmelser har Luftfartsverket utfärdat en stor mängd föreskrifter angående flygtrafiktjänstens närmare innehåll och utförande.

Luftfartsverket har bemyndigat Eurocontrol att utöva flödesplanering inom den svenska flyginformationsregionen<sup>1</sup>. Föreskrifter om detta har införts i Luftfartsverkets författningssamling (LFS 2002:163). All flödesplanering inom Sverige bedrivs genom flygkontrollcentralerna i Malmö och Stockholm i samverkan med den gemensamma flödesplaneringsenheten i Bryssel. När trafikvolymen bedöms komma att överskrida tillgänglig flygkontrollkapacitet skall trafikflödesreglerande åtgärder vidtas. Flödesrestriktioner beslutas och administreras av de nationella flygkontrollcentralerna. Detta skall ske i samråd med den gemensamma flödesplaneringsenheten. För tydlighetens skull skall här påpekas att genom detta förfarande har inte Eurocontrol fått någon myndighetsutövande uppgift.

Flygtrafikledningstjänsten vid flygplatser skall bevaka att flygningar som av Eurocontrols flödeskontrollenhet tilldelats en reviderad avgångstid, s.k. "Calculated Take Off Time (CTOT)", följer denna. Tillstånd att påbörja en flygning skall inte lämnas till luftfartyg som inte följer tilldelad avgångstid. Det luftfartyg som missar en tilldelad avgångstid måste få sig tilldelad en ny avgångstid, CTOT.

Flygoperatörens ansvar regleras också i de aktuella föreskrifterna. Där stadgas att flygoperatörer är skyldiga att informera sig om och iakttaga allmänna föreskrifter för flödesplanering inklusive bestämmelser för färdplansinlämning samt utväxling av meddelanden, föreskrivna strategiska åtgärder för flödesplanering samt föreskrivna dagliga åtgärder för flödesplanering. Vidare stadgas att tilldelad avgångstid skall följas.

I 13 kap. luftfartslagen finns bestämmelser om sanktioner mot dem som inte följer gällande föreskrifter.

### 5.1.2 Undervägsavgifter

Enligt 6 kap. 13 § luftfartslagen får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela föreskrifter om avgifter för användning av allmänna flygplatser eller andra allmänna anläggningar eller tjänster för luftfarten. I den omfattning som följer av 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter skall Eurocontrol meddela föreskrifter om, påföra och driva in undervägsavgifter. En särskild lag med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter som reglerar frågor om erkännande och verkställighet av utländska avgöranden om undervägsavgift antogs vidare i samband med att Sverige blev medlem i

<sup>1</sup> I Sverige finns numera bara en flyginformationsregion. Bilaga II till den reviderade Eurocontrolkonventionen stämmer därför inte helt med dagens verklighet.

### 5.1.3 Immunitet och privilegier

Eurocontrolkonventionen och dess bilagor innehåller ett flertal bestämmelser rörande immunitet och privilegier. I bilagan till lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall stadgas i punkt 46 att immunitet och/eller privilegier gäller för Eurocontrol, medlemsstaternas representanter i organisationen, organisationens personal jämte deras familjemedlemmar som ingår i hushållet samt Organets generaldirektör.

## 6 Konventionens huvudsakliga innehåll

### 6.1 Allmänt

Som tidigare angetts styrs Eurocontrols verksamhet av Eurocontrolkonventionen vars reviderade och sammanfogade version är fogad som *bilaga 1* till denna proposition. Till konventionen finns fyra bilagor. Dessa behandlar följande frågor: Det verkställande organets stadga (bilaga I), Flyginformationsregioner (bilaga II), Skattebestämmelser (bilaga III) och Bestämmelser för det gemensamma systemet för undervägsavgifter (bilaga IV). Bilagorna bifogas som *bilaga 2–5*. I det följande lämnas en översikt av innehållet i den reviderade Eurocontrolkonventionen och bilagorna till denna.

### 6.2 Den reviderade Eurocontrolkonventionen

Formellt sett har nästan alla artiklar i Eurocontrolkonventionen och bilagorna till denna ändrats eller justerats i större eller mindre utsträckning. Det finns nio artiklar som återkommer oförändrade eller nästan oförändrade men med ny numrering. Bilaga III är också oförändrad. Det har tillkommit fem helt nya artiklar, artiklarna 7, 9, 19, 36 och 40. Övriga bestämmelser har omformulerats. Det låter sig knappast göras att här enbart redovisa förändringarna. I stället lämnas en kort redogörelse för alla artiklarna.

Artiklarna 1 och 2 anger ändamålet med tillskapandet av Eurocontrol, dess verksamhetsområde, organisation och uppgifter. Där sägs bl.a. att de fördragsslutande parterna, i syfte att uppnå den harmonisering och integrering som är nödvändig för att upprätta ett enhetligt europeiskt system för flygledningstjänster, är överens om att stärka sitt samarbete och utveckla sin gemensamma verksamhet inom luftfartsområdet. Tillhandahållandet av en kostnadseffektiv och miljövänlig flygtrafiktjänst skall ske med vederbörlig hänsyn till försvarets behov och mesta möjliga frihet för alla användare av luftrummet på den

säkerhetsnivå som krävs. De fördragsslutande parterna har därför överenskommit att:

- fastställa en europeisk policy för flygledningstjänster,
- åta sig att fastställa särskilda effektivitetsmål för flygledningstjänsten,
- införa ett system för kvalitets- och produktionsgranskning samt målbestämning för flygledningstjänsten,
- tillämpa en gemensam plan för konvergens och genomförande av tjänster och hjälpmedel för flygtrafik i Europa,
- anta och tillämpa gemensamma standarder och specifikationer,
- harmonisera föreskrifter för flygtrafikledningstjänster,
- utveckla tillgänglig kapacitet för att tillfredsställa efterfrågan på flygtrafik och säkerställa att den utnyttjas så effektivt som möjligt genom att tillsammans upprätta, driva och utveckla ett gemensamt system för flödesplanering i Europa,
- främja gemensam upphandling av system och hjälpmedel för flygtrafik,
- genomföra ett gemensamt handlingsprogram för fastställande och beräkning av avgifter som påförs användare av flygtrafiktjänster och anordningar *en route* (undervägsavgifter),
- införa en mekanism för utarbetande och multilateral harmonisering av säkerhetsbestämmelser inom området för flygledningstjänster som ett led i ett integrerat system för flygsäkerhet,
- delta i utformningen, genomförandet och uppföljningen av ett globalt system för navigering med hjälp av satellit,
- identifiera nya möjligheter till gemensam verksamhet vad gäller utformning, genomförande, uppföljning eller utnyttjande av system och tjänster för flygtrafik,
- inom ramen för begreppet ”från gate till gate” utarbeta ett allomfattande handlingsprogram och en effektiv metod för en strategisk utformning och planering av flygvägar och luftrum.

Det sägs uttryckligen att principen om varje stats suveränitet över sitt luftrum inte berörs av målsättningarna. Detsamma gäller staternas företrädesrätt vad gäller försvar och säkerhet.

Den nya organisationen skall enligt artikel 1.2 ha tre organ:

En *generalförsamling* som skall utforma och godkänna organisationens allmänna riktlinjer. Dessa innefattar:

- de gemensamma riktlinjerna för undervägsavgifter och organisationens övriga verksamhet med avseende på avgifter,
- organisationens funktioner för kvalitets- och produktionsgranskning samt utvärdering,
- fastställande av organisationens mål, i synnerhet målen för standardisering, planering, kvalitet och produktion samt reglering av säkerheten,
- val av stora ramprogram för samarbete enligt tekniska och ekonomiska kriterier,
- externa relationer med stater och organisationer och ansökningar om anslutning till Eurocontrolkonventionen.

Vidare skall det finnas ett *råd* med uppgift att verkställa generalförsamlingens beslut och vidta alla åtgärder som är bindande för

de fördragsslutande parterna samt övervaka det verkställande organets verksamhet.

Slutligen skall det finnas ett *verkställande organ* som är ansvarigt för fullgörandet av organisationens uppgifter samt för utarbetande av ändamålsenliga förslag och för utnyttjande av de tekniska, ekonomiska och personella resurserna för att uppnå de uppställda målen.

Det slås också fast att organisationen (dvs. Eurocontrol) skall ha sitt säte i Bryssel.

Artikel 2 definierar organisationens uppgifter. Organisationen skall:

- utveckla och godkänna detaljplaner för harmonisering och integration av de fördragsslutande parternas flygtrafiktjänster och -system i syfte att införa ett enhetligt europeiskt flygledningssystem,

- samordna de fördragsslutande parternas program för genomförande, så att ett närmande mot ett enhetligt europeiskt system för flygledning säkerställs,

- för de fördragsslutande parternas räkning granska och samordna ärenden inom luftfartsområdet som handläggs av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och andra internationella organisationer inom området för civil luftfart samt samordna och förelägga dessa organ ändringar eller förslag,

- fastställa, utforma, utveckla, godkänna och organisera införandet av ett enhetligt europeiskt flygledningssystem,

- utveckla och driva ett gemensamt europeiskt system för flödesplanering vid ett gemensamt internationellt center,

- utarbeta, godkänna och löpande granska gemensamma standarder, specifikationer och förfaranden för flygledningssystem och -tjänster,

- utarbeta och godkänna förfaranden för gemensam upphandling av system och anordningar för flygtrafiken,

- samordna de fördragsslutande parternas program för forskning och utveckling som avser nya tekniker inom luftfartsområdet, samla in och sprida resultaten från denna forskning, främja och gemensamt genomföra undersökningar och försök samt bedriva tillämpad forskning liksom teknisk utveckling på detta område,

- införa ett oberoende system för kvalitets- och produktionsgranskning som skall omfatta alla aspekter av flygtrafikledning,

- undersöka och främja lämpliga åtgärder för att öka effektiviteten och produktiviteten inom luftfartsområdet,

- utarbeta och godkänna gemensamma kriterier, förfaranden och metoder för att säkerställa optimal effektivitet vad gäller flygledningssystem och flygtrafikledningstjänster,

- utarbeta förslag för en harmonisering av europeiska bestämmelser för flygtrafikledningstjänster,

- stödja förbättringar av effektivitet och smidighet vad gäller civila och militära användares utnyttjande av luftrummet,

- utarbeta och godkänna samordnade eller gemensamma riktlinjer för att förbättra flygledningen på och i närheten av flygplatser,

- utarbeta och godkänna gemensamma urvalskriterier och riktlinjer för utbildning, auktorisering och kompetensbedömning av personal i flygtrafikledningstjänst,

- planlägga, inrätta och driva de delar av framtida gemensamma europeiska system som de fördragsslutande parterna anförtrot organisationen,
- fastställa, fakturera och uppbära undervägsavgifter för de fördragsslutande parter räkning som medverkar i det gemensamma systemet för undervägsavgifter enligt bestämmelserna i bilaga IV,
- upprätta och införa en mekanism för en multilateral utveckling och harmonisering av flygsäkerhetsbestämmelser på flygtrafikledningsområdet,
- utföra alla övriga uppgifter inom ramen för konventionens riktlinjer och målsättningar.

Organisationen får vidare på grundval av särskilda överenskommelser åta sig att på olika sätt bistå medlemsstater på flygtrafikledningsområdet i olika avseenden. Organisationen kan också åta sig att fastställa, fakturera och uppbära andra avgifter än undervägsavgifter. Det skall också vara möjligt för organisationen att sluta samarbetsavtal av olika slag med icke fördragsslutande parter och internationella organisationer.

Organisationen skall, i den mån det är möjligt, se till att de av dess funktioner som har till uppgift att utföra tjänster utövas oberoende av de funktioner som utfärdar föreskrifter.

Organisationen kan slutligen, för att underlätta utförandet av sina uppgifter, efter beslut av generalförsamlingen, bilda företag med särskilda bolagsordningar i enlighet med antingen internationell offentlig rätt eller en fördragsslutande parts nationella lagstiftning eller förvärva aktiemajoritet i sådana företag.

Artikel 3 anger att konventionen skall gälla i de flyginformationsregioner inom vilka de fördragsslutande parterna åtagit sig att bedriva flygtrafiktjänst. Den talar också om hur man får ändra dessa områden.

Eurocontrols status som juridisk person framgår av artikel 4.

Generalförsamlingens och rådets sammansättning och uppgifter regleras i artiklarna 5–7. Generalförsamlingen skall bestå av representanter för de fördragsslutande parterna på ministernivå. Rådet skall bestå av representanter för de fördragsslutande parterna på generaldirektörsnivå. Varje part får utnämna flera delegater i såväl generalförsamlingen som rådet, men har endast en röst. Att rösterna har olika röstvärde har redan nämnts. Möjligheten att utnämna flera delegater har tillkommit för att göra det möjligt att tillgodose både den civila luftfartens och det nationella försvarets intressen. Artiklarna 6 och 7 reglerar i detalj generalförsamlingens och rådets uppgifter. Generalförsamlingen skall, utöver sina uppgifter enligt artikel 1.2 a, bl.a. utnämna generaldirektören för det verkställande organet, godkänna inledande av skiljeförfarande enligt artikel 34, fastställa riktlinjer för det gemensamma europeiska systemet för flödesplanering, besluta ändringar i bilagorna I, II och IV till konventionen samt fatta vissa övergripande beslut om principer och debiteringsnormer vad gäller undervägsavgifter. Generalförsamlingen får vidare hänskjuta och delegera frågor till rådet och skapa andra biträdande organ.

Rådet skall fatta beslut beträffande de uppgifter som anges i artikel 2.1. Rådet skall också, enligt de befogenheter att utöva tillsyn över det verkställande organet som det tilldelas i konventionen,



- godkänna det verkställande organets arbetsplaner, femårsplanen för finansiering och budgeten innefattande de ekonomiska åtagandena, det verkställande organets verksamhetsberättelse samt vissa rapporter,
- godkänna principerna för det verkställande organets allmänna struktur,
- övervaka det verkställande organets verksamhet såvitt gäller luftfartsavgifter,
- fastställa de allmänna villkoren för driften av det gemensamma europeiska systemet för flödesplanering,
- utfärda direktiv till det verkställande organet samt godkänna former för samarbete mellan det verkställande organet och berörda nationella organisationer,
- utse den revisionsfirma som skall vara revisionsnämnden behjälplig vid granskningen av redovisningen,
- kunna kräva att det verkställande organets tjänster blir föremål för granskning med avseende på administration och teknik,
- bevilja generaldirektören ansvarsfrihet för budgetförvaltningen,
- godkänna generaldirektörens utnämningar av det verkställande organets direktörer,
- godkänna reglementet för generaldirektören, instruktion för personal, budgetförordningen och föreskrift om avtal,
- bemyndiga det verkställande organet att inleda förhandlingar med tredje parter samt godkänna de överenskommelser som har förhandlats fram innan dessa läggs fram för generalförsamlingen,
- godkänna en föreskrift om dataskydd,
- fastställa regler och procedurer för standarder, specifikationer och förfaranden med avseende på flygledningssystem och -tjänster.

Rådet skall vidare upprätta en kommission för kvalitets- och produktionsgranskning och en kommission för säkerhetsbestämmelser. Dessutom skall rådet tillsätta en ständig kommitté för civil-militär samverkan samt en revisionsnämnd. Rådet kan till sin hjälp även tillsätta andra kommittéer inom andra av organisationens verksamhetsområden och delegera befogenheter till dessa. En sådan delegering kan alltid återkallas.

Generalförsamlingens och rådets beslut fattas efter omröstning bland de fördragsslutande parterna och är bindande för dessa. Möjligheten att fatta beslut med viss majoritet och efter ett särskilt vägningsförfarande av de avgivna rösterna har utökats genom de nu överenskomna ändringarna i konventionen. Närmare bestämmelser härom finns i artikel 8. Artikeln innebär att flertalet beslut fattas med enkel eller två tredjedels majoritet. Endast i ett fåtal fall, t.ex. tillträde till organisationen, ändring i vissa fall av flyginformationsregionerna och vissa av reglerna i bilaga IV om undervägsavgifter samt villkor beträffande tillbakaträdande från eller inträde i organisationen, krävs enhällighet.

I artikel 9 behandlas möjligheten för en stat att meddela en avvikande mening (reservera sig) beträffande ett beslut rörande vissa i artikeln närmare angivna frågor, om överordnade nationella hänsyn kräver det. Likaså framgår av denna artikel att konventionens bestämmelser inte påverkar de fördragsslutande parternas handlingsfrihet vid krig, konflikt, nationell krissituation eller undantagstillstånd.

I artiklarna 10 och 11 stadgas hur de fördragsslutande parternas bidrag till organisationen skall fastställas och principerna för röstvägningen. Bidragen och röstvägningen är beroende på deltagande staters bruttonationalprodukt, som i detta fall beräknas utifrån statistik som sammanställs av OECD.

Artiklarna 12–14 behandlar procedurfrågor, generalförsamlingens och, i vissa fall, rådets befogenhet att företräda Eurocontrol i organisationens kontakter med stater och internationella organisationer, den interna fördelningen av befogenheter inom Eurocontrol i detta avseende samt bestämmelser om vad avtal mellan Eurocontrol och stater eller internationella organisationer skall innehålla.

Artikel 15 bemyndigar det verkställande organet att, inom ramen för rådets direktiv, upprätta de förbindelser med lämpliga offentliga eller privata tjänsteorganisationer i fördragsslutande parter, icke medlemsstater eller internationella organisationer och sluta administrativa samarbetsavtal med dem, om förbindelserna är oundgängliga för samordning av flygtrafik.

Eurocontrols rätt att också utföra vad som ålagts organisationen inom de fördragsslutande parternas territorier kommer till uttryck i artikel 16. I denna sägs att de fördragsslutande parterna, när det behövs för att Eurocontrol skall få tillgång till mark för sina installationer, skall ge dessa behov karaktären av samhällsintresse för att möjliggöra expropriation eller motsvarande förfarande. Staterna förbinder sig också enligt punkt 3 att inte diskriminera Eurocontrol vid tillämpningen av intern rätt rörande restriktioner i äganderätten till fast egendom. I de fall Eurocontrol gör installationer skall således Eurocontrols behov anses som ett samhällsintresse på samma sätt som gäller för inhemska tjänster för samma ändamål.

Föreskrifter som behandlar Eurocontrols skyldigheter gentemot de stater som givit organisationen i uppdrag att ombesörja flygtrafikledningstjänsten för deras räkning finns i artiklarna 17–18. Dessa bestämmelser är inte aktuella för Sveriges vidkommande.

Innehållet i artikel 19 är nytt och behandlar situationen då Eurocontrol utövar flödesplanering. Artikeln reglerar staternas skyldighet att tillse att lufttrafikföretag, befälhavare och berörda flygtrafikledningstjänster följer de bestämmelser som meddelas av Eurocontrol om det inte är omöjligt av tvingande säkerhetsskäl. Att en fördragsslutande parts flygtrafiktjänst rättar sig efter de allmänna villkor och normer som utfärdas med stöd i artikel 7.2 d är den fördragsslutande parten ensam ansvarig för. En fördragsslutande part eller Eurocontrol kan inleda rättsliga förfaranden mot ett lufttrafikföretag eller en befälhavare som inte följer de allmänna villkoren eller åtgärder för reglering. De fördragsslutande parterna är förpliktade att med sin nationella lagstiftning införliva bestämmelser som säkerställer att de allmänna villkor som förutses i artikel 7.2 d efterlevs.

Artikel 20 föreskriver att överträdelser av flygtrafikföreskrifter som konstateras av vissa Eurocontroltjänstemän inom ramen för trafikflödesverksamheten skall rapporteras och att rapporterna skall ha samma verkan som rapporter av nationella tjänstemän behöriga att rapportera överträdelser av samma slag.

Artiklarna 21–27 samt artikel 29 reglerar frågor om immunitet och privilegier för organisationen som sådan liksom för personer med

anknytning till densamma. Här finns således bl.a. bestämmelser rörande okränkbarhet för organisationens installationer och arkiv, immunitet för dess egendom och tillgångar mot rekvisition, konfiskation, expropriation och liknande åtgärder samt föreskrifter om befrielse från valutarestriktioner, tullar och skatter. Artikel 30 ålägger Eurocontrol att samarbeta med medlemsstaternas myndigheter och förebygga missbruk av immunitet.

Artikel 28 innehåller bestämmelser rörande Eurocontrols obligationsrättsliga och utomobligatoriska ansvar.

Artikel 31 föreskriver att det verkställande organet skall iaktta nationella regler och tillämpliga internationella överenskommelser då Eurocontrol utövar flödeskontroll eller – då det är aktuellt – fått i uppdrag att sköta en stats flygtrafikledningstjänst. Artikel 32 föreskriver informationsplikt för det verkställande organet för att medlemsstaterna skall kunna kontrollera att artikel 31 efterlevs.

I artikel 33 erkänner de fördragsslutande parterna nödvändigheten av att det verkställande organet balanserar sin budget och påtar sig att – inom de ramar som anges i verkställande organets stadga – ställa skäliga ekonomiska resurser till dess förfogande.

Twister med avseende på tolkning, tillämpning eller fullgörande av konventionen skall, om de inte kunnat slitas genom direkta förhandlingar eller på annat sätt, hänskjutas till Permanenta skiljedomstolen i Haag för skiljedom. Detta framgår av artikel 34, som också innehåller föreskrifter i övrigt rörande skiljeförfarandet.

Artikel 35 stadgar att de fördragsslutande parternas domstolar har ensam domsrätt i tvister mellan organisationen och varje fysisk eller juridisk person med avseende på tillämpningen av beslut som härrör från organisationen. Åtgärder för indrivning inom den fördragsslutande partens territorium skall vidtas där gäldenären har sitt hemvist eller säte. Detta är huvudregeln. Om gäldenären saknar hemvist eller säte inom en fördragsslutande parts territorium skall han i stället sökas där han har ett driftsställe. Skulle forum saknas enligt ovanstående regler skall åtgärder för indrivning vidtas där gäldenären har tillgångar. I sista hand anges att gäldenären skall sökas där Eurocontrol har sitt huvudkontor, dvs. i Bryssel.

Artikel 36 stadgar att ändringar i det verkställande organets stadga (återfinns i bilaga I till den reviderade konventionen) och i artikel 16 – 19 i bilaga IV (bestämmelser för det gemensamma systemet för undervägsavgifter) gäller inom de fördragsslutande staternas territorier. Bilaga III (skattebestämmelser) och artiklarna 1–15 i bilaga IV kan inte ändras av generalförsamlingen. Artikeln innehåller också regler om de fördragsslutande parternas bundenhet av bilaga IV. Den bilagan gäller i fem år för varje part och förlängs automatiskt med fem år om den inte sägs upp av parten. Artikeln innehåller i övrigt regler om utträde och återinträde till bilaga IV.

De fördragsslutande parternas skyldighet att tillförsäkra Eurocontrol kontinuitet i de tjänster som det allmänna tillhandahåller framgår av artikel 37.

Av slutbestämmelserna, artiklarna 38–40, framgår att konventionen, enligt protokollet av den 12 februari 1981 och enligt det protokoll som öppnades för undertecknande i Bryssel 1997, skall förlängas på obestämd

tid. När konventionen varit i kraft, förlängd på detta sätt i 20 år, kan varje fördragsslutande part frånträda den genom en skriftlig anmälan till den belgiska regeringen. Ett avtal om avvecklingen av medlemskapet skall träffas mellan Eurocontrol och staten. Avtalet skall enhälligt godkännas av generalförsamlingen. Artikel 38 innehåller också regler om Eurocontrols upplösning. Anslutning till konventionen av annan stat än signatärstaterna förutsätter enligt artikel 39 dels generalförsamlingens enhälliga godkännande, dels att staten samtidigt deponerar ett instrument om anslutning hos den belgiska regeringen. Artikel 40 möjliggör för en regional organisation för ekonomisk integration, dvs. bl.a. för EU, att ansluta sig till Eurocontrol på villkor som skall redovisas i ett särskilt tilläggsprotokoll till konventionen.

## 6.3 Bilagorna till konventionen

### 6.3.1 Allmänt

Som nämnts ovan under 6.1 finns det fyra bilagor till konventionen. De gäller följande frågor:

- 1) Det verkställande organets stadga (bilaga I)
- 2) Flyginformationsregioner (bilaga II)
- 3) Skattebestämmelser (bilaga III)
- 4) Bestämmelser för det gemensamma systemet för undervägsavgifter (bilaga IV)

Bilagorna utgör en del av konventionen. Flertalet regler i bilagorna kan ändras genom majoritetsbeslut av generalförsamlingen. Vissa beslut om ändringar i bilaga II och ändringar av artiklarna 16–19 i bilaga IV kräver enhällighet. Bilaga III och artiklarna 1–15 i bilaga IV kan däremot inte ändras av de organ som förvaltar konventionen. Dessa bestämmelser kan alltså bara ändras genom en ny internationell överenskommelse. Här lämnas först en kort övergripande redogörelse för innehållet i bilagorna I–III. En mer utförlig redogörelse lämnas därefter för innehållet i bilaga IV.

### 6.3.2 Bilagorna I–III

Bilaga I innehåller stadgan för det verkställande organet. Ändringarna i stadgarna beror väsentligen på de institutionella förändringar som den reviderade konventionen medför och som bl.a. innebär att det verkställande organets uppgifter har vidgats och att generaldirektörens funktioner vidgats och stärkts.

Bilaga II innehåller en uppräknning av de flyginformationsregioner som är underställda de fördragsslutande parterna.

Bilaga III innehåller skattebestämmelser. Bilagan innehåller dels en allmän föreskrift om skyldighet för medlemsstaterna att, såvitt möjligt, kompensera organisationen för skatter, avgifter och pålagor när Eurocontrol gör större förvärv av egendom eller anlitar tjänster till betydnande värde. Medlemsstaterna skall heller inte i sina

kompensationskrav till organisationen för kapitalinvesteringar begära ersättning för skatter, avgifter och andra pålagor som organisationen själv skulle ha varit befriad från. Medlemsstaterna får dock föreskriva villkor för organisationens försäljning av egendom för vilken organisationen kompenserats för skatt m.m. enligt ovan. Generaldirektören och personalen i organisationen betalar skatt till denna men skall vara befriade från nationell inkomstskatt. Inkomst från organisationen får dock beaktas vid progressionsberäkning. Pensioner och livräntor är inte skattebefriade. Organisationen skall lämna information till och samarbeta med medlemsstaterna och deras berörda myndigheter.

### 6.3.3 Bilaga IV

Eurocontrol och de europeiska stater som ingick den multilaterala överenskommelsen har genom densamma skapat ett gemensamt system för hanteringen av undervägsavgifter, dvs. avgifter för flygtrafiktjänst och hjälpmedel *en route*.

Som tidigare har nämnts ersätter bilaga IV den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter.

I Eurocontrolkonventionen finns vissa övergripande bestämmelser om systemet. Artikel 2.1 q anger hanteringen av undervägsavgiftssystemet som en av organisationens uppgifter och hänvisar till bilaga IV. Artikel 6.1 e och 6.2 samt artikel 7 definierar generalförsamlingens respektive rådets uppgifter på området. Omröstningsreglerna beträffande beslut som rör undervägsavgifter finns också numera i konventionen, främst i artiklarna 8.1–8.3.

Av artiklarna 1 och 2 i bilaga IV framgår att de fördragsslutande parterna är överens om att fortsätta administrera ett gemensamt system för fastställande, fakturering och uppbärande av undervägsavgifter, samt att Eurocontrol skall sköta systemet på förslag av de parter som deltar i systemet.

Av artikel 3 framgår att det är rådet som är ansvarigt för genomförandet av generalförsamlingens beslut med avseende på undervägsavgifter och som skall övervaka det verkställande organets verksamhet på området. I artikeln anges vad rådet skall göra i detta hänseende.

I artikel 4 anges att undervägsavgifterna skall utgöra en enhetsavgift som skall erläggas för varje flygning och att avgiften skall betalas till Eurocontrols huvudkontor (dvs. en enda avgift oavsett om flygningen går över flera stater).

Föreskriften om vem som är betalningsskyldig finns i artikel 5. Betalningsskyldig för avgiften i fråga är den som var brukare av luftfartyget vid den tidpunkt då flygningen ägde rum. När en ICAO-beteckning eller annan erkänd beteckning används för identifiering av flygningen, kan enligt en ny bestämmelse det lufttrafikföretag som tilldelats beteckningen eller stod i begrepp att tilldelas beteckningen vid tidpunkten för flygningen betraktas som brukare. För det fall brukarens identitet är okänd, skall luftfartygets ägare anses vara brukare om han inte visar vem som i annat fall var brukare. Ytterligare en nyhet är att

avgiften medför panträtt i det luftfartyg för vilket avgiften skall betalas, om den berörda fördragsslutande partens lagstiftning medger detta. Detta medges inte för närvarande i svensk rätt och det är inte heller aktuellt att föreslå någon sådan lagstiftning här och nu. Slutligen har en ny bestämmelse införts som stadgar att luftfartygets brukare och ägare är solidariskt ansvariga för betalning av avgiften, om den fördragsslutande partens lagstiftning medger detta. Inte heller i detta hänseende är det aktuellt att införa regler i svensk rätt som skulle medge detta.

Vissa bestämmelser om indrivning anges i artiklarna 6 och 7. Om en fordran förfallit till betalning och gäldenären inte betalar får åtgärder för indrivning vidtas. Dessa får vidtas av Eurocontrol, men organisationen har givits befogenhet att uppdra åt en fördragsslutande part att vidta ifrågavarande åtgärder. Det förfarande som kan bli aktuellt kan vara rättsligt eller administrativt, beroende på förhållandena i den stat där det inleds. De fördragsslutande parterna skall underrätta Eurocontrol om vilket förfarande de tillämpar. Vidare klargörs det att indrivningsåtgärderna kan innefatta kvarhållande och tvångsförsäljning av luftfartyget, om lagstiftningen i den fördragsslutande part inom vars territorium luftfartyget har landat medger detta. Här kan erinras om att lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg, som bygger på 1933 års Romkonvention, förbjuder att vissa luftfartyg beläggs med kvarstad. Förbudet gäller bl.a. "luftfartyg, som användes i regelbunden fart för allmän trafik, jämte nödiga reservfartyg". Om den relevanta lagstiftningen medger det, kan också, på Eurocontrols begäran åtgärderna innefatta omprövning av fördragsslutande part eller annan behörig organisation av de administrativa tillstånd med avseende på flygtransport eller flygledning som har utfärdats till en person skyldig att betala avgiften.

Forumreglerna återfinns i artikel 8. Enligt dessa skall åtgärder för indrivning inom den fördragsslutande partens territorium vidtas där gäldenären har sitt hemvist eller säte. Detta är huvudregeln. Om gäldenären saknar hemvist eller säte inom en fördragsslutande parts territorium skall han i stället sökas där han har ett driftsställe. Skulle forum saknas enligt ovanstående regler skall åtgärder för indrivning vidtas där gäldenären har tillgångar. I sista hand anges att gäldenären skall sökas där Eurocontrol har sitt huvudkontor, dvs. i Bryssel.

Artikel 9 klargör att en fördragsslutande part på begäran av Eurocontrol får kvarhålla och försälja ett flygplan, utan hinder av artiklarna 5–8, om dess nationella rätt tillåter det.

Enligt artikel 10 ges Eurocontrol även befogenhet att vidta rättsliga åtgärder i stater som inte är parter i konventionen.

Artikel 11 anger vilka typer av avgöranden som skall erkännas och verkställas i en annan fördragsslutande part. Först och främst uppställs kravet att avgörandet skall vara meddelat i en fördragsslutande part. Därutöver skall avgörandet vara ett slutligt avgörande av en domstol eller en administrativ myndighet. En administrativ myndighets avgörande skall ha varit möjligt att överklaga till domstol men inte längre vara det antingen på grund av att domstolen avslagit överklagandet genom ett slutligt avgörande eller på grund av att överklagandet har dragits tillbaka eller därför att tiden för fullföljd har löpt ut.

I artikel 12 görs en uppräknning av de omständigheter som skall medföra att ett avgörande inte skall erkännas eller verkställas. Dessa är följande:

- bristande behörighet enligt artikel 8,
- avgörandet är oförenligt med grunderna för den anmodade fördragsslutande partens rättsordning,
- gäldenären har inte underrättats om det rättsliga förfarandet eller en administrativ myndighets avgörande i tillräckligt god tid för att kunna tillvarata sina intressen i processen,
- talan med avseende på samma undervägsavgifter redan har anhängiggjorts och väntar på avgörande vid en domstol eller en administrativ myndighet hos den anmodade fördragsslutande parten (s.k. litispensens),
- avgörandet är oförenligt med ett avgörande rörande samma undervägsavgifter som har meddelats i den anmodade fördragsslutande parten,
- domstolen eller den administrativa myndigheten har avgjort en preliminär fråga rörande i artikeln särskilt uppräknade förhållanden i strid med en internationellt privaträttslig bestämmelse som gäller i den anmodade staten. Detta förhållande skall emellertid inte utgöra grund för vägran om resultatet skulle blivit detsamma vid tillämpningen av den anmodade statens internationellt privaträttsliga bestämmelser.

Som en grundläggande förutsättning för att ett avgörande skall vara verkställbart i den anmodade fördragsslutande parten anges i artikel 13 att det skall kunna verkställas i ursprungsstaten.

Artikel 15 slår fast att verkställighet inte får vägras i andra fall än de som anges i artikel 12. Ett avgörande får inte omprövas i sak hos den anmodade fördragsslutande parten.

Konventionen uppställer vissa krav på vilka handlingar som skall fogas till ansökningen om verkställighet. Vilka dessa krav är framgår av artikel 14.

Eurocontrols skyldighet att redovisa indrivna belopp till de fördragsslutande parterna regleras av artiklarna 16 och 17. Om en fördragsslutande part haft kostnader för indrivning skall dessa debiteras Eurocontrol.

De fördragsslutande parternas myndigheter åläggs en allmän skyldighet att samarbeta med organisationen vid hanteringen av undervägsavgifterna i artikel 18.

För det fall rådet enhälligt beslutat att avstå från indrivning av en fordran skall respektive stat bestämma om åtgärder skall vidtas eller inte. I dessa fall upphör konventionens bestämmelser om indrivning samt om erkännande och verkställighet att gälla enligt artikel 19.

## 6.4 Övrigt

Vid undertecknandet av konventionen den 27 juni 1997 antog medlemsstaterna *dels* en resolution om snabbast möjliga ratificering av protokollet med den reviderade konventionen, *dels* en resolution om ett tidigare lagd genomförande av vissa bestämmelser i den reviderade konventionen. Sistnämnda resolution innehåller en uppmaning att, där

det är lämpligt, genomföra vissa bestämmelser i den reviderade konventionen innan dess att protokollet med den reviderade konventionen är ratificerat för att ge Eurocontrol och dess organ den roll som definieras i ECAC:s institutionella strategi. Beträffande resolutionen om ett tidigarelagt genomförande har ett arbete genomförts som bl.a. innebär att man för tillfället arbetar med ett interimistiskt råd (på engelska *Provisional Council*) och med därtill knutna organ för att få en bättre arbetsordning i organisationen.

Vid undertecknandet antogs också en deklaration om behovet av ett snabbt antagande av en föreskrift om dataskydd och en deklaration om behovet av att revisionskommittén, som ett led i det snabba genomförandet, får i uppgift att övervaka öppenhet vid beslutsfattandet. Det senare har redan skett genom en ändring i det verkställande organets stadga, artikel 22 a.

Värd att notera är också den avgivna deklarationen, att EG:s medlemsstater undertecknar den reviderade konventionen utan att inkräkta på EG:s exklusiva kompetens på vissa områden som täcks av Eurocontrolkonventionen och utan att inkräkta på EG:s medlemskap i Eurocontrol för att utöva sådan kompetens.

## 7 Sveriges tillträde till den reviderade konventionen

### 7.1 Behovet av samarbete

<p><b>Regeringens förslag:</b> Riksdagen godkänner den reviderade Eurocontrolkonventionen.</p>
--

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har motsatt sig att Sverige tillträder den reviderade Eurocontrolkonventionen. *Scandinavian Airlines System, SAS*, framhåller att ett effektivt trafikledningssystem i Europa inte bara är en nödvändighet för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå utan även en nödvändighet för att säkerställa en effektiv transportapparat som sådan och för att säkerställa framtida kapacitet för prognostiserad trafikökning. Sett ur detta totala perspektiv anser SAS inte att konventionen är tillräckligt långtgående. Även *Föreningen Svenskt Flyg*, till vars yttrande *Svenska Flygföretagens Riksförbund* anslutit sig, biträder förslaget att Sverige skall tillträda den reviderade Eurocontrolkonventionen. Som huvudskäl anges säkerhetsaspekterna, men även de ökande problemen med luftrumskapaciteten och behovet av en effektiv flygtrafikledning är mycket angelägna att lösa och komma till rätta med. Föreningen Svenskt Flyg ifrågasätter dock finansieringen av Eurocontrolkontoret och storleken på undervägsavgifterna.

**Skälen för regeringens förslag:** I proposition 1993/94:104 angående Sveriges tillträde till den internationella Eurocontrolkonventionen och den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter konstaterades att den kraftigt ökande flygtrafiken i Europa under senare delen av 1980-



talet har lett till den omfattande integrerings- och harmoniseringsprocess av det europeiska flygtrafikledningssystemet som nu pågår i Europa. Vidare konstaterades att Eurocontrol har kommit att spela en alltmer framträdande roll i denna process, bl.a. genom den centrala funktion organisationen fått genom ECAC-strategin. De alltmer accentuerade problemen vad gäller luftrummet kapacitet och behovet av en effektiv flygtrafikledning inom Europa visar ett klart behov av ett väl utvecklat och effektivt samarbete på området för att bl.a. utveckla en gemensam flygtrafikledningspolitik. De olika uttalanden av de ansvariga ministrarna vid de i ECAC:s regi anordnade s.k. MATSE-mötena visar att denna uppfattning delas av alla berörda stater. Dessa uttalanden visar också att enighet råder om behovet att i så stor omfattning som möjligt samla ansvaret för tilltänkta åtgärder hos Eurocontrol och samtidigt stärka organisationen institutionellt och göra den mer beslutskraftig genom att betydligt vidga användningen av majoritetsbeslut. Som ett litet land i Europa med stora avstånd till kontinentens centrala delar har Sverige stort intresse av ett fungerande flygtrafiksystem. Sverige har därför ställt sig bakom arbetet med att revidera Eurocontrolkonventionen och tagit aktiv del i arbetet sedan Sverige den 1 december 1995 blev medlem i organisationen. ECAC-staternas transportministrar har vid mötet i Köpenhamn den 14 februari 1997 uttryckt sin fasta avsikt att underteckna den reviderade Eurocontrolkonventionen. Likaså har EG:s transportministrar uttalat sitt stöd för den reviderade konventionen. Den 8 oktober 2002 undertecknades ett slutdokument samt protokoll om Europeiska gemenskapens anslutning till Eurocontrol. Dessa dokument har inte ännu ratificerats. Regeringen avser att besluta om denna ratifikation samtidigt som Sverige ratificerar den reviderade Eurocontrolkonventionen. Som tidigare nämnts kommer också de nya EG-förordningarna om det gemensamma luftrummet troligen att antas slutligen under 2004, och för deras tillämpning är det av vikt att alla EU:s medlemsstater har tillträtt den reviderade Eurocontrolkonventionen. Enligt regeringens uppfattning finns det mot denna bakgrund goda skäl för Sverige att tillträda konventionen.

Ett tillträde till konventionen förutsätter vissa lagändringar. Den skall därför enligt 10 kap. 2 § regeringsformen (RF) godkännas av riksdagen.

Det förhållandet att bestämmelserna om undervägsavgifter – som tidigare fanns i den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter – har förts över till konventionen som en bilaga har aktualiserat frågan om den reviderade konventionen förutsätter överlåtelse av normgivningsmakt enligt 10 kap. 5 § andra stycket RF. Vidare har fråga uppkommit om artikel 19 förutsätter överlåtelse av *dels* traktatmakt enligt 10 kap. 5 § andra stycket RF, *dels* myndighetsutövning enligt 10 kap. 5 § fjärde stycket RF. Slutligen har fråga uppkommit om artikel 7.2.d förutsätter överlåtelse av myndighetsutövning enligt 10 kap. 5 fjärde stycket RF. En närmare genomgång av de konstitutionella frågorna följer nedan.

**Regeringens bedömning:** Den reviderade Eurocontrolkonventionen förutsätter ingen ytterligare överlåtelse av beslutanderätt.

**Promemorians förslag:** I promemorian konstateras beträffande ändringarna som rör undervägsavgifter att den reviderade konventionen inte förutsätter att ytterligare beslutsbefogenheter överlämnas till Eurocontrol. Vad gäller frågan om artikel 19 om flödesplanering i den reviderade konventionen förutsätter överlåtelse av myndighetsutövning konstateras att det är den nationella flygtrafiktjänsten som meddelar aktuella beslut, såsom att lämna tillstånd respektive neka tillstånd till avgång, och att det finns sanktionsbestämmelser i 13 kap. luftfartslagen. I promemorian görs bedömningen att redan befintliga bestämmelser är tillräckliga för att Sverige skall anses uppfylla förpliktelseerna enligt artikel 19.

När det gäller artikel 7.2 d om rådets befogenheter avseende villkoren för flödesplaneringen i den reviderade konventionen görs bedömningen att bestämmelsen förutsätter överlåtelse av myndighetsutövning och att den reviderade Eurocontrolkonventionen därför skall godkännas av riksdagen med tre fjärdedels majoritet.

**Remissinstanserna:** *Justitiekanslern, JK*, har anfört att det förhållandet att bestämmelserna om undervägsavgifter har flyttats från den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter till bilaga IV i den reviderade Eurocontrolkonventionen, innebär att det är fråga om en ny överlåtelse av normgivningsmakt, även om Eurocontrols befogenheter sakligt sett inte har ändrats. För en sådan tolkning talar enligt JK också att beslutsstrukturen inom Eurocontrol har ändrats. Riksdagen bör därför, anser JK, godkänna den reviderade konventionen och den föreslagna ändringen i luftfartslagen i den ordning som anges i 10 kap. 5 § andra stycket RF. Beträffande artikel 19 i den reviderade konventionen anför JK att artikeln får uppfattas så att den innebär att Eurocontrol skall kunna fatta beslut om förpliktelser för konventionsstaterna som är bindande för dem. Detta synes enligt JK innebära en överlåtelse av beslutanderätt som direkt grundar sig på regeringsformen, nämligen regeringens rätt att ingå överenskommelse med främmande stat eller mellanfolklig organisation, vilket i så fall skulle medföra att bestämmelserna i 10 kap. 5 § andra stycket RF skall tillämpas också beträffande artikel 19. JK ifrågasätter avslutningsvis om det nuvarande bemyndigandet i 6 kap. 3 § luftfartslagen kan utnyttjas för att överlåta myndighetsutövning till ett internationellt organ och om inte en särskild lagbestämmelse i frågan är nödvändig.

*Hovrätten för Västra Sverige* anser att artikel 19 i den reviderade konventionen innefattar överlämnande av myndighetsutövning – men inte normgivningskompetens – enligt 10 kap. 5 § fjärde stycket RF.

*Kammarrätten i Jönköping* har beträffande ändringarna som gäller undervägsavgifter gjort samma bedömning som den som görs i promemorian, dvs. ändringarna förutsätter inte någon ytterligare överlåtelse av normgivningskompetens till Eurocontrol. När det gäller artikel 7.2 d i den reviderade konventionen anför kammarrätten att uppgifter som naturligt kunnat tillhöra svensk domstol eller förvaltningsmyndighet faller inom tillämpningsområdet för 10 kap. 5 §

fjärde stycket RF. Enligt kammarrätten torde det därför inte vara möjligt för Sverige att avhända sig de aktuella uppgifterna utan att riksdagen fattar beslut om detta i enlighet med bestämmelserna i 10 kap. 5 § fjärde stycket RF.

*Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet* delar bedömningen i promemorian att de ändringar som rör undervägsavgifter inte förutsätter att ytterligare beslutsbefogenheter överlämnas till Eurocontrol. Beträffande artikel 19 i den reviderade konventionen anför den juridiska fakultetsnämnden att beslut som efter ett tillträde till konventionen fattas inom Eurocontrol utgör sedvanliga folkrättsliga förpliktelser, vilka enligt gängse statsrättsliga regler införlivas i den svenska rättsordningen. Fakultetsnämnden anser att bemyndigandet i 6 kap. 3 § luftfartslagen och straffbestämmelserna i 13 kap. luftfartslagen uppfyller kraven i artikel 19 och att några ytterligare åtgärder inte synes nödvändiga. När det däremot gäller frågan om det kan tillåtas att rådet inom Eurocontrol får fastställa de allmänna villkoren för den gemensamma flödesplaneringscentralen angående tillämpliga regler, förfarandet för registrering av överträdelser etc. (artikel 7.2 d), är fakultetsnämnden av uppfattningen att Sverige härigenom frångår sig en viss beslutanderätt vilket förutsätter ett riksdagsbeslut med tre fjärdedels majoritet enligt 10 kap. 5 § fjärde stycket RF.

**Skälen för regeringens bedömning:** Inledningsvis bör framhållas att Sverige i samband med tillträdet till Eurocontrolkonventionen och den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter överförde beslutanderätt – normgivningsmakt och förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning – till Eurocontrol med stöd av nuvarande 10 kap. 5 § andra och fjärde stycket RF (prop. 1993/94:104 s. 35 f, bet. 1993/94:TU19, rskr. 1993/94:201, bet. 1994/95:TU1, rskr. 1994/95:48). Beslut om detta fattades i den för ändring av grundlag stadgade ordningen, dvs. genom två likalydande beslut med mellanliggande val.

Tillträdet till Eurocontrolkonventionen innebar att Sverige automatiskt blev bundet av den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter och det var sistnämnda överenskommelse som förutsatte överlåtelse av beslutanderätt. Den normgivningsmakt som överlämnades avsåg Luftfartsverkets befogenhet att meddela föreskrifter om undervägsavgifter, dvs. att fastställa avgifternas storlek. Den överlåtna myndighetsutövningen avsåg bl.a. påförande av avgift för en viss flygning samt fakturering och indrivning av förfallna belopp.

Fråga har nu uppkommit om det förhållandet att den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter skall upphöra att gälla och ersättas av bilaga IV till den reviderade konventionen förutsätter en förnyad överlåtelse av normgivningsmakt till Eurocontrol, något som *JK* har gjort gällande. *JK*:s resonemang synes utgå ifrån att den en gång överlåtna beslutanderätten genom ändringen av konventionerna har återförts till medlemsländerna. I lagrådsremissen anförde regeringen att den inte delade *JK*:s uppfattning. Skälen för regeringens bedömning var att ett återtagande av den överlåtna beslutanderätten skulle kräva ett särskilt beslut av riksdagen om detta och något sådant beslut aktualiserades inte i ärendet. Den överlåtna normgivningsmakten skulle därmed ligga kvar hos Eurocontrol och någon tillämpning av 10 kap. 5 § andra stycket RF inte vara erforderlig. *Lagrådet* har anslutit sig till

regeringens slutsats men anfört delvis andra skäl än de regeringen framfört. Lagrådet konstaterar att någon ny beslutanderätt inte förutsätts bli överlåtten genom att den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter integreras i Eurocontkonventionen och att den omständigheten att de folkrättsliga instrument enligt vilka den överlåtna beslutanderätten skall utövas nu förändras, endast innebär att mottagaren av beslutanderätten omorganiserat sig. Regeringen kan ansluta sig till detta.

När det gäller artikel 19 i den reviderade konventionen har fråga uppkommit om den förutsätter överlåtelse av regeringens rätt enligt 10 kap. 1 § RF att ingå överenskommelse med annan stat eller med mellanfolklig organisation, dvs. av traktatmakt. JK har, som framgått ovan, anfört att artikeln får uppfattas så att den innebär att Eurocontrol skall kunna fatta beslut om förpliktelser för konventionsstaterna som är bindande för dem vilket synes förutsätta överlåtelse av beslutanderätt. Regeringen vill med anledning härav framföra följande. Av artiklarna 19.1 och 19.2 framgår – utöver att Eurocontrol skall fastställa nödvändiga åtgärder för reglering av flödesplanering och meddela dem till lufttrafikföretag och vederbörande flygtrafikledningstjänster – att det är de fördragsslutande parterna som skall säkerställa att lufttrafikföretag, befälhavare på luftfartyg och vederbörande flygtrafikledningstjänster följer de bestämmelser som meddelas av Eurocontrol. Detta innebär, som också *Juridiska fakultetsnämnden vid Stockholms universitet* har konstaterat, att beslut som Eurocontrol fattar med stöd av artikel 19 utgör folkrättsliga förpliktelser, vilka enligt gängse konstitutionella regler måste införlivas i den svenska rättsordningen för att bli gällande här. Att Sverige genom ett tillträde till den reviderade konventionen blir folkrättsligt bundet att införliva sådana beslut i den svenska rättsordningen förutsätter ingen överlåtelse av beslutanderätt eftersom Eurocontrols beslut inte automatiskt kommer att tillämpas internt i Sverige; den svenske normgivaren har ju kvar sin befogenhet att bestämma innehållet i den svenska föreskriften (se SOU 1984:14 s. 103 f., prop. 1984/85:61 s. 20 f.). Enligt regeringens uppfattning gäller detta oavsett om beslut fattas genom enhälligt beslut eller genom majoritetsbeslut. Bestämmelsen förutsätter heller inte, vilket *Hovrätten för Västra Sverige* har gjort gällande, någon överlåtelse av myndighetsutövning. Avslutningsvis bör för tydlighets skull också framhållas att Sverige inte har för avsikt att medge att Eurocontrol, på sätt som är möjligt enligt artikel 19.3 b, ska få vidta några rättsliga åtgärder i Sverige. Sammanfattningsvis är det alltså regeringens uppfattning att artikel 19 i den reviderade konventionen inte förutsätter någon överlåtelse av beslutanderätt.

*Lagrådet* har anfört att det förhållandet att artikel 19 inte förutsätter någon överlåtelse av normgivningsmakt inte omedelbart kan tas till intäkt för att hävda att någon traktatmakt inte överläts. Enligt Lagrådet vore en närmare analys och ett förtydligande av bestämmelserna i 10 kap. 5 § andra stycket RF värdefull. Regeringen delar den bedömningen.

När det gäller artikel 7.2 d görs i promemorian bedömningen att bestämmelsen förutsätter överlämnande av myndighetsutövning till Eurocontrol. Flertalet av de remissinstanser som har yttrat sig i frågan har instämt i denna bedömning.

Utmärkande för myndighetsutövning brukar anges vara att det rör sig om beslut eller andra åtgärder som ytterst är uttryck för samhällets maktbefogenheter. Åtgärderna skall komma till stånd och få sina rättsverkningar mot den enskilde i kraft av offentlighetsregler. En åtgärd skall vidare beslutas ensidigt av det allmännas företrädare, och av ett rättssubjekt som intar en monopolställning på så sätt att ingen enskild kan vidta samma åtgärd med motsvarande verkan. Frågan är om artikel 7.2 d förutsätter att uppgifter av nu nämnd karaktär förs över från svenska organ till Eurocontrol.

I artikel 7.2 d stadgas bl.a. att Eurocontrol skall fastställa de allmänna villkoren för driften av det gemensamma europeiska systemet för flödesplanering och att dessa allmänna villkor i synnerhet bör ange tillämpliga regler såväl som förfaranden för registrering av överträdelser av dessa regler. Vidare stadgas i artikel 19.4 att de fördragsslutande parterna är förpliktade att med sin nationella lagstiftning införliva bestämmelser som säkerställer att de allmänna villkor som förutses i artikel 7.2 d efterlevs. Mot denna bakgrund gör regeringen bedömningen, i vilken Lagrådet har instämt, att artikel 7.2 d inte förutsätter att myndighetsövning förs över till Eurocontrol. De allmänna villkor som Eurocontrol skall fastställa är i stället närmast att betrakta som folkrättsliga förpliktelser som medlemsländerna i enlighet med sina respektive konstitutionella regler skall införliva i sina nationella rättsordningar. Som har redogjorts för ovan, anser regeringen att en sådan folkrättslig förpliktelse inte förutsätter någon överlåtelse av beslutanderätt. Med detta synsätt krävs inte heller någon annan beslutsordning i riksdagen än vad som gäller för sedvanliga ärenden.

## 7.3 Lagstiftningsfrågor

### 7.3.1 Flygtrafikledning

**Regeringens bedömning:** Det befintliga bemyndigandet i 6 kap. 3 § luftfartslagen för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om flygtrafiktjänsten, är tillräckligt för att genomföra de åtaganden i den reviderade konventionen som gäller flödeskontroll.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Har inte framfört några speciella synpunkter i denna del. Synpunkter som hör samman med och redovisas i avsnittet ”Konstitutionella frågor” har dock viss anknytning till detta avsnitt.

**Skälen för regeringens bedömning:** Den reviderade Eurocontrolkonventionen innehåller ett antal föreskrifter som på olika sätt förutsätter en kommande tillnärmning av målsättningar, politik och regelverk på flygtrafiktjänstområdet. Dessa bestämmelser har genomgående staterna som adressater. Detta innebär, som ovan har framhållits, att de beslut som Eurocontrols beslutande organ fattar skapar sedvanliga folkrättsliga förpliktelser för medlemsstaterna. Dessa har sedan att införliva besluten i sina rättsordningar i enlighet med respektive

nationella konstitutionella regler. Enligt vad som ovan har redovisats i avsnittet om gällande rätt är det enligt nu gällande ordning Luftfartsverket som meddelar föreskrifter om flygtrafiktjänsten.

Fråga är om det befintliga bemyndigandet i 6 kap. 3 § luftfartslagen för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer, alltså Luftfartsverket, att meddela föreskrifter om flygtrafiktjänsten, är tillräckligt för att genomföra de åtaganden som följer av artikel 19 vad gäller flödeskontroll.

Som framgått av avsnitt 5 om gällande rätt ovan har Luftfartsverket meddelat föreskrifter (LFS 2002:163) som tar sikte på flygtrafikledningstjänsters och flygoperatörers ansvar när det gäller frågor om flödesplanering. Av dessa föreskrifter framgår bl.a. att flygtrafikledningstjänsterna inte skall lämna färdtillstånd till luftfartyg som inte följer tilldelad avgångstid. Luftfartyget får i stället invänta nästa lediga och möjliga avgångstid. Vidare framgår att flygoperatörer skall följa tilldelad tid för avgång. I 13 kap. luftfartslagen finns vidare straffbestämmelser för lufttrafikföretag och befälhavare som inte följer föreskrifter meddelade med stöd av 6 kap. luftfartslagen.

Regeringen anser att det befintliga bemyndigandet i 6 kap. luftfartslagen tillsammans med straffbestämmelserna i 13 kap. samma lag är tillräckliga åtgärder för genomförandet av de åtaganden i den reviderade konventionen som gäller flödeskontroll.

### 7.3.2 Systemet med undervägsavgifter

**Regeringens förslag:** I 6 kap. 13 § luftfartslagen, lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen och i lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning görs ändringar mot bakgrund av att den multilaterala överenskommelsen upphävs och ersätts av bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har framfört någon erinran mot förslaget i denna del.

**Skälen för regeringens förslag:** I 6 kap. 13 § luftfartslagen (1957:297) har befogenheten att meddela föreskrifter om undervägsavgifter överlåtits till Eurocontrol, allt i den omfattning som följer av den multilaterala överenskommelsen. Sistnämnda överenskommelse skall, som framgått ovan, ersättas av bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen. I enlighet härmed krävs en justering av luftfartslagen.

En särskild lag om domstols behörighet samt om erkännande och verkställighet av utländska avgöranden rörande betalningsskyldighet infördes med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter, lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter. Eftersom den multilaterala överenskommelsen genom tilläggsprotokoll den 27 juni 1997 sägs upp och ersätts av bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen är det nödvändigt att göra vissa redaktionella ändringar i lagen. I

lagrådsremissen föreslogs ett försök till förtydligande i 4 § genom att lägga till ”eller säte” på två ställen. Regeringen godtar Lagrådets synpunkter i denna del och föreslår därför att den aktuella ändringen inte genomförs.

I lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning görs motsvarande ändring som i 6 kap. 13 § luftfartslagen, dvs. den multilaterala överenskommelsen skall ersättas av bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen.

### 7.3.3 Immunitet och privilegier

**Regeringens förslag:** I bilagan till lagen (1976:671) om immunitet och privilegier i vissa fall görs vissa redaktionella ändringar.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna** har inte framfört några synpunkter i denna del.

**Skälen för regeringens förslag:** Av punkt 46 i bilagan till lagen (1976:671) om immunitet och privilegier i vissa fall framgår att lagens bestämmelser gäller i förhållande till den internationella Eurocontrolkonventionen om samarbete för luftfartens säkerhet med i Bryssel 1981 vidtagna ändringar. Bilagan bör ändras så att lagens bestämmelser gäller i förhållande till den internationella Eurocontrolkonventionen om samarbete för luftfartens säkerhet med i Bryssel 1997 vidtagna ändringar. Vidare bör i bilagan också en hänvisning ske till den reviderade konventionens bilagor.

## 7.4 Ikraftträdande

**Regeringens förslag:** De föreslagna lagändringarna skall träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna** har inte yttrat sig i denna del.

**Skälen för regeringens förslag:** Av artikel II till det protokoll som sammanför internationella Eurocontrolkonventionen om samarbete för luftfartens säkerhet av den 13 december 1960 med senare vidtagna ändringar framgår att protokollet skall träda i kraft den 1 januari år 2000 förutsatt att alla de stater som är parter i konventionen har ratificerat, antagit eller godkänt det före denna dag. Om detta villkor inte är uppfyllt, skall det träda i kraft antingen den 1 juli eller den 1 januari efter dagen för deponeringen av det sista ratifikationsinstrumentet eller instrumentet avseende antagande eller godkännande, beroende på om denna deponering har ägt rum under årets första eller andra hälft. Med hänsyn till att det i dag inte säkert kan anges när den reviderade Eurocontrolkonventionen kan komma att träda i kraft, bör den föreslagna lagstiftningen träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Det bör tilläggas att de två ursprungliga konventionerna naturligtvis gäller intill dess den reviderade Eurocontrolkonventionen träder i kraft.

**Regeringens bedömning:** De förpliktelser som följer av den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen torde kunna fullgöras inom ramen för redan tillgängliga resurser.

**Promemorians förslag:** Kostnadsfrågorna behandlas inte i promemorian.

**Remissinstanserna:** *Föreningen Svenskt Flyg* och *Svenska Flygföretagens Riksförbund* har ifrågasatt finansieringen av Eurocontrolkontoret i Bryssel och storleken på undervägsavgifterna. Man har bl.a. efterlyst bättre transparens mellan kostnader och utgifter för att kunna bedöma om avgifter och kostnader står i rimlig proportion till varandra.

**Skälen för regeringens bedömning:** Sverige har tillträtt den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter med verkan från den 1 januari 1997. Anslutningen till den multilaterala överenskommelsen innebar för Luftfartsverkets del att den praktiska hanteringen av undervägsavgifterna i vissa delar överfördes till Eurocontrol. Eftersom Sverige endast deltagit i det gemensamma systemet för undervägsavgifter en kort tid är det för tidigt att dra några slutsatser om de förpliktelser som följer av Sveriges tillträde till de aktuella konventionerna kommer att kräva ökade resurser till Luftfartsverket eller till domstols- och exekutionsväsendet. Vid Sveriges tillträde till Eurocontrolkonventionen uttalades det i proposition 1993/94:104 s. 41 att denna fråga bör utvärderas närmare när konventionerna varit i kraft en tid. I övrigt förutses inga kostnadseffekter av ändringarna i konventionen.

En ökad genomblickbarhet rörande avgifter och kostnader är självfallet alltid en vällovlig ambition. När det gäller mellanstatligt samarbete är det dock svårt att i efterhand att få förändringar till stånd. Sådana frågor får bevakas och aktualiseras i samband med framtida omarbetningar och justeringar av befintliga konventioner. Regeringen kan för dagen bara konstatera att det här gäller att godkänna eller inte godkänna existerande konventionstexter. Något utrymme för justeringar i dessa finns inte. Den reviderade konventionen torde inte i sig medföra några mera märkbara förändringar i gällande ekonomisk ordning.

## 7.6 Andra konsekvenser

Småföretag – mindre flygbolag som flyger internationellt – berörs av flygledningsåtgärder, men knappast på ett betungande sätt. En framförd synpunkt är att Eurocontrol tar ut för höga undervägsavgifter, men denna synpunkt påverkas sannolikt inte av det nu aktuella tillträdet till den reviderade konventionen. Det läggs inga ytterligare administrativa bördor på företagen till följd av detta förslag.

En effektiv flygledning medför att flygtrafikens belastning på miljön minskar. Trafiken kan lättare ta den närmaste vägen mellan två punkter och dessutom befinna sig i luften kortare tid än tidigare. Detta minskar mängden drivmedel som behövs för en flygning, vilket kommer alla



flygbolag till godo. Minskad trängsel minskar risken för olyckor och tillbud, och höjer alltså trafiksäkerheten. Prop. 2003/04:67

## 8 Författningskommentarer

### 8.1 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

#### *6 kap. 13 §*

I andra stycket anges Eurocontrols befogenheter rörande undervägsavgifter. En ändring bör göras i och med att den multilaterala överenskommelsen skall upphöra att gälla och ersättas av bilaga IV till den reviderade konventionen. Ändringen innebär att orden ”1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter” ersätts av orden ”bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen”.

### 8.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter.

#### *1 §*

Den multilaterala överenskommelsen skall, som framgått ovan, upphöra att gälla och ersättas av bilaga IV till den reviderade konventionen. Mot bakgrund härav skall orden ”1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter” bytas ut mot orden ”bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen”. Vidare skall ordet ”överenskommelsen” bytas ut mot ordet ”konventionen”.

#### *3 §*

Lagens tillämpningsområde inskränks genom denna paragraf till de fall Eurocontrols utökade kommitté inte fattat beslut om att avstå från att driva in en fordran rörande undervägsavgift. I den nya institutionella strukturen inom Eurocontrol är det i framtiden rådet som skall fatta sådana beslut.

#### *4 §*

I paragrafen görs endast några redaktionella ändringar. Ordet ”överenskommelsen” byts ut mot ”konventionen”, eftersom den multilaterala överenskommelsen upphör att gälla. I konventionen talas om fördragsslutande parter, varför ordet ”stats” byts ut mot ”parts”.

#### *5 och 6 §§*

I dessa paragrafer görs motsvarande ändringar som i 1 §. De har sin bakgrund i att den multilaterala överenskommelsen upphör att gälla och ersätts av bilaga IV till den reviderade konventionen.

I punkten 2 görs endast en redaktionell ändring som innebär att lagtexten står i överensstämmelse med konventionstexten. Ändringen innebär att orden ”erkännande av” och ”uppenbart” utgår.

### 8.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning

#### 6 §

Paragrafen anger att om en ansökan om betalningsföreläggande avser åläggande att betala en undervägsavgift skall i stället för vad som sagts i denna paragraf bestämmelserna i 4 § lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter tillämpas.

Som framgått ovan skall den multilaterala överenskommelsen upphöra att gälla och ersättas av bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen. Därför skall orden ”1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter” ersättas av orden ”bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen” och orden ”multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter” ersättas med ”reviderade internationella Eurocontrolkonventionen”.

### 8.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall

Enligt bilagan till lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall punkt 46 ges Eurocontrol, medlemsstaternas representanter i organisationen, organisationens personal jämte deras familjemedlemmar som ingår i hushållet samt Organets generaldirektör privilegier och immunitet.

Några redaktionella ändringar är aktuella mot bakgrund av den reviderade konventionstexten. Ordet ”Organets” skall ersättas av ”det verkställande organets”. Vidare skall årtalet ”1981” ersättas av ”1997” och orden ”samt bilagorna I–IV till den reviderade konventionen” tilläggas under rubriken ”tillämplig internationell överenskommelse”.

**INTERNATIONELLA EURO-  
CONTROL-KONVENTIONEN  
OM SAMARBETE FÖR LUFT-  
FARTENS SÄKERHET I DESS  
LYDELSE EFTER ÄND-  
RINGAR VIDTAGNA AV  
DIPLOMATKONFERENSEN I  
BRYSSEL DEN 27 JUNI 1997**

**VERSION COORDONNEE  
REGROUPANT LES TEXTES  
MAINTENUS EN VIGUEUR  
DE L'ACTUELLE CONVEN-  
TION ET LES AMENDE-  
MENTS INTRODUIITS PAR LA  
CONFERENCE  
DIPLOMATIQUE DU 27 JUIN  
1997**

*Artikel 1*

*Article 1*

1. I syfte att uppnå den harmonisering och integrering som är nödvändig för att upprätta ett enhetligt europeiskt system för flygledningstjänster är de fördragsslutande parterna överens om att stärka sitt samarbete och att utveckla sin gemensamma verksamhet inom luftfartsområdet med vederbörlig hänsyn till försvarets behov och därvid ge alla användare av luftrummet all den frihet som är förenlig med den säkerhetsnivå som krävs inom ramen för tillhandahållandet av kostnadseffektiva flygtrafikledningstjänster, och med hänsynstagande till nödvändigheten av att där det är möjligt, och särskilt på de operationella, tekniska och ekonomiska planerna, reducera den negativa påverkan på miljön till ett minimum.

Dessa mål kommer att eftersträvas utan att kränka principen om varje lands absoluta suveränitet över sitt luftrum och utan att hindra något land från att utöva sin företrädesrätt vad gäller det nationella luftrumets säkerhet och försvar.

De har därför kommit överens om att

1. Afin de réaliser l'harmonisation et l'intégration nécessaires à la mise en place d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne, les Parties contractantes conviennent de renforcer leur coopération et de développer leurs activités communes dans le domaine de la navigation aérienne, en tenant dûment compte des nécessités de la défense, tout en assurant à tous les usagers de l'espace aérien le maximum de liberté compatible avec le niveau de sécurité requis dans le cadre de la fourniture de services de la circulation aérienne économiquement efficaces, et en tenant compte de la nécessité de minimiser, lorsque cela est possible, notamment sur les plans opérationnel, technique et économique, toute incidence négative sur l'environnement.

Ces objectifs seront poursuivis sans qu'il soit porté atteinte au principe de souveraineté complète et exclusive de chaque Etat sur l'espace aérien au-dessus de son territoire et à la capacité, pour chaque Etat, d'exercer ses prérogatives en matière de sécurité et de défense dans son espace aérien national.

Elles conviennent à cette fin:

(a) fastställa en europeisk policy för flygledningstjänster, som omfattar bestämning av strategier och program vars ändamål är att utveckla den nödvändiga kapaciteten för att på ett kostnadseffektivt sätt tillfredsställa samtliga civila och militära användares behov med bibehållande av den säkerhetsnivå som krävs;

(b) åta sig att fastställa särskilda effektivitetsmål för flygledningstjänsten inom de flyginformationsområden som anges i bilaga 2 till denna konvention och inom vilka staterna enligt tillämpliga bestämmelser i konventionen om internationell civil luftfart har accepterat att trygga flygtrafikledningstjänsterna utan att inskränka principerna om fri rörlighet i det luftrum som inte står under staternas överhöghet enligt konventioner, internationella överenskommelser och internationell sedvanerätts regler och principer,

(c) införa ett system för kvalitets- och produktionsgranskning samt målbestämning för flygledningstjänsten;

(d) tillämpa en gemensam plan för konvergens och genomförande av tjänster och hjälpmedel för flygtrafik i Europa;

(e) anta och tillämpa gemensamma standarder och specifikationer;

(f) harmonisera föreskrifter för flygtrafikledningstjänster;

(a) de fixer une politique européenne dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne comprenant la définition de stratégies et de programmes dont le but est de développer la capacité nécessaire pour répondre aux besoins de tous les utilisateurs civils et militaires, d'une manière économiquement efficace tout en maintenant le niveau de sécurité requis;

(b) de s'engager à fixer des objectifs spécifiques quant à l'efficacité des opérations de gestion de la circulation aérienne dans les Régions d'information de vol telles que décrites à l'Annexe II de la présente Convention dans lesquelles les Etats ont, en conformité avec les dispositions pertinentes de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, accepté d'assurer les services de la circulation aérienne, sans porter atteinte aux principes de liberté de circulation dans les espaces aériens non soumis à la souveraineté des Etats tels qu'ils découlent des conventions, accords internationaux, règles ou principes du droit international public coutumier;

(c) d'instaurer un système d'examen des performances et de fixation d'objectifs de la gestion de la circulation aérienne;

(d) d'appliquer un plan commun de convergence et de mise en oeuvre portant sur les services et installations de navigation aérienne en Europe;

(e) d'adopter et d'appliquer des normes et spécifications communes;

(f) d'harmoniser les réglementations applicables aux services de la

circulation aérienne;

(g) utveckla tillgänglig kapacitet för att tillfredsställa efterfrågan på flygtrafik och säkerställa att den utnyttjas så effektivt som möjligt genom att tillsammans upprätta, driva och utveckla ett gemensamt system för flödesplanering i Europa inom ramen för införandet av ett enhetligt europeiskt system för flygledningstjänster;

(g) de développer la capacité disponible pour répondre à la demande de trafic aérien et d'en assurer l'utilisation la plus efficace possible par la création, l'exploitation et le développement conjoints d'un système commun de gestion des courants de trafic aérien en Europe, dans le cadre de la mise en oeuvre d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne;

(h) främja gemensam upphandling av system och hjälpmedel för flygtrafik;

(h) de favoriser l'acquisition commune de systèmes et d'installations de la circulation aérienne;

(i) genomföra ett gemensamt handlingsprogram för fastställande och beräkning av avgifter som påförs användare av flygtrafiktjänster och anordningar en route, i det följande kallade "undervägsavgifter";

(i) de mettre en oeuvre une politique commune pour l'établissement et le calcul des redevances imposées aux usagers des installations et services de navigation aérienne en route, ci-après dénommées "redevances de route";

(j) införa en mekanism, skild från tillhandahållandet av tjänster, för utarbetande och multilateral harmonisering av flygsäkerhetsbestämmelser inom området för flygledningstjänster som ett led i ett integrerat system för flygsäkerhet;

(j) de mettre en oeuvre un mécanisme, distinct de la fourniture de services, pour l'élaboration et l'harmonisation multilatérales d'un régime de réglementation de la sécurité dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne, dans l'optique d'un système intégré de sécurité aéronautique;

(k) delta i utformningen, genomförandet och uppföljningen av ett globalt system för navigering med hjälp av satellit;

(k) de participer à la conception, à la mise en oeuvre et au suivi d'un système mondial de navigation par satellite;

(l) identifiera nya möjligheter till gemensam verksamhet vad gäller utformning, genomförande, uppföljning eller utnyttjande av system och tjänster för flygtrafik;

(l) de recenser les possibilités nouvelles d'actions communes dans le domaine de la conception, de la mise en oeuvre, du suivi ou de l'exploitation de systèmes et services de navigation aérienne;

(m) inom ramen för begreppet "från gate till gate" utarbeta ett allomfattande handlingsprogram

(m) dans le contexte d'un concept "de porte à porte", d'élaborer une politique globale et un mécanisme

och en effektiv metod för en strategisk utformning och planering av flygvägar och luftrum.

2. För detta ändamål upprättar de härmed en "Europeisk organisation för luftfartens säkerhet" (Eurocontrol), i det följande kallad "organisationen", som skall samverka med nationella civila och militära myndigheter samt med användarorganisationerna. Organisationen skall omfatta tre organ:

(a) En generalförsamling som är ansvarigt organ för att utforma och godkänna organisationens allmänna riktlinjer innefattande

(i) de gemensamma riktlinjerna för undervägsavgifter och organisationens övriga verksamhet med avseende på avgifter;

(ii) organisationens funktioner för kvalitets- och produktionsgranskning och utvärdering

(iii) fastställande av organisationens mål, i synnerhet målen för standardisering, planering, kvalitet och produktion samt reglering av säkerheten;

(iv) val av stora ramprogram för samarbete enligt tekniska och ekonomiska kriterier;

(v) externa relationer med stater och organisationer och ansökningar om anslutning till denna konvention;

(b) Ett råd med uppgift att verkställa generalförsamlingens beslut och med beaktande av de befogenheter som tilldelats denna vidta alla de åtgärder som är bindande för de fördragsslutande parterna samt

efficace approprié de conception et de planification stratégiques des routes et de l'espace aérien.

2. Elles instituent à cet effet une "Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)", ci-après dénommée "l'Organisation", qui agira en coopération avec les autorités nationales civiles et militaires ainsi que les organisations d'usagers. Celle-ci comporte trois organes:

(a) une Assemblée générale qui constitue l'organe responsable de l'élaboration et de l'approbation de la politique générale de l'Organisation, y compris:

(i) la politique commune relative aux redevances de route et les autres activités de l'Organisation dans le domaine des redevances;

(ii) les fonctions d'examen et d'évaluation des performances de l'Organisation;

(iii) la définition des objectifs de l'Organisation, notamment les objectifs en matière de normalisation, de planification, de performance et de réglementation de la sécurité;

(iv) le choix des grands programmes cadres de coopération selon des critères techniques et financiers;

(v) les relations extérieures avec les Etats et organisations et les demandes d'adhésion à la présente Convention;

(b) un Conseil qui constitue l'organe chargé d'exécuter les décisions de l'Assemblée générale et, sous réserve des pouvoirs conférés à cette dernière, de prendre toutes les mesures ayant force

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 1

övervaka det verkställande organets verksamhet;

(c) Ett verkställande organ vars stadga återges i bilaga 1 till denna konvention, som är ansvarigt för fullgörandet av organisationens uppgifter enligt vad som föreskrivs i de följande artiklarna i denna konvention såväl som för de uppgifter det anförtros av generalförsamlingen eller rådet samt för utarbetande av ändamålsenliga förslag och för utnyttjande av de tekniska, ekonomiska och personella resurserna för att uppnå de uppställda målen.

3. Organisationen skall ha sitt säte i Bryssel.

#### *Artikel 2*

1. Organisationen skall åläggas följande uppgifter:

(a) Utveckla och godkänna detaljplaner för harmonisering och integration av de fördragsslutande parternas flygtrafiktjänster och -system, framför allt mark- och flygburna navigeringssystem, i syfte att införa ett enhetligt europeiskt flygledningssystem;

(b) Samordna de fördragsslutande parternas program för genomförande, så att ett närmande mot ett enhetligt europeiskt system för flygledning säkerställs;

(c) För de fördragsslutande parternas räkning granska och samordna ärenden inom luftfartsområdet som handläggs av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och andra internationella organisationer

d'obligation à l'égard des Parties contractantes, ainsi que de superviser les travaux de l'Agence;

(c) une Agence, dont les Statuts figurent à l'Annexe I à la présente Convention, qui constitue l'organe chargé d'accomplir les tâches de l'Organisation conformément aux dispositions des articles suivants de cette Convention, ainsi que les tâches qui lui sont confiées par l'Assemblée générale ou le Conseil, d'établir des propositions appropriées et de mettre en oeuvre les ressources techniques et financières et les moyens en personnel pour atteindre les objectifs fixés.

3. Le siège de l'Organisation est fixé à Bruxelles.

#### *Article 2*

1. L'Organisation est chargée des tâches suivantes:

(a) élaborer et approuver des plans détaillés d'harmonisation et d'intégration des services et systèmes de circulation aérienne des Parties contractantes, en particulier les systèmes de navigation au sol et embarqués, en vue de la mise en place d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne;

(b) coordonner les plans de mise en oeuvre élaborés par les Parties contractantes, de manière à assurer la convergence vers un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne;

(c) examiner et coordonner pour le compte des Parties Contractantes les questions relevant du domaine de la navigation aérienne étudiées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ou

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 1

inom området för civil luftfart samt samordna och förelägga dessa organ ändringar eller förslag;

d'autres organisations internationales traitant de l'aviation civile et coordonner et soumettre à ces organes des amendements ou des propositions;

(d) Fastställa, utforma, utveckla, godkänna och organisera införandet av ett enhetligt europeiskt flygledningssystem;

(d) définir, concevoir, mettre au point, valider et organiser la mise en oeuvre d'un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne;

(e) Utveckla och driva ett gemensamt europeiskt system för flödesplanering vid ett gemensamt internationellt center inom ramen för d) ovan;

(e) mettre au point et exploiter un système européen commun de gestion des courants de trafic aérien au sein d'un centre international commun dans le cadre de l'alinéa (d) ci-dessus;

(f) Utarbeta, godkänna och löpande granska gemensamma standarder, specifikationer och förfaranden för flygledningssystem och -tjänster;

(f) élaborer, adopter et tenir à l'étude des normes, des spécifications et des pratiques communes pour les systèmes et services de gestion de la circulation aérienne;

(g) Utarbeta och godkänna förfaranden för gemensam upphandling av system och anordningar för flygtrafiken;

(g) élaborer et approuver des procédures en vue de la mise en oeuvre d'une stratégie d'acquisition en commun de systèmes et d'installations de la circulation aérienne;

(h) Samordna de fördragsslutande parternas program för forskning och utveckling som avser nya tekniker inom luftfartsområdet, samla in och sprida resultaten från denna forskning, främja och gemensamt genomföra undersökningar och försök samt bedriva tillämpad forskning liksom teknisk utveckling på detta område;

(h) coordonner les programmes de recherche et développement des Parties contractantes relatifs aux nouvelles techniques dans le domaine de la navigation aérienne, en rassembler et en diffuser les résultats, et promouvoir et exécuter en commun des études, des essais et des recherches appliquées, ainsi que des développements techniques dans ce domaine;

(i) Införa ett oberoende system för kvalitets- och produktionsgranskning som skall omfatta alla aspekter av flygtrafikledning, bland annat de allmänna riktlinjerna och planeringen, administrationen av säkerheten på och i närheten av flygplatserna och i luftrummet lik-

(i) établir un système indépendant d'examen des performances qui traitera de tous les aspects de la gestion du trafic aérien, notamment la politique générale et la planification, la gestion de la sécurité sur le site et aux alentours des aéroports et dans l'espace aérien, ainsi



som de finansiella och ekonomiska aspekterna av de tjänster som tillhandahålls och vidare att uppställa mål med avseende på samtliga dessa aspekter;

que les aspects financiers et économiques des services fournis et fixer des objectifs qui traiteront de tous ces aspects;

(j) Undersöka och främja lämpliga åtgärder för att öka effektiviteten och produktiviteten inom luftfartsområdet;

(j) étudier et promouvoir les mesures propres à accroître l'efficacité et le rendement dans le domaine de la navigation aérienne;

(k) Utarbeta och godkänna gemensamma kriterier, förfaranden och metoder för att säkerställa optimal effektivitet och kvalitet vad gäller flygledningssystem och flygtrafikledningstjänster;

(k) élaborer et approuver des critères, procédures et méthodes communs de façon à garantir une efficacité et une qualité optimales des systèmes de gestion de la circulation aérienne et des services de la circulation aérienne;

(l) Utarbeta förslag för en harmonisering av europeiska bestämmelser för flygtrafikledningstjänster;

(l) mettre au point des propositions en vue d'une harmonisation de la réglementation européenne applicable aux services de la circulation aérienne;

(m) Stödja förbättringar av effektivitet och smidighet vad gäller civila och militära användares utnyttjande av luftrummet;

(m) appuyer l'amélioration de l'efficacité et de la souplesse de l'utilisation de l'espace aérien par les usagers civils et militaires;

(n) Utarbeta och godkänna samordnade eller gemensamma riktlinjer för att förbättra flygledningen på och i närheten av flygplatser;

(n) élaborer et approuver des politiques coordonnées ou communes pour améliorer la gestion de la circulation aérienne sur le site et aux alentours des aéroports;

(o) Utarbeta och godkänna gemensamma urvalskriterier och riktlinjer för utbildning, auktorisering och kompetensbedömning av personal i flygtrafikledningstjänst;

(o) élaborer et approuver des critères communs de sélection et des politiques communes pour la formation, l'octroi des licences et l'évaluation des aptitudes du personnel des services de la circulation aérienne;

(p) Planlägga, inrätta och driva de delar av framtida gemensamma europeiska system som de fördragsslutande parterna anförtror organisationen;

(p) concevoir, mettre en place et exploiter les éléments des futurs systèmes européens communs qui lui sont confiés par les Parties contractantes;

(q) Fastställa, fakturera och upp-

(q) établir, facturer et percevoir les

bära undervägsavgifter för de fördragsslutande parter räkning som medverkar i det gemensamma systemet för undervägsavgifter enligt bestämmelserna i bilaga 4;

(r) Upprätta och införa en mekanism för en multilateral utveckling och harmonisering av flygsäkerhetsbestämmelser på flygtrafikledningsområdet;

(s) Utföra alla övriga uppgifter inom ramen för denna konventions riktlinjer och målsättningar.

2. På begäran av en eller flera av de fördragsslutande parterna och på grundval av en eller flera särskilda överenskommelser som ingåtts mellan organisationen och de berörda fördragsslutande parterna får organisationen

(a) bistå dessa fördragsslutande parter med planering, specificering och införande av flygtrafikledningssystem och-tjänster;

(b) helt eller delvis tillhandahålla och driva flygtrafikledningstjänster och anordningar för dessa fördragsslutande parter räkning;

(c) bistå dessa fördragsslutande parter med att fastställa, fakturera och uppbära de avgifter som de debiterar användarna av flygtrafik-tjänster, och som ej omfattas av bilaga 4 till denna konvention.

3. Organisationen får

(a) ingå särskilda överenskommelser med icke fördragsslutande parter som är intresserade av att med-

redevances de route, pour le compte des Parties contractantes participant au système commun de redevances de route, dans les conditions prévues à l'Annexe IV;

(r) établir et mettre en oeuvre un mécanisme permettant de développer et d'harmoniser, au niveau multilatéral, la réglementation en matière de sécurité dans le domaine de la gestion du trafic aérien;

(s) exécuter toute autre tâche relevant des principes et objectifs de la présente Convention.

2. L'Organisation peut, à la demande d'une ou de plusieurs Parties contractantes, et sur la base d'un ou de plusieurs accords particuliers conclus entre l'Organisation et les Parties contractantes intéressées:

(a) assister lesdites Parties contractantes dans la planification, la spécification et la création de systèmes et de services de la circulation aérienne;

(b) fournir et exploiter, en totalité ou en partie, les installations et les services de la circulation aérienne, pour le compte desdites Parties contractantes;

(c) assister lesdites Parties contractantes en ce qui concerne l'établissement, la facturation et la perception des redevances qu'elles imposent aux usagers des services de la navigation aérienne et qui ne relèvent pas de l'Annexe IV à la présente Convention.

3. L'Organisation peut:

(a) conclure des accords particuliers avec les Parties non contractantes intéressées à participer à

verka i uppgifter som anges i artikel 2.1;

(b) på begäran av icke fördragslutande parter eller andra internationella organisationer i deras namn och på grundval av särskilda överenskommelser som ingåtts mellan organisationen och de berörda parterna utföra alla andra uppgifter som omfattas av denna artikel.

4. Organisationen skall, i den mån det är möjligt, se till att de av dess funktioner som har till uppgift att utföra tjänster, särskilt de som avses i artikel 2.1 e, g, p och q, artikel 2.2 och artikel 2.3 b, utövas oberoende av de funktioner som utfärdar föreskrifter.

5. För att underlätta utövandet av sina uppgifter kan organisationen efter beslut av generalförsamlingen bilda företag med särskilda bolagsordningar i enlighet med antingen internationell offentlig rätt eller en fördragsslutande parts nationella lagstiftning eller förvärva aktiemajoritet i ett sådant företag.

### *Artikel 3*

1. Denna konvention är tillämplig på flygtrafiktjänster en route och därtill relaterade tjänster för inkommande och avgående flygningar samt flygplatstrafik i de flyginformationsregioner som är förtecknade i bilaga 2.

2. (a) Varje ändring som en fördragsslutande part vill göra i förteckningen över sina flyginformationsregioner i bilaga 2 förutsätter ett beslut av generalförsamlingen

l'exécution des tâches prévues au paragraphe 1 de l'article 2;

(b) à la demande de Parties non contractantes ou d'autres organisations internationales exécuter, en leur nom, toute autre tâche relevant du présent Article, sur la base d'accords particuliers conclus entre l'Organisation et les Parties intéressées.

4. L'Organisation veille à ce que, dans la mesure du possible, ses fonctions de prestation de services, en particulier celles prévues aux alinéas (e), (g), (p) et (q) du paragraphe 1 de l'article 2, au paragraphe 2 de l'article 2 et à l'alinéa (b) du paragraphe 3 de l'article 2, soient exercées indépendamment de ses fonctions de réglementation.

5. Pour faciliter l'exécution de ses tâches, l'Organisation peut, sur décision de l'Assemblée générale, créer des entreprises qui seront régies par des statuts spécifiques relevant soit du droit international public, soit du droit national d'une Partie contractante, ou prendre une participation majoritaire dans de telles entreprises.

### *Article 3*

1. La présente Convention s'applique aux services de navigation aérienne en route et aux services connexes d'approche et d'aérodrome afférents à la circulation aérienne dans les Régions d'information de vol énumérées à l'Annexe II.

2. (a) Toute modification qu'une Partie contractante souhaite apporter à la liste de ses Régions d'information de vol figurant à l'Annexe II, fait l'objet d'une décision

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 1

som är enhälligt med avseende på avgivna röster om ändringen skulle leda till en förändring av gränserna för det totala luftrum som täcks av denna konvention.

(b) Varje ändring som inte leder till en sådan förändring skall likväl anmälas till organisationen av den berörda fördragsslutande parten.

3. I denna konvention innefattas i uttrycket "flygtrafik" civila luftfartyg samt de militär-, tull- och polisluftfartyg som tillämpar Internationella civila luftfartsorganisationens förfaranden.

På grundval av en särskild överenskommelse enligt artikel 2.2 b kan en fördragsslutande part begära att uttrycket "flygtrafik" skall innefatta övrig flygtrafik som bedrivs inom dess territorium.

#### *Artikel 4*

Organisationen skall vara en juridisk person. Inom de fördragsslutande parternas territorier har organisationen hela den rättskapacitet som en juridisk person kan ha enligt intern rätt. Bland annat skall den ha rätt att förvärva eller överlåta lös eller fast egendom och att föra talan. Om inte annat föreskrivs i denna konvention eller i stadgan i bilaga 1 skall organisationen företrädas av det verkställande organet, som skall handla i dess namn. Organet skall förvalta organisationens egendom.

#### *Artikel 5*

1. Generalförsamlingen skall bestå av företrädare för de fördragsslutande parterna på ministernivå.

de l'Assemblée générale à l'unanimité des suffrages exprimés lorsqu'elle aurait pour effet de modifier les limites de l'espace aérien couvert par la présente Convention.

(b) Toute modification qui n'a pas un tel effet sera néanmoins notifiée à l'Organisation par la Partie contractante intéressée.

3. Au sens de la présente Convention, l'expression "circulation aérienne" vise celle des aéronefs civils, ainsi que des aéronefs militaires, de douane et de police qui se conforment aux procédures de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Sur la base d'un accord particulier, tel que les accords visés à l'alinéa (b) du paragraphe 2 de l'article 2, une Partie contractante peut demander que l'expression "circulation aérienne" s'applique au reste du trafic évoluant sur son territoire.

#### *Article 4*

L'Organisation a la personnalité juridique. Sur le territoire des Parties contractantes, elle possède la capacité juridique la plus large reconnue aux personnes morales par les législations nationales; elle peut notamment acquérir ou aliéner des biens mobiliers ou immobiliers et ester en justice. Sauf dispositions contraires de la présente Convention ou des Statuts figurant en Annexe I, elle est représentée par l'Agence, qui agit au nom de l'Organisation. L'Agence gère le patrimoine de l'Organisation.

#### *Article 5*

1. L'Assemblée générale est composée de représentants des Parties contractantes au niveau ministériel.

Varje fördragsslutande part får utnämna flera delegater för att särskilt göra det möjligt att tillgodose både den civila luftfartens och det nationella försvarets intressen men skall endast äga en röst.

Chaque Partie contractante peut désigner plusieurs délégués afin, en particulier, de permettre la représentation des intérêts tant de l'aviation civile que de la défense nationale, mais ne dispose que d'un seul droit de vote.

2. Rådet skall bestå av företrädare för de fördragsslutande parterna på generaldirektörsnivå inom den civila luftfarten. Varje fördragsslutande part får utnämna flera delegater för att särskilt göra det möjligt att tillgodose både den civila luftfartens och det nationella försvarets intressen men skall endast äga en röst.

2. Le Conseil est composé de représentants des Parties contractantes au niveau des Directeurs généraux de l'Aviation civile. Chaque Partie contractante peut désigner plusieurs délégués afin, en particulier, de permettre la représentation des intérêts tant de l'aviation civile que de la défense nationale, mais ne dispose que d'un seul droit de vote.

3. Med avseende på ärenden som rör det gemensamma systemet för undervägsavgifter skall generalförsamlingen och rådet bestå av företrädare för de fördragsslutande parter som medverkar i det gemensamma systemet för undervägsavgifter enligt bestämmelserna i bilaga 4.

3. Pour les questions relatives au système commun de redevances de route, l'Assemblée générale et le Conseil sont composés des représentants des Parties contractantes participant au système commun de redevances de route dans les conditions prévues à l'Annexe IV.

4. Företrädare för internationella organisationer som kan bidra till organisationens arbete skall i mån av behov inbjudas av generalförsamlingen att i egenskap av observatörer medverka i organisationens organ.

4. Les représentants d'organisations internationales qui peuvent contribuer au travail de l'Organisation sont, en tant que de besoin, invités par l'Assemblée générale ou par le Conseil, à participer en tant qu'observateurs aux structures de travail de l'Organisation.

#### *Artikel 6*

#### *Article 6*

1. Med avseende på de fördragsslutande parterna, rådet och det verkställande organet skall generalförsamlingen fatta beslut, särskilt i de fall som avses i artikel 1.2 a.

1. L'Assemblée générale prend des décisions à l'égard des Parties contractantes, du Conseil et de l'Agence, en particulier dans les cas mentionnés à l'alinéa (a) du paragraphe 2 de l'article 1.

Generalförsamlingen skall vidare

En outre, l'Assemblée générale :

- (a) utse generaldirektör för det verkställande organet efter rekommendation av rådet;
- (b) godkänna inledande av förfarande på organisationens vägnar inför Permanenta skiljedomstolen i Haag i de fall som avses i artikel 34;
- (c) fastställa riktlinjer för driften av det gemensamma europeiska system för flödesplanering som avses i artikel 2.1 e;
- (d) godkänna de ändringar i bilaga 1 i reglerna för omröstning som avses i artikel 8.1;
- (e) godkänna de ändringar i bilagorna 2 och 4 i de regler för omröstning som avses i artikel 8.3;
- (f) företa en regelbundet återkommande granskning av organisationens uppgifter.
2. För att utarbeta gemensamma riktlinjer för undervägsavgifter skall generalförsamlingen i synnerhet
- (a) fastställa principerna för bedömning av de kostnader som de fördragsslutande parterna och organisationen kan påföra användarna för de hjälpmedel och flygtrafiktjänster en route som ställs till deras förfogande;
- (b) fastställa den formel som skall tillämpas vid beräkningen av undervägsavgifter;
- (c) fastställa principerna för befrielse från undervägsavgifter och kan vidare bestämma att för vissa kategorier flygningar som på så sätt
- (a) nomme le Directeur général de l'Agence sur recommandation du Conseil;
- (b) autorise la présentation de recours au nom de l'Organisation devant la Cour permanente d'arbitrage de La Haye dans les cas mentionnés à l'article 34;
- (c) établit les principes régissant l'exploitation du système européen commun de gestion des courants de trafic aérien prévu à l'alinéa (e) du paragraphe 1 de l'article 2;
- (d) approuve les amendements à l'Annexe I dans les conditions de vote prévues au paragraphe 1 de l'article 8;
- (e) approuve les amendements aux Annexes II et IV dans les conditions de vote prévues au paragraphe 3 de l'article 8;
- (f) procède à une revue périodique des tâches de l'Organisation.
2. Pour formuler la politique commune relative aux redevances de route, l'Assemblée générale, notamment:
- (a) établit les principes régissant la détermination des coûts imputables par les Parties contractantes et l'Organisation aux usagers pour les installations et services de navigation aérienne en route mis à leur disposition;
- (b) arrête la formule de calcul des redevances de route;
- (c) détermine les principes applicables en matière d'exonération de redevances de route et peut en outre décider que, pour certaines ca-

befriats från betalning av undervägsavgifter enligt bilaga 4 kan de åsamkade kostnaderna för flygtrafiktjänst och hjälpmedel en route återvinnas direkt av de fördragslutande parterna;

(d) godkänna rapporter från rådet som avser undervägsavgifter.

3. Generalförsamlingen kan

(a) hänskjuta alla ärenden som faller inom rådets behörighetsområde till rådet för granskning;

(b) delegera beslutsbefogenheter, när det är nödvändigt, till rådet i frågor som faller inom dess allmänna behörighetsområde enligt artikel 1.2 a;

(c) upprätta andra biträdande organ som den anser nödvändiga.

#### *Artikel 7*

1. Rådet kan enligt de befogenheter det tilldelas i denna konvention fatta beslut med avseende på de fördragsslutande parterna i ärenden som gäller de uppgifter vilka anges i artikel 2.1

2. Enligt de befogenheter att utöva tillsyn över det verkställande organet som rådet tilldelas i denna konvention

(a) skall det efter samråd med organisationer som företräder luftfartsanvändare och som rådet erkänt godkänna det verkställande organets arbetsplaner för fem respektive ett år som Organet lämnar in till rådet för fullgörande av de

tégories de vols ainsi exonérés du paiement des redevances de route qui relèvent de l'Annexe IV, les coûts encourus au titre des installations et services de navigation aérienne en route puissent être recouverts directement par les Parties contractantes;

(d) approuve les rapports du Conseil relatifs aux redevances de route.

3. L'Assemblée générale peut:

(a) renvoyer pour étude au Conseil toute question relevant de sa compétence;

(b) déléguer, lorsque nécessaire, au Conseil le pouvoir de prendre des décisions dans les matières relevant de sa compétence générale, visées à l'alinéa (a) du paragraphe 2 de l'article 1;

(c) établir tout autre organe subsidiaire qu'elle juge nécessaire.

#### *Article 7*

1. Le Conseil, en vertu des pouvoirs que lui confère la présente Convention, peut prendre des décisions à l'égard des Parties contractantes, en ce qui concerne les tâches mentionnées au paragraphe 1 de l'article 2.

2. Le Conseil, en vertu des pouvoirs de tutelle que lui confère la présente Convention à l'égard de l'Agence:

(a) approuve, après avoir consulté les organisations représentatives des usagers de l'espace aérien qu'il a reconnues, les programmes de travail quinquennaux et annuels de l'Agence que lui soumet cette dernière pour l'accomplissement des

uppgifter som avses i artikel 2, liksom femårsplanen för finansiering och budgeten innefattande de ekonomiska åtagandena, det verkställande organets verksamhetsberättelse samt de rapporter som lämnas in enligt artiklarna 2.2 c, 10.3 och 11.1 i stadgan för det verkställande organet;

(b) skall det godkänna principerna för det verkställande organets allmänna struktur;

(c) skall det övervaka det verkställande organets verksamhet inom området för luftfartsavgifter;

(d) skall det efter samråd med organisationer som företräder luftfartens användare och flygplatser, och som rådet erkänt, fastställa de allmänna villkoren för driften av det gemensamma europeiska systemet för flödesplanering enligt artikel 2.1 e, med vederbörlig hänsyn till staternas prerogativ med avseende på utnyttjandet av deras luftrum. Dessa allmänna villkor bör i synnerhet ange tillämpliga regler såväl som förfaranden för registrering av överträdelser av dessa regler;

(e) skall det utfärda direktiv till det verkställande organet på grundval av regelbundna redogörelser från detta, eller när rådet anser det nödvändigt för organets fullgörande av de uppgifter som det tilldelats, samt godkänna former för samarbete mellan det verkställande organet och berörda nationella organisationer för att ge organet möjlighet att utarbeta lämpliga förslag;

(f) skall det på förslag av general-

tâches visées à l'article 2, ainsi que le plan financier quinquennal et le budget, y compris les obligations financières, le rapport d'activité de l'Agence et les rapports présentés en application de l'alinéa (c) du paragraphe 2 de l'article 2, du paragraphe 3 de l'article 10 et du paragraphe 1 de l'article 11 des Statuts de l'Agence;

(b) approuve les principes qui régissent la structure générale de l'Agence;

(c) supervise les activités de l'Agence dans le domaine des redevances de navigation aérienne;

(d) détermine, après avoir consulté les organisations représentatives des usagers de l'espace aérien et des aéroports qu'il a reconnues, les conditions générales d'exploitation du système européen commun de gestion des courants de trafic aérien prévu à l'alinéa (e) du paragraphe 1 de l'article 2, en tenant dûment compte des prérogatives exercées par les Etats dans la gestion de leur espace aérien. Ces conditions générales doivent notamment prévoir les règles applicables, ainsi que les procédures de constatation du non-respect de ces règles;

(e) formule des directives à l'intention de l'Agence, au vu des comptes rendus réguliers fournis par celle-ci, ou chaque fois qu'il le juge nécessaire pour l'accomplissement des tâches confiées à l'Agence, et approuve les modalités de la coopération entre l'Agence et les structures nationales concernées pour permettre à l'Agence de préparer les propositions appropriées;

(f) désigne, sur proposition du Di-



direktören utse den revisionsfirma som skall vara revisionsnämnden behjälplig vid granskningen av redovisningen av samtliga inkomster och utgifter;	recteur général, la société d'auditeurs-conseil qui prête son concours à la Mission d'audit pour l'examen des comptes de l'ensemble des recettes et des dépenses;
(g) kan det kräva att det verkställande organets tjänster blir föremål för granskning med avseende på administration och teknik;	(g) peut demander que les services de l'Agence fassent l'objet d'inspections administratives et techniques;
(h) skall det bevilja generaldirektören ansvarsfrihet för budgetförvaltningen;	(h) donne décharge au Directeur général de sa gestion relative au budget;
(i) skall det godkänna generaldirektörens utnämningar av det verkställande organets direktörer;	(i) approuve la nomination par le Directeur général des Directeurs de l'Agence;
(j) skall det godkänna reglementet för generaldirektören, instruktion för personal, budgetförordningen och föreskrift om avtal;	(j) approuve le Statut du Directeur général, le Statut administratif du personnel, le Règlement financier et le Règlement des marchés;
(k) kan det bemyndiga det verkställande organet att inleda förhandlingar om de särskilda överenskommelser som avses i artikel 2, godkänna de överenskommelser som har förhandlats fram innan dessa läggs fram för generalförsamlingen för godkännande eller sluta avtal om befogenheter delegerats till rådet enligt bestämmelserna i artikel 13.3;	(k) peut autoriser l'ouverture par l'Agence de négociations relatives aux accords particuliers visés à l'article 2, adopte les accords négociés avant de les soumettre à l'approbation de l'Assemblée générale ou les conclut s'il bénéficie d'une délégation en vertu des dispositions du paragraphe 3 de l'article 13;
(l) skall det godkänna en föreskrift om dataskydd;	(l) approuve un Règlement sur la protection des données;
(m) skall det fastställa regler och procedurer för standarder, specifikationer och förfaranden med avseende på flygledningssystem och tjänster för fullgörandet av de uppgifter som anges i artikel 2.1 f.	(m) dans l'accomplissement des tâches visées à l'alinéa (f) du paragraphe 1 de l'article 2, fixe les règles et procédures applicables aux normes, spécifications et pratiques relatives aux systèmes et services de gestion de la circulation aérienne.
3. Rådet skall upprätta en kommission för kvalitets- och produktions-	3. Le Conseil établit une Commission d'examen des performances et

granskning och en kommission för säkerhetsbestämmelser. Dessa kommissioner lägger fram förslag för rådet och får stöd och hjälp i administrativt hänseende från det verkställande organets funktioner som skall åtnjuta tillräcklig självständighet för att utöva sin verksamhet.

4. Rådet skall tillsätta en ständig kommitté för civil-militär samverkan.

5. Rådet skall tillsätta en revisionsnämnd till vilken den kan delegera uppgifter och, inom givna ramar, befogenheter.

6. Rådet kan till sin hjälp tillsätta andra kommittéer inom andra av organisationens verksamhetsområden.

7. Rådet kan delegera uppgifter och, inom givna ramar, befogenheter till kommittén för civil-militär samverkan och till varje kommitté som är tillsatt efter denna konventions ikraftträdande. En sådan delegering av uppgifter eller befogenheter hindrar inte rådet från att när som helst ta upp ett ärende inom ramen för sitt allmänna tillsynsuppdrag.

#### *Artikel 8*

1. Beslut av generalförsamlingen med avseende på de fördragsslutande parterna, särskilt med stöd av artikel 1.2 a och första punkten i artikel 6.1, eller av rådet, särskilt med stöd av artikel 1.2 b och artikel 7.1, skall fattas med en majoritet av antalet avgivna röster förutsatt att denna majoritet representerar minst tre fjärdedelar av de

une Commission de réglementation de la sécurité. Ces Commissions font des propositions au Conseil et bénéficient de l'assistance et de l'appui administratif des services de l'Agence, qui disposent d'une indépendance suffisante pour exercer leurs fonctions.

4. Le Conseil établit un Comité permanent d'interface civile-militaire.

5. Le Conseil établit une Mission d'audit à laquelle il peut accorder une délégation d'attribution et, dans des limites précises, une délégation de pouvoirs.

6. Le Conseil peut se faire assister par d'autres comités dans d'autres domaines d'activité de l'Organisation.

7. Le Conseil peut accorder une délégation d'attribution et dans des limites précises, une délégation de pouvoirs au Comité permanent d'interface civile-militaire et à tout comité créé après l'entrée en vigueur de la présente Convention. Ces délégations d'attributions ou de pouvoirs ne font pas obstacle à la faculté pour le Conseil d'évoquer à tout moment une affaire dans le cadre de sa mission de supervision générale.

#### *Article 8*

1. Les décisions prises à l'égard des Parties contractantes par l'Assemblée générale, notamment sur la base de l'alinéa (a) du paragraphe 2 de l'article 1 et du premier alinéa du paragraphe 1 de l'article 6, ou par le Conseil, notamment sur la base de l'alinéa (b) du paragraphe 2 de l'article 1 et du paragraphe 1 de l'article 7, sont

vägda avgivna rösterna enligt bestämmelserna om vägning i artikel 11 och minst tre fjärdedelar av de fördragsslutande parter som avgett sin röst.

acquises à la majorité des suffrages exprimés sous réserve que cette majorité représente au moins trois-quarts des suffrages pondérés exprimés selon la pondération prévue à l'article 11, et au moins trois-quarts des Parties contractantes exprimant un suffrage.

Denna regel gäller även beslut som fattas enligt artiklarna 2.1 i 2.1 p, 2.1 r, 2.1 s, 2.5, 6.1 a, 6.1 c, 6.1 d, 6.2, 6.3 b, 7.2 d, 7.2 j, 7.2 k, 7.3, 7.6, 7.7, 12, 13.2 och 13.3.

Cette règle est également applicable pour les décisions prises dans les cas mentionnés aux alinéas (i), (p), (r) et (s) du paragraphe 1 de l'article 2, au paragraphe 5 de l'article 2, aux alinéas (a), (c) et (d) du paragraphe 1 de l'article 6, au paragraphe 2 de l'article 6, à l'alinéa (b) du paragraphe 3 de l'article 6, aux alinéas (d), (j) et (k) du paragraphe 2 de l'article 7, aux paragraphes 3, 6 et 7 de l'article 7, à l'article 12 et aux paragraphes 2 et 3 de l'article 13.

Denna regel gäller även för beslut som fattas enligt artikel 3 i bilaga 4. Ett beslut om fastställande av de priser per enhet, tariffer och tillämpningsvillkor för systemet för undervägsavgifter som avses i artikel 3 c i bilaga 4, skall inte gälla för en fördragsslutande part som har röstat emot och beslutar sålunda. I detta fall är emellertid den fördragsslutande parten skyldig att lämna en förklaring och ange skälen för detta och kan inte ifrågasätta de gemensamma riktlinjerna enligt artikel 6.2.

Cette règle est également applicable pour les décisions prises en application de l'article 3 de l'Annexe IV. Dans les cas de détermination des taux unitaires, des tarifs et des conditions d'application du système de redevances de route mentionnés à l'alinéa (c) de l'article 3 de l'Annexe IV, une décision ne s'applique pas à une Partie contractante qui, ayant voté contre, en décide ainsi. Dans ce cas, cette Partie contractante a cependant l'obligation de présenter un exposé de ses raisons et ne peut remettre en cause la politique commune telle qu'elle est définie au paragraphe 2 de l'article 6.

2. För beslut av generalförsamlingen med avseende på det verkställande organet, särskilt beslut enligt artikel 1.2 a och c samt enligt artikel 6.1 första stycket eller av rådet, särskilt beslut med stöd av artikel 1.2 b och c, fordras en majo-

2. Les décisions prises à l'égard de l'Agence par l'Assemblée générale, notamment sur la base des alinéas (a) et (c) du paragraphe 2 de l'article 1 et du premier alinéa du paragraphe 1 de l'article 6, ou par le Conseil, notamment sur la base

ritet av antalet avgivna röster, förutsatt att denna majoritet representerar mer än hälften av antalet avgivna vägda röster enligt bestämmelserna om vägning i artikel 11 och mer än hälften av de fördragsslutande parter som avgett sin röst. När det gäller frågor av särskild vikt skall majoriteten omfatta minst tre fjärdedelar av antalet avgivna vägda röster i stället för mer än hälften om minst en tredjedel av de röstberättigade fördragsslutande parterna begär det.

Denna regel gäller även beslut som fattas i de fall som avses i artiklarna 6.1 b, 6.3 a, 7.2 a, 7.2 b, 7.2 c, 7.2 e till i, 7.2 l, 7.2 m, 9.2 och 10.2.

3. Beslut i ärenden som avser ansökningar om anslutning till organisationen enligt artikel 39, eventuella ändringar som vidtagits i bilaga 2, med undantag för det fall som avses i artikel 3.2 b och i bilaga 4, och villkoren för utträde eller anslutning enligt artiklarna 36.4 och 36.5 samt 38.3 och 38.4 skall dock vara enhälliga med avseende på de avgivna rösterna.

4. Beslut som fattas av generalförsamlingen och rådet är bindande för de fördragsslutande parterna och för det verkställande organet om inte annat föreskrivs i artikel 9.

des alinéas (b) et (c) du paragraphe 2 de l'article 1, sont acquises à la majorité des suffrages exprimés sous réserve que cette majorité représente plus de la moitié des suffrages pondérés exprimés selon la pondération prévue à l'article 11 et plus de la moitié des Parties contractantes exprimant un suffrage. Dans les cas d'une importance particulière et à condition qu'au moins un tiers des Parties contractantes ayant voix délibérative en fassent la demande, la majorité doit représenter au moins trois-quarts des suffrages pondérés exprimés au lieu de plus de la moitié.

Cette règle est également applicable pour les décisions prises dans les cas mentionnés à l'alinéa (b) du paragraphe 1 de l'article 6, à l'alinéa (a) du paragraphe 3 de l'article 6, aux alinéas (a) à (c) et (e) à (i), (l) et (m) du paragraphe 2 de l'article 7, au paragraphe 2 de l'article 9 et au paragraphe 2 de l'article 10.

3. Toutefois, les décisions sont prises à l'unanimité des suffrages exprimés en ce qui concerne les demandes d'adhésion à l'Organisation mentionnées à l'article 39, les modifications éventuelles apportées à l'Annexe II, à l'exception du cas visé à l'alinéa (b) du paragraphe 2 de l'article 3, et à l'Annexe IV, et les conditions de retrait ou d'adhésion mentionnées aux paragraphes 4 et 5 de l'article 36 et aux paragraphes 3 et 4 de l'article 38.

4. Les décisions prises par l'Assemblée générale et le Conseil ont force d'obligation à l'égard des Parties contractantes et de l'Agence sous réserve des dispositions de l'article 9.

1. Om en fördragsslutande part underrättar generalförsamlingen eller rådet om att överordnade nationella hänsyn, som hänför sig till dess försvar eller säkerhet, hindrar den från att handla enligt ett beslut som fattats med en majoritet av de avgivna rösterna enligt artikel 8.1 ovan, får den avvika från detta beslut under förutsättning att den meddelar generalförsamlingen eller rådet sina skäl och anger om

(a) det gäller en angelägenhet med avseende på vilken det inte föreligger några invändningar mot att beslutet träder i kraft för de övriga fördragsslutande parterna men att den förutnämnda fördragsslutande parten för sin del inte kommer att tillämpa beslutet eller kommer att tillämpa det endast delvis;

(b) avvikelser avser en angelägenhet av sådan vikt för dess nationella försvar och säkerhet att beslutet överhuvudtaget inte bör genomföras förrän ett andra beslut fattats enligt den ordning som anges i punkt 2 b nedan;

2. (a) I händelse av att omständigheter enligt punkt 1 a ovan föreligger, skall generaldirektören minst en gång om året lämna generalförsamlingen eller rådet en redogörelse för framstegen i det arbete som syftar till att ingen fördragsslutande part skall avvika.

(b) I händelse av att omständigheter enligt punkt 1 b ovan föreligger, skjuts genomförandet av beslutet upp och detta läggs inom en tidrymd som skall fastställas fram för

1. Si une Partie contractante notifie à l'Assemblée générale ou au Conseil que des raisons impératives d'intérêt national touchant la défense nationale ou la sécurité l'empêchent de donner suite à une décision prise à la majorité des suffrages exprimés dans les conditions prévues au paragraphe 1 de l'article 8 ci-dessus, elle peut déroger à ladite décision sous réserve de présenter à l'Assemblée générale ou au Conseil un exposé de ces raisons et une déclaration précisant si:

(a) il s'agit d'une question telle qu'il n'y a pas d'objection à ce que la décision prenne effet pour les autres Parties contractantes, étant précisé que pour sa part, ladite Partie contractante n'appliquera pas la décision ou l'appliquera seulement en partie;

(b) il s'agit d'une question d'une importance telle pour ses intérêts nationaux de défense et de sécurité que la décision ne doit pas être mise en oeuvre du tout sans la prise d'une seconde décision, selon les modalités énoncées à l'alinéa (b) du paragraphe 2 ci-après.

2. (a) Dans le cas où les modalités énoncées à l'alinéa (a) du paragraphe 1 sont d'application, le Directeur général rend compte, à l'Assemblée générale ou au Conseil, au moins une fois par an, de l'avancement des travaux visant à ce qu'aucune Partie contractante ne déroge.

(b) Dans le cas où les modalités énoncées à l'alinéa (b) du paragraphe 1 sont d'application, la mise en oeuvre de la décision est suspendue et celle-ci est, dans un délai à dé-

generalförsamlingen för ett andra beslut, även om det första beslutet fattades av rådet. Om denna nya granskning ger till följd att det andra beslutet bekräftar det första, kan en fördragsslutande part avvika från detta enligt villkoren i punkt 1 a ovan. Generalförsamlingen prövar det första beslutet på nytt inom en tidsfrist som inte får överstiga ett år.

3. I händelse av krig eller konflikt påverkar bestämmelserna i denna konvention inte någon av de berörda fördragsslutande parternas handlingsfrihet. Samma princip gäller i händelse av en nationell krissituation eller ett undantagstillstånd. I synnerhet kan varje fördragsslutande part tillfälligt återta ansvaret helt eller delvis för flygtrafikledningstjänsterna i sitt eget luftrum på grund av överordnade nationella intressen, särskilt vad gäller försvarsområdet. Utformningen av det europeiska systemet för flygledningstjänster bör möjliggöra ett effektivt återtagande av dessa tjänster i överensstämmelse med de fördragsslutande parternas behov.

#### *Artikel 10*

1. Fördragsslutande parts årliga bidrag till budgeten skall fastställas för varje räkenskapsår enligt följande formel för fördelning:

(a) De första 30 procenten av bidraget skall beräknas i proportion till värdet av den fördragsslutande partens bruttonationalprodukt beräknad på det sätt som anges i punkt 2 nedan;

terminer, soumise à l'Assemblée générale pour une deuxième décision, même si la première est une décision du Conseil. Si comme suite à ce nouvel examen, la deuxième décision confirme la première, une Partie contractante peut y déroger dans les conditions prévues à l'alinéa (a) du paragraphe 1 ci-dessus. L'Assemblée générale réexaminera la première décision dans un délai ne pouvant excéder un an.

3. En cas de guerre ou de conflit, les dispositions de la présente Convention ne peuvent porter atteinte à la liberté d'action d'aucune des Parties contractantes affectées. Le même principe est d'application en cas de situation de crise ou d'urgence nationale. Chaque Partie contractante peut notamment reprendre temporairement la responsabilité, en tout ou en partie, des services de la circulation aérienne dans l'espace aérien relevant de sa compétence pour des raisons impératives d'intérêt national, notamment dans le domaine de la défense. L'architecture du système européen de gestion de la circulation aérienne doit permettre la reprise effective de ces services en conformité avec les besoins des Parties contractantes.

#### *Article 10*

1. La contribution annuelle de chacune des Parties contractantes au budget est, pour chaque exercice, déterminée selon la formule de répartition ci-après:

(a) une première fraction, à concurrence de 30 % de la contribution, est calculée proportionnellement à la valeur du produit national brut de la Partie contractante tel qu'il est défini au paragraphe 2 ci-des-

sous;

(b) Återstående 70 procent av bidraget skall beräknas i förhållande till värdet av den fördragsslutande partens kostnadsbas för hjälpmedel och tjänster en route enligt definition i punkt 3 nedan.

(b) une deuxième fraction, à concurrence de 70 % de la contribution, est calculée proportionnellement à la valeur de l'assiette des redevances de route de la Partie contractante telle qu'elle est définie au paragraphe 3 ci-dessous.

2. Den bruttonationalprodukt som skall ligga till grund för beräkningarna skall erhållas från statistik sammanställd av OECD – eller om sådan statistik inte är tillgänglig, från statistik sammanställd av något annat organ som erbjuder likvärdiga garantier och som utsetts enligt ett beslut av rådet – genom att beräkna det aritmetiska medelvärdet för de senaste tre åren för vilka denna statistik finns tillgänglig. Värdet av bruttonationalprodukten skall vara det värde som beräknas på grundval av produktionskostnad och gällande priser uttryckt i lämplig europeisk beräkningsenhet.

2. Le produit national brut qui est pris en compte est celui qui résulte des statistiques établies par l'Organisation de coopération et de développement économiques - ou à défaut par tout organisme offrant des garanties équivalentes et désigné en vertu d'une décision du Conseil - en calculant la moyenne arithmétique des trois dernières années pour lesquelles ces statistiques sont disponibles. Il s'agit du produit national brut au coût des facteurs et aux prix courants exprimé dans l'unité de compte européenne appropriée.

3. Den kostnadsbas för hjälpmedel och tjänster en route som skall användas för beräkningarna skall vara den kostnadsbas som upprättats för det näst sista året före det aktuella räkenskapsåret.

3. L'assiette des redevances de route qui est prise en compte est celle établie pour la pénultième année précédant l'exercice budgétaire en question.

### *Artikel 11*

### *Article 11*

1. Det vägningsförfarande som avses i artikel 8 skall beräknas enligt följande tabell:

1. La pondération prévue à l'article 8 est déterminée selon le tableau suivant:

Fördragsslutande parts årliga bidrag i procent av summan av årliga bidrag från samtliga fördragsslutande parter.

Pourcentage de la contribution annuelle d'une Partie Nombre contractante par rapport aux contributions annuelles de voix de l'ensemble des Parties contractantes

	Antal röster
Mindre än 1 %.	1
Från 1 till mindre än 2 %	2

Inférieur à 1%	1
De 1 à moins de 2 %	2

Från 2 till mindre än 3 %	3	De 2 à moins de 3 %	3
Från 3 till mindre än 4½ %	4	De 3 à moins de 4½ %	4
Från 4 ½ till mindre än 6 %	5	De 4½ à moins de 6 %	5
Från 6 till mindre än 7½ %	6	De 6 à moins de 7½ %	6
Från 7½ till mindre än 9 %	7	De 7½ à moins de 9 %	7
Från 9 till mindre än 11 %	8	De 9 à moins de 11 %	8
Från 11 till mindre än 13 %	9	De 11 à moins de 13 %	9
Från 13 till mindre än 15 %	10	De 13 à moins de 15 %	10
Från 15 till mindre än 18 %	11	De 15 à moins de 18 %	11
Från 18 till mindre än 21 %	12	De 18 à moins de 21 %	12
Från 21 till mindre än 24 %	13	De 21 à moins de 24 %	13
Från 24 till mindre än 27 %	14	De 24 à moins de 27 %	14
Från 27 till mindre än 30 %	15	De 27 à moins de 30 %	15
30 %	16	30%	16

2. Antalet röster skall inledningsvis fastställas med verkan från dagen för ikraftträdandet av det protokoll som öppnades för undertecknande i Bryssel 1997 genom hänvisning till ovanstående tabell och enligt regeln i artikel 10 ovan för fastställande av de fördragsslutande parternas årliga bidrag till organisationens budget.

3. Om en stat ansluter sig skall antalet röster för de fördragsslutande parterna fastställas på nytt enligt samma förfarande.

4. Antalet röster skall varje år fastställas på nytt i enlighet med ovanstående bestämmelser.

#### *Artikel 12*

Generalförsamlingen och rådet skall fastställa sina egna arbetsordningar, som bland annat skall innehålla regler om val av en ordförande och vice ordförande samt tillämpningsregler för omröstningsprocedur och beslutsamässighet.

#### *Artikel 13*

1. Organisationen skall med rele-

2. La fixation initiale du nombre de voix est faite, à compter de l'entrée en vigueur du Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, par référence au tableau ci-dessus et conformément à la règle de détermination des contributions annuelles des Parties contractantes au budget de l'Organisation qui figure à l'article 10 ci-dessus.

3. En cas d'adhésion d'un Etat, il est procédé de la même manière à une nouvelle fixation du nombre de voix des Parties contractantes.

4. Il est procédé chaque année à une nouvelle fixation du nombre des voix, selon les dispositions prévues ci-dessus.

#### *Article 12*

L'Assemblée générale et le Conseil établissent leur Règlement intérieur, qui fixe notamment les règles régissant l'élection d'un Président et d'un Vice-Président, ainsi que les règles d'application de la procédure de scrutin et du quorum.

#### *Article 13*

1. L'Organisation entretient avec



vanta stater och internationella organisationer upprätthålla förbindelser som är nödvändiga för att organisationens mål skall förverkligas.

les Etats et les autres organisations internationales intéressés les relations utiles à la réalisation de son objet.

2. Generalförsamlingen skall med beaktande av bestämmelserna i artikel 7.2 k, punkt 3 i denna artikel och artikel 15 ensam vara bemyndigad att på organisationens vägnar ingå de särskilda överenskommelser som är nödvändiga för fullgörandet av de uppgifter som anges i artikel 2.

2. L'Assemblée générale est, sans préjudice des dispositions de l'alinéa (k) du paragraphe 2 de l'article 7, du paragraphe 3 du présent article et de l'article 15, seule compétente pour conclure au nom de l'Organisation les accords particuliers nécessaires à l'exécution des tâches prévues à l'article 2.

3. På rådets förslag kan generalförsamlingen till detta delegera beslutet att ingå de särskilda överenskommelser som är nödvändiga för fullgörandet av de uppgifter som avses i artikel 2.

3. L'Assemblée générale peut, sur proposition du Conseil, déléguer à ce dernier la décision de conclure les accords particuliers nécessaires à l'exécution des tâches prévues à l'article 2.

#### *Artikel 14*

#### *Article 14*

De särskilda överenskommelser som avses i artikel 2 skall fastställa uppgifter, rättigheter och förpliktelser för var och en av parterna i överenskommelsen samt de ekonomiska villkoren och skall ange de åtgärder som skall vidtas. Det verkställande organet får förhandla om sådana överenskommelser enligt bestämmelserna i artikel 7.2 k.

Les accords particuliers prévus à l'article 2 doivent fixer les tâches, droits et obligations respectifs des Parties aux accords ainsi que les conditions de financement et déterminer les mesures à prendre. Ils peuvent être négociés par l'Agence dans les conditions prévues à l'alinéa (k) du paragraphe 2 de l'article 7.

#### *Artikel 15*

#### *Article 15*

Inom ramen för rådets direktiv får det verkställande organet upprätta de förbindelser som är oundgängliga för samordning av flygtrafik och för tillhandahållandet av dess egna tjänster med lämpliga offentliga eller privata tjänsteorganisationer hos de fördragsslutande parterna, icke medlemsstater eller internationella organisationer. I detta syfte får avtal av rent administrativ, teknisk eller kommersiell karaktär ingås av det verkställande organet på organisationens vägnar i

Dans le cadre des directives données par le Conseil, l'Agence peut établir avec les services techniques intéressés, publics ou privés, relevant des Parties contractantes, de Parties non contractantes ou d'organismes internationaux, les relations indispensables à la coordination de la circulation aérienne et au fonctionnement de ses propres services. Elle peut conclure à cet effet, au nom de l'Organisation, sous réserve d'en informer le Conseil, des contrats de caractère purement ad-

den mån som de är nödvändiga för organets verksamhet, på villkor att detta underrättar rådet om ingångna avtal.

### *Artikel 16*

1. Karaktären av samhällsintresse skall när det behövs erkännas enligt den interna rätten med de följder som bestämmelserna i denna rätt får i samband med expropriation i det allmännas intresse vad gäller förvärv av fast egendom som är nödvändig för lokalisering av organisationens installationer under förutsättning av den berörda regeringens samtycke. Expropriationsförfarande grundat på samhällsintresse får sättas i gång av den berörda statens behöriga myndigheter, i enlighet med dess interna rätt, för förvärv av sådan egendom när en uppgörelse i godo inte går att uppnå.

2. Inom de fördragsslutande parter territorier där det förfarande som avses i föregående punkt inte finns kan organisationen utnyttja de förfaranden för tvångsköp som kan användas till förmån för civil luftfart och telekommunikationer.

3. De fördragsslutande parterna erkänner organisationens rätt att med avseende på alla installationer som görs och tjänster som införs för deras räkning inom deras respektive territorier utnyttja tillämpningen av intern rätt vad gäller de restriktioner i äganderätten till fast egendom som kan föreligga till förmån för samhällsintresset i samband med inhemska tjänster för samma ändamål och särskilt i fråga om servitut.

4. Organisationen skall bära de kostnader som blir en följd av tillämpningen av bestämmelserna i

ministratif, technique ou commercial dans la mesure où ils sont nécessaires à son fonctionnement.

### *Article 16*

1. Le caractère d'utilité publique est reconnu, le cas échéant, conformément aux législations nationales, avec les effets qui découlent des dispositions de celles-ci relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique, aux acquisitions immobilières nécessaires à l'implantation des installations de l'Organisation, sous réserve de l'accord des gouvernements intéressés. La procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique pourra être diligentée par les autorités compétentes de l'Etat en cause, conformément à sa législation nationale, en vue de réaliser ces acquisitions à défaut d'accord amiable.

2. Sur le territoire des Parties contractantes où la procédure visée au paragraphe précédent n'existe pas, l'Organisation peut bénéficier des procédures d'acquisition forcée utilisables au profit de l'aviation civile et des télécommunications.

3. Les Parties contractantes reconnaissent à l'Organisation, pour les ouvrages et services établis pour son compte sur leurs territoires respectifs, le bénéfice de l'application des réglementations nationales relatives aux limitations du droit de propriété immobilière qui existeraient dans l'intérêt public au profit des services nationaux pour le même objet et notamment de celles qui concernent les servitudes d'utilité publique.

4. L'Organisation supportera les frais découlant de l'application des dispositions du présent article, y

denna artikel, inklusive den ersättning som skall betalas enligt lagen i den stat inom vars territorium egendomen är belägen.

#### *Artikel 17*

Vid utförande av de uppgifter som avses i artikel 2.2 b skall det verkställande organet tillämpa de föreskrifter som gäller inom de fördragsslutande parternas territorier och i de luftrum där de anförtrotts tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster enligt de internationella överenskommelser som de är parter i.

#### *Artikel 18*

Vid utförande av de uppgifter som avses i artikel 2.2 b skall det verkställande organet inom gränserna för flygtrafikledningstjänsternas befogenheter ge befälhavarna på luftfartyg alla nödvändiga instruktioner. Befälhavarna på luftfartyg är skyldiga att lyda dessa instruktioner utom i de fall av force majeure som förutses i de föreskrifter som avses i föregående artikel.

#### *Artikel 19*

1. När organisationen utför de uppgifter som avses i artikel 2.1 e, skall den i överensstämmelse med de allmänna villkoren enligt artikel 7.2 d fastställa nödvändiga åtgärder för reglering och meddela dem till lufttrafikföretag och vederbörande flygtrafikledningstjänster. De fördragsslutande parterna skall säkerställa att lufttrafikföretag, befälhavare på luftfartyg och vederbörande flygtrafikledningstjänster följer dessa bestämmelser om inte tvingande säkerhetsskäl hindrar dem.

compris le montant des indemnités dues conformément à la législation de l'Etat sur le territoire duquel les biens sont situés.

#### *Article 17*

Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa (b) du paragraphe 2 de l'article 2, l'Agence applique les règlements en vigueur sur les territoires des Parties contractantes et dans les espaces aériens pour lesquels la fourniture des services de la circulation aérienne leur est confiée en vertu des accords internationaux auxquels elles sont parties.

#### *Article 18*

Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa (b) du paragraphe 2 de l'article 2, et dans la limite des droits conférés aux services de la circulation aérienne, l'Agence donne aux commandants de bord toutes instructions nécessaires. Ils sont tenus de s'y conformer, hormis les cas de force majeure envisagés dans les règlements mentionnés à l'article précédent.

#### *Article 19*

1. Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa (e) du paragraphe 1 de l'article 2, l'Organisation détermine, conformément aux conditions générales prévues à l'alinéa (d) du paragraphe 2 de l'article 7, les mesures de régulation nécessaires, et les communique aux exploitants d'aéronefs et aux services appropriés de la circulation aérienne. Les Parties contractantes veillent à ce que les exploitants d'aéronefs, les commandants de bord et les services appropriés de la circulation aérienne se conforment

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 1

à ces mesures, sauf raisons impérieuses de sécurité.

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 1

2. En fördragsslutande part bär ensam ansvaret för att dess flygtrafikledningstjänst respekterar de allmänna villkor och de åtgärder för reglering som avses i punkt 1 ovan.

2. Le respect, par les services de la circulation aérienne d'une Partie contractante, des conditions générales ou des mesures de régulation mentionnées au paragraphe 1 du présent article relève de la responsabilité exclusive de ladite Partie contractante.

3. I händelse av att ett lufttrafikföretag eller en befälhavare på ett luftfartyg inte efterkommer de allmänna villkor eller de åtgärder för reglering som avses i punkt 1 ovan, kan rättsliga åtgärder vidtas mot överträdaren på organisationens begäran:

3. A la requête de l'Organisation, en cas d'inobservation des conditions générales ou des mesures de régulation mentionnées au paragraphe 1 du présent article par un exploitant d'aéronef ou un commandant de bord, la procédure de poursuite d'un contrevenant peut être engagée:

(a) av den fördragsslutande parten där överträdelsen konstaterades, inom dess eget territorium;

(a) par la Partie contractante où l'inobservation a été constatée, sur son territoire;

(b) av organisationen i enlighet med de jurisdiktionsregler som anges i artikel 35 om den fördragsslutande parten inom vars område de rättsliga åtgärderna skall vidtas medger detta.

(b) par l'Organisation conformément aux chefs de compétence énoncés à l'article 35, si la Partie contractante sur le territoire de laquelle la procédure doit être engagée en est d'accord.

4. De fördragsslutande parterna är förpliktade att med sin nationella lagstiftning införliva bestämmelser som säkerställer att de allmänna villkor som förutses i artikel 7.2 d efterlevs.

4. Les Parties contractantes sont tenues d'incorporer dans leur législation nationale des dispositions assurant le respect des conditions générales prévues à l'alinéa (d) du paragraphe 2 de l'article 7.

#### *Artikel 20*

#### *Article 20*

Vid utförandet av de uppgifter som avses i artikel 2.1 e och i tillämpliga fall i artikel 2.2 b skall överträdelser av flygtrafikföreskrifter som görs i det luftrum där det verkställande organet utför dessa uppgifter registreras i rapporter av tjänstemän som särskilt bemyndigats av organet för denna uppgift

Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa (e) du paragraphe 1 de l'article 2 ainsi que, le cas échéant, des tâches prévues à l'alinéa (b) du paragraphe 2 de l'article 2, les infractions à la réglementation de la navigation aérienne commises dans l'espace aérien où l'Agence exerce ces tâches sont constatées dans les

utan att det påverkar den rätt som de fördragsslutande parternas tjänstemän har enligt nationell lagstiftning att rapportera överträdelser av samma slag. De ovan nämnda rapporterna skall ha samma verkan inför nationella domstolar som de som avfattas av statliga tjänstemän med kompetens att rapportera överträdelser av samma slag.

procès-verbaux par des agents spécialement commissionnés par elle à cet effet, sans préjudice du droit reconnu par les législations nationales aux agents des Parties contractantes de constater les infractions de même nature. Les procès-verbaux visés ci-dessus ont devant les tribunaux nationaux la même valeur que ceux dressés par les agents nationaux qualifiés pour constater les infractions de même nature.

#### *Artikel 21*

1. Spridningen av skrifter och annat informationsmaterial som skickas från eller till organisationen i samband med dess officiella verksamhet får inte begränsas på något sätt.

2. Organisationen skall åtnjuta en behandling med avseende på tjänstemeddelanden och överföring av alla sina dokument som inte är mindre förmånlig än den som varje fördragsslutande part beviljar jämförliga internationella organisationer.

#### *Artikel 22*

1. Organisationen skall vara befriad från alla pålagor, skatter och avgifter med avseende på sin tillkomst, upplösning eller likvidation inom de fördragsslutande parternas territorier.

2. Organisationen skall vara befriad från alla pålagor, skatter och avgifter som är förenade med förvärvet av den fasta egendom som är nödvändig för att den skall kunna genomföra sitt uppdrag.

3. Organisationen skall vara befriad från alla direkta skatter som är tillämpliga på den liksom på dess

#### *Article 21*

1. La circulation des publications et des autres supports d'information expédiés par l'Organisation ou destinés à celle-ci, et correspondant à ses activités officielles n'est soumise à aucune restriction.

2. Pour ses communications officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement aussi favorable que celui accordé par chaque Partie contractante aux organisations internationales similaires.

#### *Article 22*

1. L'Organisation est exonérée sur le territoire des Parties contractantes, de tous droits et taxes à l'occasion de sa constitution, de sa dissolution et de sa liquidation.

2. Elle est exonérée des droits et taxes auxquels donneraient lieu les acquisitions de biens immobiliers nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

3. Elle est exonérée de tous impôts directs susceptibles de s'appliquer à elle-même, ainsi qu'à ses biens,

- |   |   |
|---|---|
| egendom, tillgångar och inkomster.  | avoirs et revenus.  |
| 4. Organisationen skall vara befriad från alla indirekta skatter som faller på den till följd av en låneemission.                     | 4. Elle est exonérée des perceptions fiscales indirectes que pourraient entraîner les émissions d'emprunts et dont elle serait personnellement débitrice. |
| 5. Den skall befrias från all beskattning som har karaktären av undantag eller diskriminering.  | 5. Elle est exonérée de tout impôt de caractère exceptionnel ou discriminatoire.  |
| 6. De typer av befrielse som avses i denna artikel gäller inte för de skatter och avgifter som inkasseras för allmännyttiga tjänster. | 6. Les exonérations prévues au présent article ne s'étendent pas aux impôts et taxes perçus en rémunération de services d'utilité générale.               |

*Artikel 23*

*Article 23*

- |  |  |
|--|--|
| 1. Organisationen skall vara befriad från alla tullavgifter, skatter och andra avgifter med motsvarande verkan utom sådana som avser utförda tjänster och skall undantas från varje import- eller exportförbud eller begränsning med avseende på material, utrustning, förråd och andra artiklar som importeras för organisationens tjänstebruk och som är avsedda för organisationens byggnader och installationer eller för dess verksamhet. | 1. L'Organisation est exonérée de tous droits de douane et taxes ou redevances d'effet équivalent, autres que des redevances représentatives de services rendus, et exemptée de toute prohibition et restriction d'importation ou d'exportation en ce qui concerne les matériaux, matériels, fournitures et autres objets importés pour l'usage officiel de l'Organisation et destinés aux immeubles et installations de l'Organisation ou à son fonctionnement. |
| 2. De varor som sålunda importeras får inte säljas, lånas ut eller överlåtas mot eller utan betalning inom den fördragsslutande parts territorium dit de införts utom på de villkor som fastställts av den berörda fördragsslutande partens regering.  | 2. Les marchandises ainsi importées ne peuvent être ni vendues, ni prêtées ou cédées, soit à titre gratuit soit à titre onéreux, sur le territoire de la Partie contractante dans laquelle elles auront été introduites, sauf dans les conditions fixées par le gouvernement de la Partie contractante intéressée.   |
| 3. Alla kontrollåtgärder som anses lämpliga får vidtas för att säkerställa att den materiel och utrustning, de förråd och andra artiklar som avses i punkt 1 och som importeras för överlämnande till organisationen verkligen har leve-   | 3. Toutes mesures de contrôle jugées utiles pourront être prises pour s'assurer que les matériaux, matériels, fournitures et autres objets indiqués au premier paragraphe et importés à destination de l'Organisation ont bien été livrés à ladite   |

rerats till denna organisation och faktiskt används för dess officiella byggnader och installationer eller för dess verksamhet.

4. Organisationen skall befrias från alla tullavgifter och undantas från varje import- eller exportförbud eller begränsning med avseende på de tryckalster som omfattas av artikel 13 i den stadga som är en bilaga till denna konvention.

#### *Artikel 24*

1. Organisationen får inneha vilken valuta som helst och ha konton i varje valuta i den mån det är nödvändigt för att utföra de transaktioner som fordras för dess syfte.

2. De fördragsslutande parterna åtar sig att ge organisationen nödvändiga bemyndiganden för alla överföringar av kapital som är förenade med upprättandet av organisationen och med dess verksamhet, innefattande emission av lån och räntebetalningar för lån när låneemissionerna har bemyndigats av den berörda fördragsslutande partens regering, enligt de villkor som är fastställda i nationella föreskrifter och internationella överenskommelser, vilketdera som är tillämpligt.

#### *Artikel 25*

1. Det verkställande organet får vända sig till kvalificerade personer som är medborgare i de fördragsslutande parterna med begäran om deras tjänster.

2. Organisationens personal och familjemedlemmar som ingår i deras hushåll skall undantas från inrese restriktioner och bestämmelser om registrering av utlänningar, på samma sätt som vanligen beviljas

Organisation et affectés aux immeubles et installations officiels ou à son fonctionnement.

4. L'Organisation est exonérée de tous droits de douane et exemptée de toute prohibition ou restriction d'importation ou d'exportation en ce qui concerne les publications visées à l'article 13 des Statuts ci-annexés.

#### *Article 24*

1. L'Organisation peut détenir toutes devises et avoir des comptes en toutes monnaies dans la mesure nécessaire à l'exécution des opérations répondant à son objet.

2. Les Parties contractantes s'engagent à lui accorder les autorisations nécessaires pour effectuer, suivant les modalités prévues dans les règlements nationaux et accords internationaux applicables, tous les mouvements de fonds auxquels donneront lieu la constitution et l'activité de l'Organisation y compris l'émission et le service des emprunts lorsque l'émission de ces derniers aura été autorisée par le gouvernement de la Partie contractante intéressée.

#### *Article 25*

1. L'Agence peut faire appel au concours de personnes qualifiées ressortissantes des Parties contractantes.

2. Les membres du personnel de l'Organisation ainsi que les membres de leur famille vivant à leur foyer bénéficient des exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 1

medlemmar av personalen i jämförliga internationella organisationer.

des étrangers généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales similaires.

3. (a) I tider av internationell kris skall de fördragsslutande parterna bevilja organisationens personal och de familjemedlemmar som ingår i deras hushåll samma möjligheter till repatriering som andra internationella organisationers personal.

3. (a) Les Parties contractantes accordent, en période de crise internationale, aux membres du personnel de l'Organisation et aux membres de leur famille vivant à leur foyer, les mêmes facilités de rapatriement que celles reconnues au personnel des autres organisations internationales.

(b) Bestämmelserna i a påverkar inte personalens förpliktelser mot organisationen.

(b) Les obligations du personnel de l'Organisation vis-à-vis de celle-ci ne sont pas affectées par la disposition du (a) ci-dessus.

4. Inget undantag får göras från bestämmelserna i punkterna 1 och 2 i denna artikel utom av skäl som rör allmän ordning, allmän säkerhet eller folkhälsan.

4. Il ne peut être fait exception aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article que pour des motifs tirés de l'ordre, de la sécurité ou de la santé publics.

5. Organisationens personal

5. Les membres du personnel de l'Organisation:

(a) skall beviljas befrielse från tull och andra avgifter än sådana som avser utförda tjänster när det gäller införande av deras personliga tillhörigheter, lösöre och andra hushållsartiklar som inte är nya och som de för in från utlandet när de först bosätter sig inom territoriet i fråga samt utförande av dessa tillhörigheter och lösöre när de lämnar sin tjänst;

(a) bénéficient de la franchise des droits et taxes de douane autres que les redevances ou impositions représentatives de services rendus, pour l'importation des effets personnels, meubles et autres objets de ménage usagés qu'ils apportent de l'étranger lors de leur premier établissement et pour la réexportation de ces mêmes effets, meubles et objets, lors de la cessation de leurs fonctions;

(b) får när de tillträder sin tjänst inom något av de fördragsslutande parternas territorier temporärt införa sin privata bil utan att erlagga tull och sedan, men inte senare än i samband med att deras tjänst upphör, utföra detta fordon tullfritt, dock i båda fallen med beaktande av villkor som den berörda för-

(b) peuvent, à l'occasion de leur prise de fonction sur le territoire de l'une des Parties contractantes, importer temporairement en franchise leur voiture automobile personnelle et ensuite, au plus tard à la fin de leur temps de service, réexporter ce véhicule en franchise, sous réserve, dans l'une et l'autre hypothèse, des



dragsslutande partens regering i varje särskilt fall anser nödvändiga;

conditions jugées nécessaires dans tous les cas particuliers, par le gouvernement de la Partie contractante intéressée;

(c) åtnjuter okränkbarhet för alla sina officiella dokument.

(c) jouissent de l'inviolabilité pour tous leurs papiers et documents officiels.

6. De fördragsslutande parterna är inte förpliktade att bevilja sina egna medborgare de förmåner som anges i punkterna 5 a och b ovan.

6. Il n'est pas fait obligation aux Parties contractantes d'accorder à leurs propres ressortissants les facilités prévues aux (a) et (b) du paragraphe 5 ci-dessus.

7. Förutom de privilegier, befrielser och förmåner som beviljas organisationens personal skall det verkställande organets generaldirektör åtnjuta immunitet mot åtal med avseende på handlingar, inklusive ord i tal och skrift, som han utför under sin tjänsteutövning. Denna immunitet gäller inte för trafikbrott eller skada som vållats av motorfordon som tillhör honom eller framförs av honom.

7. Le Directeur général de l'Agence, outre les privilèges, exemptions et facilités prévus pour le personnel de l'Organisation, jouit de l'immunité de juridiction pour ses actes, y compris ses paroles et écrits, accomplis dans le cadre de son activité officielle; cette immunité n'est pas applicable en cas d'infraction à la réglementation de la circulation routière ou en cas de dommage causé par un véhicule lui appartenant ou conduit par lui.

8. De berörda regeringarna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att garantera att överföringen av nettolöner sker utan restriktioner.

8. Les gouvernements intéressés prennent toutes mesures utiles pour assurer la liberté de transfert des salaires nets.

#### *Artikel 26*

#### *Article 26*

Representanter för de fördragsslutande parterna skall under tjänsteutövning och under sina resor till och från mötesplatsen åtnjuta okränkbarhet för alla sina officiella dokument.

Les représentants des Parties contractantes, dans l'exercice de leurs fonctions ainsi qu'au cours de leurs voyages à destination ou en provenance du lieu de réunion, jouissent de l'inviolabilité pour tous leurs papiers et documents officiels.

#### *Artikel 27*

#### *Article 27*

Organisationen, generaldirektören och organisationens personal skall på grund av sitt eget socialförsäkringssystem vara befriade från

En raison de son régime propre de prévoyance sociale, l'Organisation, le Directeur général et le personnel de l'Organisation sont exemptés de

obligatoriska avgifter till nationella försäkringskassor utan att det inverkar på överenskommelser mellan organisationen och de fördragslutande parterna som gällde vid ikraftträdandet av det protokoll som öppnades för undertecknande i Bryssel 1997.

#### *Artikel 28*

1. Organisationens kontraktsrättsliga ansvar bestäms av den lag som är tillämplig på avtalet i fråga.

2. Vad beträffar utomobligatorisk ansvarighet skall organisationen gottgöra skador som den orsakat genom vållande från dess organs sida eller av dess tjänstemän inom ramen för deras anställning i den mån som denna skada kan tillskrivas dem. Föregående bestämmelse utesluter inte rätten till annan ersättning enligt de avtalslutande parternas interna rätt.

#### *Artikel 29*

1. (a) Organisationens installationer är okränkbara. Organisationens egendom och tillgångar är undantagna från varje form av rekvisition, expropriation eller konfiskation.

(b) Organisationens arkiv och alla dess officiella dokument är okränkbara var de än är placerade.

2. Organisationens egendom och tillgångar får inte beslagtas och inte heller får de utmätas annat än genom domstolsbeslut. Ett sådant domstolsbeslut skall inte kunna meddelas om organisationen inte har underrättats på förhand om förfarandet och fått en tillräcklig frist

toutes contributions obligatoires à des organismes nationaux de prévoyance sociale, sans préjudice des arrangements existant entre l'Organisation et une Partie contractante lors de l'entrée en vigueur du Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997.

#### *Article 28*

1. La responsabilité contractuelle de l'Organisation est réglée par la loi applicable au contrat en cause.

2. En ce qui concerne la responsabilité non contractuelle, l'Organisation doit réparer les dommages causés par la faute de ses organes ou de ses agents dans l'exercice de leurs fonctions dans la mesure où ces dommages leur sont imputables. La disposition qui précède n'est pas exclusive du droit à d'autres réparations fondé sur la législation nationale des Parties contractantes.

#### *Article 29*

1. (a) Les installations de l'Organisation sont inviolables. Les biens et avoirs de l'Organisation sont exemptés de toute réquisition, expropriation et confiscation.

(b) Les archives de l'Organisation et tous les papiers et documents officiels lui appartenant sont inviolables en quelque endroit qu'ils se trouvent.

2. Les biens et avoirs de l'Organisation ne peuvent être saisis ni faire l'objet de mesures d'exécution forcée, si ce n'est par décision de justice. Cette décision de justice ne pourra être prise qu'à la condition que l'Organisation ait été informée dans un délai raisonnable de la

att bestrida beslutet. Organisationens installationer får dock inte beslagtas eller utmätas.

3. Behöriga myndigheter i den stat där organisationen har sitt huvudkontor och i andra stater där organisationens installationer och arkiv är placerade skall dock, efter att ha informerat det verkställande organets generaldirektör, få tillgång till dessa installationer och arkiv för att möjliggöra rättsliga utredningar och säkerställa verkställigheten av domstolsbeslut inom sina respektive territorier.

#### *Artikel 30*

1. Organisationen skall vid alla tillfällen samarbeta med de fördragsslutande parternas behöriga myndigheter för att underlätta god rättsskipning, säkerställa efterlevnaden av polisiära föreskrifter och förhindra varje missbruk som de i denna konvention uppräknade privilegierna, immuniteten, befrielserna och lättnaderna skulle kunna ge upphov till.

2. Organisationen skall så långt som det är möjligt underlätta utförandet av offentliga arbeten inom eller i närheten av alla fastigheter som anvisats för dess bruk inom de fördragsslutande parternas territorier.

#### *Artikel 31*

Vid utförandet av de uppdrag som avses i artikel 2.1 e och i tillämpliga fall artikel 2.2 b är internationella överenskommelser och nationella föreskrifter om tillträde till, överflygning av och säkerhet inom

procédure en question et qu'elle ait pu disposer de moyens adéquats pour développer sa défense. Toutefois, les installations de l'Organisation ne peuvent être saisies ni faire l'objet de mesures d'exécution forcée.

3. Toutefois, pour effectuer les enquêtes judiciaires et assurer l'exécution des décisions de justice sur leur territoire respectif, les autorités compétentes de l'Etat du siège et des autres pays où sont situées ces installations et archives ont accès, après en avoir avisé le Directeur général de l'Agence, aux installations et archives de l'Organisation.

#### *Article 30*

1. L'Organisation collabore en tout temps avec les autorités compétentes des Parties contractantes en vue de faciliter la bonne administration de la justice, d'assurer l'observation des règlements de police, et d'éviter tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges, immunités, exemptions ou facilités énumérés dans la présente Convention.

2. L'Organisation facilite dans la mesure du possible la réalisation des travaux d'intérêt public à exécuter sur le territoire des Parties contractantes à l'intérieur ou dans le voisinage des immeubles qui lui sont affectés.

#### *Article 31*

Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa (e) du paragraphe 1 de l'article 2 ainsi que, le cas échéant, des tâches prévues à l'alinéa (b) du paragraphe 2 de l'article 2 les accords internationaux et les régle-

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 1

de berörda fördragsslutande parternas territorier bindande för det verkställande organet, som skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa tillämpningen av sådana överenskommelser och föreskrifter.

#### *Artikel 32*

När det verkställande organet utför uppdrag som avses i artikel 2.1 e och i tillämpliga fall artikel 2.2 b är det skyldigt att lämna de fördragsslutande parter som begär det alla upplysningar om de luftfartyg för vilka det har ansvarighet i sin tjänsteutövning med avseende på den fördragsslutande partens luftfartyg för att berörda fördragsslutande parter skall kunna kontrollera att internationella överenskommelser och nationella föreskrifter tillämpas.

#### *Artikel 33*

De fördragsslutande parterna erkänner att det är nödvändigt för det verkställande organet att ha en balanserad ekonomi och åtar sig att ställa skäliga ekonomiska resurser till dess förfogande inom de gränser och på de villkor som anges i denna konvention och det verkställande organets stadga enligt bilaga 1.

#### *Artikel 34*

1. Varje tvist som uppstår mellan två eller flera fördragsslutande parter eller mellan en eller flera fördragsslutande parter och organisationen med avseende på tolkning, tillämpning eller fullgörande av denna konvention, särskilt vad

mentations nationales relatives à l'accès, au survol et à la sécurité du territoire des Parties contractantes concernées sont obligatoires pour l'Agence qui prend toutes mesures nécessaires à leur application.

#### *Article 32*

Dans l'exercice des tâches prévues à l'alinéa (e) du paragraphe 1 de l'article 2 ainsi que, le cas échéant, des tâches prévues à l'alinéa (b) du paragraphe 2 de l'article 2, l'Agence est tenue de donner aux Parties contractantes qui en formulent la demande toutes les informations relatives aux aéronefs dont elle a connaissance dans l'exercice de ses fonctions liées à l'espace aérien de la Partie contractante concernée, afin de permettre auxdites Parties contractantes concernées de contrôler l'application des accords internationaux et des réglementations nationales.

#### *Article 33*

Les Parties contractantes reconnaissent la nécessité pour l'Agence de réaliser son équilibre financier, et s'engagent à mettre à sa disposition les moyens financiers appropriés dans les limites et conditions définies par la présente Convention et les Statuts de l'Agence figurant en Annexe I.

#### *Article 34*

1. Tout différend survenant entre deux Parties contractantes ou davantage, ou entre une ou plusieurs Parties contractantes et l'Organisation, au sujet de l'interprétation, de l'application ou de l'exécution de la présente

gäller dess existens, giltighet eller upphörande, och som inte har kunnat slitas inom sex månader genom direkt förhandling eller genom någon annan metod skall hänskjutas till skiljedom vid Permanenta skiljedomstolen i Haag enligt domstolens frivilliga regler för skiljedom.

Convention, notamment en ce qui concerne son existence, sa validité ou sa résiliation, qui n'aura pu être réglé dans un délai de six mois par voie de négociations directes ou par tout autre mode de règlement, est soumis à l'arbitrage de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye, conformément au Règlement facultatif d'arbitrage de ladite Cour.

2. Antalet skiljedomare skall vara tre.

2. Le nombre d'arbitres est fixé à trois.

3. Skiljedomsförfarandet skall äga rum i Haag. Permanenta skiljedomstolens internationella byrå tjänstgör som kansli och tillhandahåller administrativa tjänster enligt domstolens anvisningar.

3. L'arbitrage a lieu à La Haye. Le Bureau international de la Cour permanente d'arbitrage sert de greffe et fournit des services administratifs suivant les instructions données par la Cour permanente d'arbitrage.

4. Permanenta skiljedomstolens beslut skall vara bindande för parterna i tvisten.

4. Les décisions de la Cour permanente d'arbitrage sont obligatoires pour les Parties au différend.

#### *Artikel 35*

#### *Article 35*

1. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i bilaga 4 om indrivning av undervägsavgifter har de fördragsslutande parternas domstolar ensamma behörighet att pröva tvister som kan uppstå mellan organisationen, företrädd av generaldirektören för det verkställande organet, och varje fysisk eller juridisk person med avseende på tillämpningen av beslut som härrör från organisationen.

1. Sans préjuger de l'application des dispositions de l'Annexe IV en matière de recouvrement forcé des redevances de route, les juridictions des Parties contractantes sont seules compétentes pour connaître des différends qui pourront naître entre l'Organisation, représentée par le Directeur général de l'Agence, et toute personne physique ou morale, relatifs à l'application des actes émanant de l'Organisation.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i bilaga 4 om indrivning av undervägsavgifter skall talan väckas inom den fördragsslutande parts territorium

2. Sans préjuger de l'application des dispositions de l'Annexe IV en matière de recouvrement forcé des redevances de route, la procédure est engagée dans la Partie contractante:

(a) där svaranden har sitt hemvist

(a) où le défendeur a son domicile

eller säte;

(b) där svaranden har ett driftsställe om varken hans hemvist eller säte är beläget inom en fördragsslutande parts territorium;

(c) när de behörighetsgrunder som anges i a) och b) ovan inte föreligger: där svaranden har tillgångar;

(d) när behörighetsgrunderna enligt a) till c) ovan inte föreligger: där Eurocontrol har sitt huvudkontor.

ou son siège;

(b) où le défendeur a un établissement commercial si son domicile ou son siège ne sont pas situés sur le territoire d'une Partie contractante;

(c) où le défendeur possède des avoirs, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux alinéas (a) et (b) ci-dessus;

(d) où EUROCONTROL a son siège, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux alinéas (a) à (c) ci-dessus.

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 1

### *Artikel 36*

1. De ändringar som vidtagits enligt villkoren i denna konvention i det verkställande organets stadga, vilken återfinns i bilaga 1, samt i artikel 16 och följande artiklar i bestämmelserna om det gemensamma systemet för undervägsavgifter, vilka återges i bilaga 4, skall gälla inom de fördragsslutande parternas territorium.

2. De skattebestämmelser som återges i bilaga 3 samt artiklarna 1 till och med 15 i bestämmelserna om det gemensamma systemet för undervägsavgifter i bilaga 4 kan inte ändras av generalförsamlingen.

3. Varje fördragsslutande part är bunden av bilaga 4 under en tid av fem år från dagen för denna konventions ikraftträdande. Denna tidsperiod om fem år förlängs automatiskt med femårsperioder. En fördragsslutande part som minst två år före utgången av den löpande femårsperioden skriftligen har underrättat generalförsamlingen om att den inte önskar en förlängning upphör att vara bunden av bilaga 4

### *Article 36*

1. Les amendements apportés dans les conditions prévues à la présente Convention, aux Statuts de l'Agence figurant en Annexe I et aux articles 16 et suivants des dispositions relatives au système commun de redevances de route figurant en Annexe IV sont valables et ont effet sur le territoire des Parties contractantes.

2. Les dispositions fiscales figurant en Annexe III et les articles 1 à 15 inclus des dispositions relatives au système commun de redevances de route figurant en Annexe IV ne sont pas susceptibles de modification par l'Assemblée générale.

3. Chaque Partie contractante est liée par l'Annexe IV pour une durée de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente Convention. Cette durée de cinq ans est automatiquement prorogée par périodes de cinq années. La Partie contractante qui a notifié par écrit à l'Assemblée générale, au moins deux ans avant l'expiration de la période en cours, qu'elle ne souhaite pas de prorogation n'est

vid utgången av denna period.

plus liée par l'Annexe IV à l'expiration de cette période.

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 1

4. Rättigheter och skyldigheter för den fördragsslutande part som frånträder överenskommelsen kan om så är nödvändigt bestämmas i en särskild överenskommelse som ingås mellan parten och organisationen.

4. Les droits et obligations de la Partie contractante se retirant peuvent être déterminés si nécessaire dans un accord particulier conclu entre celle-ci et l'Organisation.

Denna överenskommelse skall godkännas enhälligt med avseende på avgivna röster av generalförsamlingen. Den fördragsslutande part som frånträder överenskommelsen deltar inte i omröstningen.

Cet accord devra être approuvé à l'unanimité des suffrages exprimés par l'Assemblée générale, la Partie contractante se retirant ne participant pas au vote.

5. Den fördragsslutande part som inte längre är bunden av bilaga 4 kan när som helst skriftligen underätta generalförsamlingen om sin önskan att åter bindas av bestämmelserna i bilaga 4. Den fördragsslutande parten i fråga är på nytt bunden av bilaga 4 sex månader efter den dag när generalförsamlingen enhälligt, med avseende på antalet röster avgivna av de fördragsslutande parter som medverkar i det gemensamma systemet, har bifallit denna begäran. Den berörda fördragsslutande parten är bunden av bilaga 4 under en tid av fem år från och med den dag när den åter binds. Denna tidsperiod förlängs automatiskt på samma villkor som anges i punkt 3 ovan.

5. La Partie contractante qui n'est plus liée par l'Annexe IV peut à tout moment notifier à l'Assemblée générale, par écrit, son souhait d'être liée à nouveau par les dispositions de l'Annexe IV. La Partie contractante en question est à nouveau liée par l'Annexe IV six mois à compter du jour où l'Assemblée générale, statuant à l'unanimité des suffrages exprimés des Parties contractantes participant au système commun, aura accepté cette demande. Ladite Partie contractante est liée par l'Annexe IV pour une durée de cinq ans à compter du jour où elle est à nouveau liée par l'Annexe IV. Cette durée est prorogée automatiquement dans les mêmes conditions que celles énoncées au paragraphe 3 ci-dessus.

#### *Artikel 37*

#### *Article 37*

De fördragsslutande parterna åtar sig att se till att gällande lagfästa bestämmelser ägnade att säkerställa kontinuiteten i de tjänster som tillhandahålls av det allmänna och som är nödvändiga för en säker drift av de operationella tjänsterna tillämpas på det verkställande organet.

Les Parties contractantes s'engagent à faire bénéficier l'Agence des dispositions légales en vigueur visant à sauvegarder la continuité des services d'utilité générale nécessaires pour le bon fonctionnement des services opérationnels.

*Artikel 38*

1 . Denna konvention i dess lydelse enligt protokollet av den 12 februari 1981 och enligt det protokoll som öppnades för undertecknande i Bryssel 1997 skall förlängas på obestämd tid.

2. När konventionen, förlängd på detta sätt, varit i kraft under tjugo år, kan varje fördragsslutande part frånträda den genom en skriftlig anmälan till den belgiska regeringen, som skall underrätta regeringarna i de övriga fördragsslutande staterna därom.

Beslutet att frånträda konventionen träder i kraft vid slutet av året efter det år meddelande om frånträde gjorts, förutsatt att den särskilda överenskommelse som föreskrivs i punkt 3 nedan har ingåtts vid denna tidpunkt. Om så inte är fallet skall beslutet om frånträde gälla från den dag som fastställts i nämnda särskilda överenskommelse.

3. Den frånträdande partens rättigheter och skyldigheter, särskilt med avseende på ekonomiska frågor, skall fastställas i en särskild överenskommelse som ingås mellan denna och organisationen.

Denna överenskommelse skall godkännas enhälligt med avseende på avgivna röster av generalförsamlingen. Den fördragsslutande part som frånträder konventionen deltar inte i omröstningen.

4. Organisationen kan upplösas om antalet fördragsslutande parter minskas till färre än hälften av signatärstaterna till ovannämnda protokoll av 1997 under förutsättning

*Article 38*

1. La présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole du 12 février 1981, puis par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, est prorogée pour une durée indéterminée.

2. Après que la Convention ainsi prorogée aura été en vigueur pendant vingt ans, toute Partie contractante pourra mettre fin en ce qui la concerne à l'application de la Convention par une notification écrite au gouvernement du Royaume de Belgique qui en avisera les gouvernements des autres Etats contractants.

La décision de retrait prendra effet à la fin de l'année suivant celle au cours de laquelle le retrait a été notifié, à condition que l'accord particulier prévu au paragraphe 3 ci-dessous ait été conclu à cette date. A défaut, la décision de retrait prendra effet à la date fixée dans ledit accord particulier.

3. Les droits et obligations, notamment en matière financière, de la Partie contractante se retirant seront déterminés dans un accord particulier conclu entre celle-ci et l'Organisation.

Cet accord devra être approuvé à l'unanimité des suffrages exprimés par l'Assemblée générale, la Partie contractante se retirant ne participant pas au vote.

4. L'Organisation peut être dissoute si le nombre des Parties contractantes se réduit à moins de 50 % des Parties signataires du Protocole de 1997 précité, sous



av ett beslut av generalförsamlingen som skall vara enhälligt med avseende på avgivna röster.

5. Om organisationen upplöses genom tillämpning av föregående punkt, skall dess juridiska person och rättskapacitet i den betydelse som avses i artikel 4 bestå i avvecklingssyfte.

#### *Artikel 39*

1. Anslutning till denna konvention i dess lydelse enligt protokollet av den 12 februari 1981 och enligt det protokoll som öppnades för undertecknande i Bryssel 1997 av en annan stat än signatärstaterna till det senare protokollet förutsätter generalförsamlingens godkännande som skall vara enhälligt med avseende på avgivna röster.

2. Generalförsamlingens ordförande skall underrätta den stat som inte tillhör signatärstaterna om beslutet att godkänna anslutningen.

3. Anslutningsinstrumentet skall deponeras hos Belgiens regering som skall underrätta de andra signatärstaternas och anslutna staternas regeringar.

4. Anslutningen träder i kraft från och med den första dagen i den andra månaden efter deponeringen av anslutningsinstrumentet.

#### *Artikel 40*

1. Denna konvention i dess lydelse enligt protokollet av den 12 februari 1981 och enligt det protokoll som öppnades för undertecknande i Bryssel 1997 skall vara öppen för anslutning av regionala organisationer för ekonomisk integration på de villkor som skall avtalas mellan de fördragsslutande parterna och

résERVE d'une décision de l'Assemblée générale statuant à l'unanimité des suffrages exprimés.

5. Si, en application de ce qui précède, l'Organisation est dissoute, sa personnalité et sa capacité juridiques, au sens de l'article 4, subsistent pour les besoins de sa liquidation.

#### *Article 39*

1. L'adhésion à la présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole du 12 février 1981 et par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, de tout Etat non signataire de ce dernier Protocole, est subordonnée à l'accord de l'Assemblée générale statuant à l'unanimité des suffrages exprimés.

2. La décision d'accepter l'adhésion est notifiée à l'Etat non signataire par le Président de l'Assemblée générale.

3. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du gouvernement du Royaume de Belgique qui en avisera les gouvernements des autres Etats signataires et adhérents.

4. L'adhésion prendra effet le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de l'instrument d'adhésion.

#### *Article 40*

1. L'adhésion à la présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole du 12 février 1981 et par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997, est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique, aux conditions dont conviendront les Parties contractantes et ces organi-

dessa organisationer, i vilka en eller flera av signatärstaterna är medlemmar. Dessa villkor skall redovisas i ett tilläggsprotokoll till konventionen.

2. Anslutningsinstrumentet skall deponeras hos Belgiens regering som skall underrätta de andra parterna.

3. Anslutningen av en regional organisation för ekonomisk integration träder i kraft från och med den första dagen i den andra månaden efter deponeringen av anslutningsinstrumentet, under förutsättning att det tilläggsprotokoll som avses i punkt 1 har trätt i kraft.

*Denna sammanförda version av konventionstexten med senare vidtagna ändringar samt dess bilagor är upprättade på bulgariska, danska, engelska, franska, grekiska, italienska, kroatiska, nederländska, norska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, turkiska, tyska och ungerska språken. Enligt slutklausulen i den internationella Eurocontrolkonventionen om samarbete för luftfartens säkerhet den 13 december 1960 samt enligt slutklausulen i protokollet den 12 februari 1981 om ändring av den förut nämnda konventionen såväl som enligt slutklausulen i det protokoll som öppnades för undertecknande den 27 juni 1997 och som sammanför denna konvention med senare vidtagna ändringar skall den franska texten ha företräde i händelse av bristande överensstämmelse mellan*

sations, dont un ou plusieurs Etats signataires sont membres, ces conditions devant figurer dans un Protocole additionnel à la Convention.

2. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du gouvernement du Royaume de Belgique, qui en avisera les autres Parties.

3. L'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique prendra effet le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt de l'instrument d'adhésion, pour autant que le Protocole additionnel mentionné au paragraphe 1 soit entré en vigueur.

*Le présent dispositif coordonné de la Convention et ses Annexes sont établis en langues allemande, anglaise, bulgare, croate, danoise, espagnole, française, grecque, hongroise, italienne, néerlandaise, norvégienne, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et turque. En vertu de la clause finale de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "EUROCONTROL" du 13 décembre 1960, de la clause finale du Protocole du 12 février 1981 amendant ladite Convention, ainsi que de la clause finale du Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1997 et coordonnant ladite Convention suite aux différentes modifications intervenues, le texte en langue française fera foi en cas de divergence entre les textes.*

## Det verkställande organets stadga

## Statuts de l'Agence

### Artikel 1

### Article 1

1. Det verkställande organet är ansvarigt för att uppnå de mål och fullgöra de uppgifter som fastställs i konventionen eller åläggs det av generalförsamlingen eller rådet eller deras biträdande organ. Det skall utarbeta och överlämna till de behöriga organen förslag med avseende på deras verksamhetsområden och fullgörandet av deras uppgifter liksom andra uppdrag som delegeras till organisationen. Det skall även vara generalförsamlingen och rådet samt deras biträdande organ behjälpligt med fullgörandet av deras tillsynsverksamhet.

2. Det verkställande organet får, när det är nödvändigt, anlita civila och militära sakkunniga till hjälp vid utförandet av sina uppdrag. Dessa sakkunniga utses av staterna eller av de berörda tjänsteproducerande organisationerna.

3. Det verkställande organet skall tjäna som centrum för mellanstatligt samarbete och samordning på luftfartsområdet. Det lägger fram förslag och ger det stöd som är nödvändigt för ett närmande till och ett förverkligande av ett enhetligt europeiskt flygledningssystem.

4. Det skall särskilt tillhandahålla tjänster vad gäller utarbetande av föreskrifter samt information, stöd och rådgivning till de fördragsslutande parterna och dessutom, inom ramen för avtal ingångna enligt

1. L'Agence est l'organe chargé d'atteindre les objectifs et d'exécuter les tâches énoncés par la Convention ou fixés par l'Assemblée générale ou par le Conseil et leurs organes subsidiaires. Elle établit et soumet aux organes compétents des propositions relatives à l'exercice de leurs fonctions et à l'exécution de leurs tâches ainsi qu'aux autres tâches déléguées à l'Organisation. Elle prête également assistance à l'Assemblée générale et au Conseil ainsi qu'à leurs organes subsidiaires dans l'exécution de leurs fonctions de surveillance.

2. Dans l'exercice de ses fonctions, l'Agence peut se faire assister, lorsque cela est nécessaire, par des experts civils et militaires désignés par les Etats ou les organisations de fourniture de services concernées.

3. L'Agence sert de point de centralisation de la coopération et de la coordination intergouvernementales dans le domaine de la navigation aérienne. Elle soumet des propositions et apporte l'appui nécessaire à la convergence vers un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne et à sa mise en oeuvre.

4. Elle fournit en particulier des services de réglementation, d'information, d'appui et de conseil aux Parties contractantes, et sur la base d'accords conclus en application de l'article 2 de la Convention, à des

artikel 2 i konventionen, till erkända internationella organisationer och till icke fördragsslutande stater.

organisations internationales reconnues et à des Etats non contractants.

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 2

5. Det verkställande organet skall särskilt

5. En particulier, l'Agence:

(a) samordna de fördragsslutande parternas planer för genomförande för att säkerställa en utveckling mot ett enhetligt europeiskt flygledningssystem;

(a) coordonne les plans de réalisation des Parties contractantes pour assurer la convergence vers un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne;

(b) granska ärenden på luftfartens område som är föremål för behandling av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och andra internationella organisationer som har befattning med civil luftfart samt samordna och överlämna förslag till ändringar i ICAO-dokument;

(b) examine les questions relevant du domaine de la navigation aérienne étudiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ou d'autres organisations internationales traitant de l'aviation civile, et coordonne et soumet des amendements aux documents de l'OACI;

(c) utarbeta förslag till detaljplaner för harmonisering och integrering av flygtrafiktjänster och -system, särskilt de fördragsslutande parternas delar av de mark- och flygburna flygnavigeringsystemen i syfte att upprätta ett enhetligt europeiskt flygledningssystem;

(c) élabore des propositions de plans détaillés visant à l'harmonisation et à l'intégration des services et systèmes de la circulation aérienne, en particulier les éléments au sol et de bord des systèmes de navigation aérienne des Parties contractantes, en vue d'établir un système européen uniforme de gestion de la circulation aérienne;

(d) utarbeta förslag till en struktur för en strategisk planering och organisation av flygvägar och luft-rumsstrukturer i samverkan med civila och militära experter som utses av staterna;

(d) élabore des propositions relatives au mécanisme de planification et d'organisation stratégiques des routes et des structures d'appui de l'espace aérien en coordination avec des experts civils et militaires désignés par les Etats;

(e) utarbeta förslag för att harmonisera föreskrifterna för flygtrafikledningstjänster, utarbeta samordnade eller gemensamma riktlinjer för att förbättra flygledningen på och omkring flygplatserna och främja en förbättring av effektiv-

(e) élabore des propositions aux fins d'harmonisation des réglementations applicables aux services de la circulation aérienne, élabore des politiques coordonnées ou communes pour améliorer la gestion de la circulation aérienne sur le

teten och flexibiliteten vad gäller luftrummet utnyttjande av både civila och militära användare;

site et aux alentours des aéroports et favorise l'amélioration de l'efficacité et de la souplesse d'utilisation de l'espace aérien entre usagers civils et militaires;

(f) lägga fram förslag och spela en roll som rådgivare vad gäller alla aspekter av de allmänna riktlinjerna och planeringen. Organets verksamhetsområde är inte begränsat till flygledningstjänster en route utan utvidgat till att omfatta begreppet "från gate till gate" integrerat med flygledningstjänst. Till sin hjälp har det nationella experter för att utarbeta dessa förslag;

(f) fait des propositions ou joue un rôle consultatif dans tous les aspects de la politique générale et de la planification. Son champ d'action n'est pas limité à la gestion du trafic aérien en route, mais élargi à une approche "de porte à porte" intégrée de la gestion du trafic aérien. Elle bénéficie de l'assistance des experts nationaux pour élaborer des propositions en la matière;

(g) överväga och främja åtgärder för att förbättra effektivitet och produktivitet på luftfartsområdet;

(g) étudie et promeut des mesures visant à l'amélioration de l'efficacité et du rendement dans le domaine de la navigation aérienne;

(h) utarbeta gemensamma kriterier, förfaranden och metoder för att säkerställa maximal effektivitet och kvalitet med avseende på flygledningssystem och flygtrafikledningstjänster;

(h) élabore des critères, des procédures et des méthodes communs pour assurer une efficacité et une qualité maximales des systèmes de gestion du trafic aérien et des services de la circulation aérienne;

(i) samordna de nationella flygledningsorganisationernas program för forskning, utveckling, försök och utvärdering, särskilt vad gäller insamlande och spridning av resultaten;

(i) coordonne les programmes de recherche, de développement, d'essai et d'évaluation (RDTE) des organisations nationales de gestion du trafic aérien, notamment la collecte et la diffusion des résultats;

(j) bedriva gemensamma undersökningar och försök samt tillämpad forskning liksom annan teknisk utveckling;

(j) réalise des études, essais et travaux de recherche appliquée communs, ainsi que d'autres développements techniques;

(k) dra upp gränserna för, utforma, utveckla, godkänna och organisera genomförandet av ett enhetligt europeiskt system för flygledning under rådets ledning.

(k) définit, conçoit, met au point, valide et organise la réalisation d'un système uniforme de gestion de la circulation aérienne en Europe, sous l'égide du Conseil.

6. När det verkställande organet tillhandahåller flygtrafiktjänst är

6. Lorsqu'elle assure des services de navigation aérienne, l'Agence a

dess uppgift

(a) att förhindra kollisioner mellan luftfartyg;

(b) att trygga ett välordnat och snabbt trafikflöde;

(c) att lämna råd och upplysningar som bidrar till ett säkert och effektivt genomförande av flygningar;

d) att underrätta vederbörande organisation om luftfartyg som är i behov av räddningstjänst samt i erforderlig omfattning bistå dessa organisationer.

7. Det verkställande organet skall verka i nära samarbete med användarorganisationerna för att så effektivt och ekonomiskt som möjligt tillgodose den civila luftfartens behov. Det skall verka i nära samarbete med de militära myndigheterna för att på samma villkor tillgodose den militära luftfartens särskilda behov.

8. För fullgörandet av sin uppgift får det verkställande organet bland annat uppföra och svara för driften av de byggnader och installationer som det behöver. Det skall emellertid ta nationella tekniska tjänster i anspråk och utnyttja befintliga nationella anläggningar närhelst detta är från teknisk och ekonomisk synpunkt berättigat för att undvika dubblering.

## *Artikel 2*

1. Med beaktande av de befogenheter som tilldelats generalförsamlingen och rådet skall det verkställande organet ledas av en generaldirektör, som åtnjuter stor självständighet vid ledningen vad gäller

pour mission:

(a) d'éviter les abordages entre aéronefs;

(b) d'assurer l'écoulement ordonné et rapide de la circulation aérienne;

(c) de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;

(d) d'alerter les organes appropriés lorsque les aéronefs ont besoin de l'aide des services de recherche et de sauvetage, et de prêter à ces organes le concours nécessaire.

7. L'Agence travaille en étroite collaboration avec les organisations d'utilisateurs, afin de satisfaire le plus efficacement et le plus économiquement possible les besoins de l'aviation civile. Elle travaille en étroite collaboration avec les autorités militaires afin de satisfaire dans les mêmes conditions les besoins particuliers de l'aviation militaire.

8. Pour l'exercice de sa mission, l'Agence peut notamment construire et exploiter les bâtiments et installations qui lui sont nécessaires. Elle fait toutefois appel aux services techniques nationaux et utilise les installations nationales existantes chaque fois que cela se justifie d'un point de vue technique et économique, afin d'éviter tout double emploi.

## *Article 2*

1. Sous réserve des pouvoirs reconnus à l'Assemblée générale et au Conseil, l'Agence est administrée par un Directeur général qui bénéficie d'une large autonomie de gestion pour la mise en place, l'uti-

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 2

införande, utnyttjande och effektiv användning av de tekniska, finansiella och personella resurser som ställs till hans eller hennes förfogande. För detta ändamål skall generaldirektören ta de initiativ som han eller hon bedömer nödvändiga för att fullgöra sina förpliktelser.

2. Generaldirektören skall dock, med sikte på att överlämna dem för rådets godkännande i enlighet med bestämmelserna i konventionen

(a) utarbeta arbetsplaner för ett respektive fem år med angivande av effekterna på utvecklingen av kostnader och enhetspriser;

(b) upprätta finansplanen som sträcker sig över fem år samt budgeten innefattande de ekonomiska åtagandena samt enhetspriser och tariffier enligt bestämmelserna i bilaga 4;

(c) överlämna en årlig redogörelse till rådet för verksamheten och organisationens ekonomiska ställning;

(d) överlämna en redogörelse för principerna för det verkställande organets allmänna struktur, för vars detaljer generaldirektören ensam är ansvarig.

3. Vidare skall generaldirektören

(a) regelbundet överlämna rapporter och begära rådets anvisningar närhelst det finns risk för att målen inte uppnås, frister överskrids eller finansieringsramar inte håller eller i de fall då betydande ändringar vidtas i programmen;

(b) förhandla om de överenskom-

lisation et le bon fonctionnement des moyens techniques, financiers et en personnel mis à sa disposition. Il prend à ce titre les initiatives qu'il juge nécessaires pour remplir ses obligations.

2. Néanmoins, le Directeur général doit, en vue de les soumettre à l'approbation du Conseil, conformément aux dispositions de la Convention:

(a) élaborer des programmes de travail annuel et quinquennal faisant état des incidences sur l'évolution des coûts et des taux unitaires;

(b) établir le plan financier quinquennal et le budget y compris les obligations financières et, dans les conditions prévues à l'Annexe IV, les taux unitaires et les tarifs;

(c) présenter au Conseil un rapport annuel sur les activités et la situation financière de l'Organisation;

(d) présenter les principes qui régissent la structure générale de l'Agence, les détails de cette structure relevant de la seule responsabilité du Directeur général.

3. En outre, le Directeur général:

(a) présente des comptes rendus à échéance régulière et sollicite des instructions du Conseil chaque fois que les objectifs risquent de ne pas être atteints, que les délais ou plafonds financiers risquent d'être dépassés, ou en cas de modifications importantes apportées aux programmes;

(b) négocie les accords prévus à

melser som avses i artikel 2 i konventionen inom ramen för de anvisningar som utfärdas av rådet.

### *Artikel 3*

Generaldirektören skall utarbeta och lämna in till rådet för godkännande föreskrifter om avtal med avseende på

- (a) avtal om leveranser av varor och tjänster till organisationen;
- (b) organisationens tillhandahållande av varor och tjänster;
- (c) försäljning eller avyttring av överskottstillgångar.

### *Artikel 4*

Generaldirektören skall utarbeta och lämna in till rådet för godkännande en budgetförordning, som i synnerhet skall fastställa villkoren för betalning av nationella bidrag liksom de villkor på vilka det verkställande organet får ta upp lån, och säkerställa en god ekonomisk förvaltning innefattande internrevision.

### *Artikel 5*

1. Utan att inskränka de fördragslutande parternas rätt att lägga fram förslag skall generaldirektören utarbeta det verkställande organets instruktion för personal och överlämna den till rådet för godkännande.

- (a) Den skall i synnerhet innefatta föreskrifter om personalens nationalitet, om förfaranden för principer för urval och rekrytering, lönetariffer, pensioner, intern skatt, diskvalificeringsgrunder för tjänst, tystnadsplikt och kontinuitet i

l'article 2 de la Convention dans le cadre des directives émises par le Conseil.

### *Article 3*

Le Directeur général élabore, et soumet à l'approbation du Conseil, le Règlement des marchés portant sur:

- (a) la passation des marchés pour la fourniture de biens et de services à l'Organisation;
- (b) la fourniture de biens et de services par l'Organisation;
- (c) la vente ou la cession d'actifs excédentaires.

### *Article 4*

Le Directeur général élabore, et soumet à l'approbation du Conseil, le Règlement financier qui fixe notamment les conditions régissant le versement des contributions nationales, ainsi que les conditions de recours à l'emprunt par l'Agence, et veille à la bonne gestion financière, y compris l'audit interne.

### *Article 5*

1. Sans préjudice du droit pour les Parties contractantes de présenter des propositions, le Directeur général élabore et soumet à l'approbation du Conseil le Statut administratif du personnel de l'Agence:

- (a) celui-ci comporte notamment des dispositions relatives à la nationalité du personnel, aux procédures et aux principes pour la sélection et le recrutement, aux barèmes de traitement, aux pensions, à l'impôt interne, aux incompatibi-

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 2



tjänsten.

(b) Det verkställande organet skall rekrytera personal bland medborgarna i de fördragsslutande parternas länder. Personal från icke fördragsslutande stater kan anställas inom ramen för de överenskommelser som avses i artikel 2.3 i konventionen eller i särskilda fall efter ett vederbörligen motiverat beslut av generaldirektören

2. Internationella arbetsorganisationens förvaltningsdomstol har ensam domsrätt i tvister mellan organisationen och det verkställande organets personal med uteslutande av alla andra nationella eller internationella domstolars domsrätt.

#### *Artikel 6*

1. Generaldirektören utnämns för en ämbets tid på fem år av generalförsamlingen genom omröstning i vilken fordras en majoritet av antalet avgivna röster, förutsatt att denna majoritet utgör minst tre fjärdedelar av de avgivna vägda rösterna enligt bestämmelserna om vägning i artikel 11 i konventionen, och minst tre fjärdedelar av de fördragsslutande parter som avgett sin röst. Generaldirektören får återväljas en gång på samma sätt.

2. Generaldirektören skall företräda organisationen i rättsliga förhandlingar och alla civila sammanhang.

3. I överensstämmelse med de riktlinjer som fastställts av generalförsamlingen och rådet gäller vidare att generaldirektören

(a) får anställa personal och säga upp den enligt Instruktion för per-

lité, au secret professionnel et à la continuité du service;

(b) le recrutement du personnel de l'Agence s'effectue parmi les ressortissants des Parties contractantes. Du personnel d'Etats non-contractants peut être employé dans le cadre des accords prévus au paragraphe 3 de l'article 2 de la Convention, ou dans des cas exceptionnels sur décision dûment motivée du Directeur général.

2. Le Tribunal administratif de l'Organisation internationale du Travail est seul compétent pour connaître des litiges opposant l'Organisation et le personnel de l'Agence, à l'exclusion de toute autre juridiction, nationale ou internationale.

#### *Article 6*

1. Le Directeur général est nommé pour un mandat de cinq ans, par l'Assemblée générale à la majorité pondérée, sous réserve que cette majorité atteigne les trois-quarts des suffrages pondérés exprimés, selon la pondération prévue à l'article 11 de la Convention, et au moins trois-quarts des Parties contractantes exprimant un suffrage. Son mandat est renouvelable une fois dans les mêmes conditions. Le Statut du Directeur général est approuvé par le Conseil.

2. Le Directeur général représente l'Organisation en justice et dans tous les actes de la vie civile.

3. En outre, conformément aux politiques arrêtées par l'Assemblée générale et le Conseil, le Directeur général:

(a) peut nommer les membres du personnel et mettre fin à leurs ser-

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 2

sonal; befattningar i tjänsteklasserna A1 och A2 för en tid av i regel fem år, som kan förnyas en gång, fordrar rådets godkännande,

(b) får låna upp pengar på de villkor som föreskrivs i budgetförordningen och inom de gränser som fastställts för ändamålet av rådet,

(c) får ingå överenskommelser enligt de föreskrifter som avses i artikel 3 och inom de gränser som fastställts för detta ändamål av rådet,

(d) skall utarbeta och lämna in till rådet för godkännande föreskrifter om dataskydd enligt artikel 7.2 I i konventionen,

(e) skall utarbeta och lämna in till rådet för godkännande regler och förfaranden med avseende på standarder, specifikationer och praxis för flygledningssystem och -tjänster.

4. Generaldirektören får fullgöra de nämnda uppgifterna utan att först hänvända sig till rådet men skall hålla detta informerat om alla åtgärder han eller hon vidtagit under utövandet av de förut nämnda befogenheterna.

5. Rådet skall bestämma under vilka förhållanden en ersättare för generaldirektören får utnämnas om han eller hon skulle bli oförmögen att fullgöra sina åligganden.

#### *Artikel 7*

1. Budgeten skall vara balanserad.

vices dans les conditions prévues au Statut administratif du personnel; la nomination pour un mandat de cinq ans en règle générale, renouvelable une fois, à des fonctions de grade A1 et A2 est soumise à l'approbation du Conseil;

(b) peut contracter des emprunts aux conditions prescrites par le Règlement financier et dans les limites fixées à cet effet par le Conseil;

(c) peut passer des contrats conformément au Règlement des marchés visé à l'article 3 et dans les limites fixées à cet effet par le Conseil;

(d) élabore et soumet à l'approbation du Conseil le Règlement de protection des données prévu à l'alinéa (I) du paragraphe 2 de l'article 7 de la Convention;

(e) élabore et soumet à l'approbation du Conseil les règles et procédures applicables aux normes, spécifications et pratiques relatives aux systèmes et services de gestion de la circulation aérienne.

4. Le Directeur général s'acquitte de ces fonctions sans en référer préalablement au Conseil, mais tient ce dernier informé de toutes les mesures prises en vertu des pouvoirs précités.

5. Le Conseil détermine les conditions dans lesquelles le Directeur général peut être remplacé en cas d'empêchement.

#### *Article 7*

1. Le budget doit être équilibré en

Uppskattningar av det verkställande organets samtliga inkomster och utgifter skall göras för varje räkenskapsår.

2. Räkenskapsåret börjar den 1 januari och slutar den 31 december.

3. Senast den 31 oktober skall generaldirektören överlämna budgetförslaget för nästkommande år och förslag till finansplan för de följande fem åren till rådet för godkännande.

#### *Artikel 8*

1. Organisationen får låna på internationella kapitalmarknader för att anskaffa de nödvändiga medlen för att utföra sina uppgifter.

2. Organisationen får emittera lån på en fördragsslutande parts kapitalmarknader enligt nationell lagstiftning om interna lån eller, i avsaknad av sådan lagstiftning, efter överenskommelse med den fördragsslutande parten.

3. Förfarandena för hur organisationen skall uppta och återbetala lån skall fastställas i budgetförordningen.

4. I varje budget och varje femårsfinansplan skall det högsta belopp anges som organisationen får låna under de år som denna budget och finansplan omspannar.

5. I ärenden som omfattas av denna artikel skall organisationen verka i samförstånd med den fördragsslutande partens behöriga myndigheter eller dess sedelutgivande bank.

recettes et dépenses.

Toutes les recettes et dépenses de l'Agence doivent faire l'objet de prévisions pour chaque exercice budgétaire.

2. L'exercice budgétaire commence le 1er janvier et prend fin le 31 décembre.

3. Le Directeur général soumet le projet de budget et de plan financier quinquennal à l'approbation du Conseil au plus tard le 31 octobre de l'année précédente.

#### *Article 8*

1. L'Organisation peut emprunter sur les marchés financiers internationaux les ressources nécessaires à l'accomplissement de ses tâches.

2. L'Organisation peut émettre des emprunts sur les marchés financiers d'une Partie contractante dans le cadre de la réglementation nationale applicable à l'émission d'emprunts intérieurs, ou à défaut d'une telle réglementation avec l'accord de la Partie contractante.

3. Le Règlement financier fixe les procédures selon lesquelles l'Organisation contracte et rembourse les emprunts.

4. Chaque budget et chaque plan financier quinquennal fixent le montant maximum que l'Organisation peut emprunter au cours des années couvertes par le budget et par le plan financier quinquennal.

5. Dans les domaines visés par le présent article, l'Organisation agit en accord avec les autorités compétentes des Parties contractantes ou avec leur banque d'émission.

*Artikel 9*

Om omständigheterna kräver det, får budgeten och finansplanen som omspänner fem år revideras under räkenskapsåret i överensstämmelse med de fastställda kraven för hur de skall utarbetas och godkännas.

*Article 9*

Le budget et le plan financier quinquennal peuvent être révisés en cours d'exercice, si les circonstances l'exigent, suivant les règles prévues pour leur établissement et leur approbation.

*Artikel 10*

1. Räkenskaperna för det verkställande organets alla budgetära inkomster och utgifter samt organets ekonomiska förvaltning skall granskas årligen av en revisionsnämnd.

2. Revisionsnämnden biträds i sitt arbete av externa revisorer. Den externa revisionsfirman utses av rådet för en tid av tre år enligt artikel 7.2 (f) i konventionen.

3. Den granskning som utförs av revisionsnämnden med hjälp av de externa revisorerna har till syfte att fastställa inkomsternas och utgifternas stadgenlighet och att kontrollera att den ekonomiska förvaltningen är tillfredsställande. Efter varje räkenskapsårs slut skall revisionsnämnden för rådet lägga fram en revisionsberättelse, som även innehåller det verkställande organets kommentarer. Rådet kan instruera organet att vidta lämpliga åtgärder enligt rekommendationerna i revisionsberättelsen och i enlighet med artikel 7.2 a i konventionen.

4. Revisionsnämnden skall tillse att en ändamålsenlig intern kontrollmekanism upprättas inom det verkställande organet i enlighet med god företagspraxis och förvalt-

*Article 10*

1. Les comptes de l'ensemble des recettes et des dépenses du budget de l'Agence, et la gestion financière de l'Agence sont vérifiés chaque année par une Mission d'audit.

2. La Mission d'audit est assistée dans sa tâche par des auditeurs-conseil externes. La société externe d'auditeurs-conseil est nommée par le Conseil pour un mandat de trois ans, conformément à l'alinéa (f) du paragraphe 2 de l'article 7 de la Convention.

3. La vérification opérée par la Mission d'audit avec l'assistance des auditeurs-conseil externes a pour objet de constater la régularité des recettes et des dépenses et de s'assurer de la bonne gestion financière. Après la clôture de chaque exercice, la Mission d'audit soumet au Conseil un rapport auquel sont jointes les observations de l'Agence. Le Conseil peut ordonner à l'Agence de prendre les mesures appropriées recommandées par le rapport d'audit, conformément à l'alinéa (a) du paragraphe 2 de l'article 7 de la Convention.

4. La Mission d'audit veille à ce qu'un mécanisme de contrôle interne approprié soit mis en place au sein de l'Agence conformément aux pratiques et principes de bonne

ningssed.

5. Revisionsnämnden kan granska andra frågor av ekonomisk natur som avser det verkställande organet i enlighet med sina behörighetsregler.

*Artikel 11*

1. Administrativt eller tekniskt inriktade inspektioner av det verkställande organets tjänster får göras om rådet kräver det på eget initiativ eller på begäran av generaldirektören.

2. Sådana inspektioner skall göras av tjänstemän från de fördragsslutande parternas förvaltningar med extern hjälp om så behövs. Varje inspektionskommitté skall bestå av minst två personer av olika nationalitet varav om möjligt en har deltagit i en tidigare inspektion.

*Artikel 12*

Rådet beslutar om det verkställande organets arbetspråk.

*Artikel 13*

Det verkställande organet utger de skrifter som är nödvändiga för dess verksamhet.

*Artikel 14*

Alla förslag till ändringar av stadgan skall överlämnas till generalförsamlingen för godkännande enligt bestämmelserna i artikel 6.1 (d) i konventionen

gestion.

5. La Mission d'audit peut examiner d'autres questions financières relatives à l'Agence conformément à son mandat.

*Article 11*

1. Les services de l'Agence peuvent, à la demande du Conseil, agissant de sa propre initiative ou sur demande du Directeur général, faire l'objet d'inspections administratives et techniques.

2. Ces inspections sont effectuées par des agents appartenant aux administrations des Parties contractantes avec une aide extérieure si besoin est. Chaque mission d'inspection est composée d'au moins deux personnes de nationalité différente. Toute mission d'inspection devrait comprendre, autant que possible, une personne ayant participé à une inspection précédente.

*Article 12*

Le Conseil détermine les langues de travail de l'Agence.

*Article 13*

L'Agence procède aux publications nécessaires à son fonctionnement.

*Article 14*

Tous projets d'amendements aux Statuts sont soumis à l'approbation de l'Assemblée générale conformément aux dispositions de l'alinéa (d) du paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention.

### **Flyginformationsregioner**

#### Förbundsrepubliken Tyskland

Berlins övre flyginformationsregion  
Hannovers övre flyginformationsregion  
Rhens övre flyginformationsregion  
Bremens flyginformationsregion  
Dusseldorfs flyginformationsregion  
Frankfurts flyginformationsregion  
Munchens flyginformationsregion  
Berlins flyginformationsregion

#### Republiken Österrike

Wiens flyginformationsregion

#### Konungariket Belgien - Storhertigdömet Luxemburg

Brussels övre flyginformationsregion  
Brussels flyginformationsregion

#### Republiken Bulgarien

Sofias flyginformationsregion  
Varnas flyginformationsregion

#### Republiken Cypern

Nicosias flyginformationsregion

#### Republiken Kroatien

Zagrebs flyginformationsregion

#### Konungariket Danmark

Köpenhamns flyginformationsregion

#### Konungariket Spanien

Madrids övre flyginformationsregion  
Madrids flyginformationsregion  
Barcelonas övre flyginformationsregion  
Barcelonas flyginformationsregion  
Kanarieöarnas övre flyginformationsregion  
Kanarieöarnas flyginformationsregion

Franska Republiken - Furstendömet Monaco\*

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 3

Frankrikes övre flyginformationsregion  
Paris flyginformationsregion  
Brests flyginformationsregion  
Bordeaux flyginformationsregion  
Marseilles flyginformationsregion\*  
Reims flyginformationsregion

Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland

Skotska övre flyginformationsregionen  
Skotska flyginformationsregionen  
Londons övre flyginformationsregion  
Londons flyginformationsregion

Den Hellenska republiken

Athens övre flyginformationsregion  
Athens flyginformationsregion

Republiken Ungern

Budapests flyginformationsregion

Irland

Shannons övre flyginformationsregion  
Shannons flyginformationsregion  
Shannons oceaniska transitionområde begränsat av följande koordinater:  
51° norr 15° väst, 51° norr 8° väst, 48° 30' norr 8° väst, 49° norr 15° väst,  
51° norr 15° väst på och över FL55

Republiken Italien

Milanos övre flyginformationsregion  
Roms övre flyginformationsregion  
Brindisis övre flyginformationsregion  
Milanos flyginformationsregion  
Roms flyginformationsregion  
Brindisis flyginformationsregion

Republiken Malta

Maltas flyginformationsregion

Konungariket Norge

Oslos övre flyginformationsregion  
Stavangers övre flyginformationsregion  
Trondheims övre flyginformationsregion

Bodös övre flyginformationsregion  
Oslos flyginformationsregion  
Stavangers flyginformationsregion  
Trondheims flyginformationsregion  
Bodös flyginformationsregion  
Bodös oceaniska flyginformationsregion

Konungariket Nederländerna

Amsterdams flyginformationsregion

Portugisiska republiken

Lissabons övre flyginformationsregion  
Lissabons flyginformationsregion  
Santa Marias flyginformationsregion

Rumänien

Bukarests flyginformationsregion

Slovakiska republiken

Bratislavas flyginformationsregion

Republiken Slovenien

Ljubljanas flyginformationsregion

Konungariket Sverige

Malmös övre flyginformationsregion  
Stockholms övre flyginformationsregion  
Sundsvalls övre flyginformationsregion  
Malmös flyginformationsregion  
Stockholms flyginformationsregion  
Sundsvalls flyginformationsregion

Schweiziska edsförbundet

Schweiz övre flyginformationsregion  
Schweiz flyginformationsregion

Tjeckiska republiken

Prags flyginformationsregion

Republiken Turkiet

Ankaras flyginformationsregion  
Istanbuls flyginformationsregion



## Skattebestämmelser

## Dispositions fiscales

### *Artikel 1*

### *Article 1*

1. När organisationen i sin tjänsteutövning gör större förvärv av egendom eller anlitar tjänster till betydande värde, vilka är belagda med indirekta pålagor, avgifter eller skatter (inklusive andra pålagor, avgifter och skatter som påförs import än de som anges i artikel 23.1 i konventionen) skall medlemsstaternas regeringar, utan inskränkning i de undantag som avses i artiklarna 22 och 23 i konventionen, i möjligaste mån vidta lämpliga åtgärder för att kompensera verkan av dessa pålagor på organisationen genom en justering av de ekonomiska bidragen till organisationen eller genom eftergift eller återbetalning av ett belopp motsvarande dessa pålagor, avgifter eller skatter till organisationen.

2. Med avseende på organisationens betalningar till medlemsstaterna för gjorda investeringar, i den mån de skall betalas av organisationen, skall dessa stater se till att det kontoutdrag som de sänder till organisationen inte upptar pålagor, avgifter eller skatter som organisationen skulle ha varit befriad från, som skulle ha återbetalats till den eller som skulle orsaka en justering av de ekonomiska bidragen till organisationen om denna hade gjort investeringarna själv.

1. Sans préjudice des exonérations prévues aux articles 22 et 23 de la Convention, lorsque l'Organisation, dans l'exercice de sa mission officielle, procède à des acquisitions importantes de biens ou emploie des services de valeur importante comportant l'incidence d'impôts, droits ou taxes indirects (y compris les impôts, droits ou taxes perçus à l'importation autres que ceux mentionnés au paragraphe 1 de l'article 23 de la Convention), les gouvernements des Etats membres prennent, dans toute la mesure du possible, des dispositions appropriées pour annuler cette incidence, soit par ajustement des contributions financières versées à l'Organisation, soit par remboursement à l'Organisation du montant de ces impôts, droits ou taxes; ceux-ci peuvent également faire l'objet d'une exonération.

2. Pour ce qui est des paiements que l'Organisation doit effectuer aux Etats membres au titre d'investissements réalisés par ces Etats, et dans la mesure où les dépenses correspondantes doivent être remboursées par l'Organisation, lesdits Etats veilleront à ce que le relevé de compte qu'ils présenteront à l'Organisation ne mentionne pas d'impôts, droits ou taxes dont l'Organisation aurait été exonérée, qui lui seraient remboursés ou qui feraient l'objet d'un ajustement des contributions financières à l'Organisation si l'Organisation avait elle-même procédé à des investissements.

3. Pålagor, avgifter eller skatter som påförs som ersättning för tjänster från allmännyttiga företag omfattas inte av bestämmelserna i denna artikel.

### *Artikel 2*

Egendom som förvärvats av organisationen och för vilken artikel 1.1 gäller får endast säljas eller avyttras på de villkor som fastställts av regeringarna i de berörda staterna.

### *Artikel 3*

1. Det verkställande organets generaldirektör och organisationens personal betalar skatt som tillfaller organisationen på de löner och förmåner som organisationen betalar till dem enligt de regler och villkor som generalförsamlingen bestämmer. Dessa löner och förmåner är undantagna från nationell beskattning.

Dessa löner och förmåner som är undantagna från nationell inkomstskatt får dock tas med i beräkningen av medlemsstaterna när de bestämmer beloppet för den skatt som skall erläggas för andra inkomster som uppbärs av de personer vilka erhåller ovannämnda löner och förmåner.

2. Punkt 1 är inte tillämplig på pensioner och livräntor som betalas av organisationen.

3. Upplysningar om namn, titel och adress samt ersättning och i tillämpliga fall pension skall regelbundet lämnas till medlemsstaterna med avseende på de anställda och tidigare anställda för vilka be-

3. Les dispositions du présent article ne s'étendent pas aux impôts, droits ou taxes perçus en rémunération de services d'utilité générale.

### *Article 2*

Les biens acquis par l'Organisation auxquels s'applique le paragraphe 1 de l'article 1 ne peuvent être vendus ou cédés que conformément aux conditions fixées par les gouvernements des Etats intéressés.

### *Article 3*

1. Le Directeur général de l'Agence et les membres du personnel de l'Organisation sont soumis à l'impôt au profit de l'Organisation, sur les traitements et salaires qui leur seront versés par ladite Organisation, conformément aux règles et conditions définies par l'Assemblée générale. Les traitements et salaires sont exonérés de l'impôt national sur le revenu.

Les traitements et salaires exonérés de l'impôt national sur le revenu peuvent toutefois être pris en compte par les Etats membres lorsqu'ils déterminent le montant de l'impôt applicable sur les autres revenus des bénéficiaires des traitements et salaires.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux pensions et rentes versées par l'Organisation.

3. Les nom, qualité, adresse, rémunérations et le cas échéant, les pensions des employés et anciens employés auxquels les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article sont applicables, seront

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 4

stämmelserna i punkterna 1 och 2 gäller.

*Artikel 4*

Vid tillämpningen av denna bilaga skall organisationen handla i samförstånd med ansvariga myndigheter i de berörda medlemsstaterna.

*Artikel 5*

1. Denna bilaga ersätter tilläggsprotokoll till konventionen, undertecknat i Bryssel den 6 juli 1970 i dess lydelse enligt protokoll undertecknat i Bryssel den 21 november 1976, båda ändrade genom artikel XXXVIII i protokollet undertecknat i Bryssel den 12 februari 1981 om ändringar i konventionen.

2. Oaktat bestämmelserna i punkt 1 ovan är åtaganden enligt artikel 3 i tilläggsprotokollet av den 6 juli 1970 fortfarande bindande till dess att fordringar och åtaganden har till fullo betalats och fullgjorts.

communiqués périodiquement aux Etats membres.

*Article 4*

Pour l'application de la présente Annexe, l'Organisation agit de concert avec les autorités responsables des Etats membres intéressés.

*Article 5*

1. La présente Annexe remplace le Protocole additionnel à la Convention, signé à Bruxelles le 6 juillet 1970, tel que modifié par le Protocole signé à Bruxelles le 21 novembre 1978 modifiés eux-mêmes par l'article XXXVIII du Protocole signé à Bruxelles le 12 février 1981 amendant la Convention.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, les obligations résultant de l'article 3 du Protocole additionnel du 6 juillet 1970 continuent à porter leurs effets jusqu'au complet apurement des créances et obligations.

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 4

## Bilaga IV Bestämmelser för det gemensamma systemet för undervägsavgifter

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 5

### Bestämmelser för det gemensamma systemet för undervägsavgifter

### Dispositions relatives au système commun de redevances de route

#### *Artikel 1*

#### *Article 1*

De fördragsslutande parterna är överens om att fortsätta administrera ett gemensamt system för fastställande, fakturering och uppbärande av undervägsavgifter i form av en enhetsavgift per flygning samt att för detta ändamål utnyttja Eurocontrols tjänster.

Les Parties contractantes conviennent de continuer à gérer un système commun d'établissement, de facturation et de perception de redevances de route à raison d'une redevance unique par vol et d'utiliser à cette fin les services d'EUROCONTROL.

#### *Artikel 2*

#### *Article 2*

Organisationen skall fastställa, fakturera och uppbära de undervägsavgifter som påförs användare av flygtrafiktjänster en route efter förslag av de fördragsslutande parter som medverkar i det gemensamma systemet för undervägsavgifter.

L'Organisation établit, facture et perçoit les redevances de route imputées aux usagers des services de la navigation aérienne en route sur proposition des Parties contractantes participant au système commun de redevances de route.

#### *Artikel 3*

#### *Article 3*

Rådet skall vara ansvarigt för att bestämma formerna för genomförandet av generalförsamlingens beslut med avseende på undervägsavgifter och övervaka det verkställande organets uppgifter inom detta område.

En matière de redevances de route, le Conseil constitue l'organe chargé de déterminer les modalités d'exécution des décisions de l'Assemblée générale prises dans le domaine des redevances de route et de superviser les tâches de l'Agence dans ce domaine.

Rådet skall i synnerhet

En particulier, le Conseil:

(a) förbereda generalförsamlingens beslut i policyfrågor med avseende på undervägsavgifter;

(a) prépare les décisions de l'Assemblée générale prises en matière de politique de redevances de route;

(b) bestämma den avräkningsenhet i vilken undervägsavgifterna anges;

(b) détermine l'unité de compte dans laquelle les redevances de

- |   |   |  |
|---|---|--|
|   | route sont exprimées;   |  |
| (c) fastställa tillämpningsvillkoren, inklusive betalningsvillkoren, för systemet liksom priser per enhet och tariffer samt den period under vilken de skall gälla i överensstämmelse med beslut fattade enligt artikel 6.2 i konventionen; | (c) conformément aux décisions prises en vertu du paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention, détermine les conditions d'application du système, y compris les conditions de paiement ainsi que les taux unitaires, les tarifs et leur période d'application; |  |
| (d) godkänna rapporter om Eurocontrols verksamhet vad gäller undervägsavgifter;   | (d) approuve les rapports relatifs aux activités d'EUROCONTROL en matière de redevances de route;   |  |
| (e) anta de budgetföreskrifter som skall vara tillämpliga på systemet för undervägsavgifter;  | (e) arrête le Règlement financier applicable au système de redevances de route;   |  |
| (f) godkänna de budgetbilagor som avser Eurocontrols verksamhet i fråga om undervägsavgifter.   | (f) approuve les annexes budgétaires relatives aux activités d'EUROCONTROL en matière de redevances de route.   |  |

#### *Artikel 4*

#### *Article 4*

De undervägsavgifter som anges på en faktura utställd av organisationen skall utgöra en enhetsavgift som skall erläggas för varje flygning och motsvaras av en enda fordran vilken tillkommer Eurocontrol och skall betalas till dess huvudkontor.	Les redevances de route figurant sur une facture émise par l'Organisation constituent une redevance unique due pour chaque vol qui est une créance unique d'EUROCONTROL et payable à son siège.
--	---

#### *Artikel 5*

#### *Article 5*

- |  |  |
|--|--|
| 1. Avgiften skall erläggas av den person som var brukare av luftfartyget vid den tidpunkt då flygningen ägde rum. Avgiften skall medföra panträtt i det luftfartyg för vilket avgiften skall betalas, oavsett i vems besittning det är, om den berörda fördragsslutande partens lagstiftning medger detta. | 1. La redevance est due par la personne qui exploitait l'aéronef au moment où le vol a eu lieu. La redevance est une créance privilégiée sur l'aéronef au titre duquel la redevance est due, en quelque main qu'il se trouve, si le droit de la Partie contractante concernée le permet. |
| 2. När en ICAO-beteckning eller annan erkänd beteckning används för identifiering av flygningen, kan Eurocontrol betrakta det luft-  | 2. Lorsqu'un indicatif de l'OACI ou tout autre indicatif reconnu est utilisé pour identifier le vol, EUROCONTROL peut considérer   |

trafikföretag som brukare vilket tilldelats eller stod i begrepp att tilldelas beteckningen vid tidpunkten för flygningen, eller som identifierats i den inlämnade färdplanen eller genom användning av denna ICAO-beteckning eller annan erkänd beteckning i kommunikation med flygkontrolltjänsten eller på något annat sätt.

comme l'exploitant, l'organisme d'exploitation d'aéronefs auquel l'indicatif a été attribué ou est en cours d'attribution au moment du vol, ou qui est identifié dans le plan de vol déposé, ou qui est identifié par l'emploi de l'indicatif de l'OACI ou de tout autre indicatif reconnu dans les communications avec les services de contrôle de la circulation aérienne, ou par tout autre moyen.

3. Om brukarens identitet är okänd, skall luftfartygets ägare anses vara brukaren om han inte visar vem som i annat fall var brukare.

3. Au cas où l'identité de l'exploitant n'est pas connue, le propriétaire de l'aéronef est réputé être l'exploitant jusqu'à ce qu'il ait établi quelle autre personne avait cette qualité.

4. Luftfartygets brukare och ägare är solidariskt ansvariga för betalning av avgiften om den fördragsslutande partens lagstiftning medger detta.

4. L'exploitant et le propriétaire de l'aéronef sont tenus solidairement au paiement de la redevance, si le droit de la Partie contractante concernée le permet.

#### *Artikel 6*

#### *Article 6*

1. När det förfallna beloppet inte har erlagts får åtgärder vidtas för indrivning, innefattande kvarhållande och tvångsförsäljning av luftfartyget, om lagstiftningen i den fördragsslutande part inom vars territorium luftfartyget har landat medger detta.

1. Lorsque la somme due n'a pas été acquittée, des mesures de recouvrement forcé peuvent être prises, y compris la rétention ou la vente forcée d'aéronefs, si le droit de la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'aéronef a atterri le permet.

2. På Eurocontrols begäran kan åtgärderna även innefatta omprövning av en fördragsslutande part eller annan behörig organisation av de administrativa tillstånd med avseende på flygtransport eller flygledning som har utfärdats till en person skyldig att betala avgiften om tillämplig lagstiftning medger detta.

2. Les mesures peuvent également comprendre, à la requête d'EUROCONTROL, un réexamen par une Partie contractante ou tout organisme compétent, des autorisations administratives liées à l'activité de transport aérien ou à la gestion de la circulation aérienne délivrées à un usager redevable du paiement de la redevance, si la législation correspondante le permet.

*Artikel 7*

1. Åtgärder för indrivning av det till betalning förfallna beloppet får vidtas antingen av Eurocontrol eller på Eurocontrols begäran av en fördragsslutande part eller av annat organ som godkänts för detta ändamål av en fördragsslutande part.

2. Indrivning skall genomföras genom antingen rättsligt eller administrativt förfarande.

3. Varje fördragsslutande part skall underrätta Eurocontrol om de förfaranden som tillämpas i denna stat samt om behöriga domstolar eller administrativa myndigheter.

*Artikel 8*

Åtgärder för indrivning inom den fördragsslutande partens territorium skall vidtas

(a) där gäldenären har sitt hemvist eller säte;

(b) där gäldenären har ett driftsställe om varken hans hemvist eller säte är beläget inom en fördragsslutande parts territorium;

(c) när de behörighetsgrunder som anges i a) och b) ovan inte föreligger: där gäldenären har tillgångar;

(d) när behörighetsgrunderna enligt a) till c) ovan inte föreligger: där Eurocontrol har sitt huvudkontor.

*Artikel 9*

1. Bestämmelserna i artiklarna 5, 6, 7 och 8 hindrar inte någon fördragsslutande part eller någon or-

*Article 7*

1. La procédure de recouvrement de la somme due est engagée, soit par EUROCONTROL, soit, à la requête d'EUROCONTROL, par une Partie contractante, ou par tout organe autorisé à cette fin par une Partie contractante.

2. Le recouvrement est poursuivi par voie judiciaire ou par voie administrative.

3. Chaque Partie contractante fait connaître à EUROCONTROL les procédures qui sont appliquées dans cet Etat ainsi que les juridictions ou les autorités administratives compétentes.

*Article 8*

La procédure de recouvrement est introduite sur le territoire de la Partie contractante:

(a) où le débiteur a son domicile ou son siège;

(b) où le débiteur possède un établissement commercial si son domicile ou son siège ne sont pas situés sur le territoire d'une Partie contractante;

(c) où le débiteur possède des avoirs, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux alinéas (a) et (b) ci-dessus;

(d) où EUROCONTROL a son siège, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux alinéas (a) à (c) ci-dessus.

*Article 9*

1. Les dispositions des articles 5, 6, 7 et 8 n'excluent pas que toute Partie contractante, ou tout organe

ganisation som godkänts av en fördragsslutande part att på begäran av Eurocontrol driva in det till betalning förfallna beloppet genom kvarhållande eller tvångsförsäljning av luftfartyg enligt den berörda fördragsslutande partens administrativa eller rättsliga förfarande.

2. Befogenheten att kvarhålla eller tvångsförsälja omfattar det kvarhållna eller sålda luftfartygets utrustning, reservdelar, bränsle, materiel och handlingar.

3. Giltigheten och verkan av kvarhållandet och tvångsförsäljningen bestäms av den fördragsslutande parts lagstiftning inom vars territorium kvarhållandet har ägt rum.

#### *Artikel 10*

Eurocontrol skall ha befogenhet att vidta rättsliga åtgärder inför behöriga domstolar och administrativa myndigheter i stater som inte är parter i denna konvention.

#### *Artikel 11*

Följande avgöranden som meddelats i en fördragsslutande part skall erkännas och verkställas i övriga fördragsslutande stater:

(a) Slutliga avgöranden av en domstol;

(b) Administrativ myndighets avgörande som varit möjligt att överklaga till domstol men inte längre är det antingen på grund av att domstolen avslagit överklagandet genom ett slutligt avgörande eller på grund av att överklagandet har dragits tillbaka eller därför att tiden för fullföljd har löpt ut.

autorisé par une Partie contractante, agissant à la requête d'EUROCONTROL, puisse procéder au recouvrement de la somme due par voie de rétention ou de vente forcée d'aéronefs, conformément à la procédure administrative ou judiciaire de la Partie contractante concernée.

2. Le pouvoir de rétention ou de vente forcée s'étend aux équipements, pièces de rechange, carburant, matériels et documents de l'aéronef retenu ou vendu.

3. La validité et l'effet de la rétention et de la vente forcée sont déterminés par la législation de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la rétention a eu lieu.

#### *Article 10*

EUROCONTROL a la capacité d'introduire une action devant les juridictions et les autorités administratives compétentes des Etats qui ne sont pas parties à la Convention.

#### *Article 11*

Sont reconnues et exécutées dans les autres Parties contractantes, les décisions suivantes prises dans une Partie contractante:

(a) les décisions juridictionnelles définitives;

(b) les décisions administratives qui ont été susceptibles de recours juridictionnel, mais ne le sont plus, soit parce que la juridiction a rejeté le recours par une décision définitive, soit parce que le requérant s'est désisté, soit par expiration du délai de recours.



Avgöranden enligt artikel 11 skall inte erkännas eller verkställas i följande fall:

(a) Om domstolen eller den administrativa myndigheten hos den fördragsslutande part där de har sitt ursprung saknade behörighet enligt artikel 8;

(b) Om avgörandet är oförenligt med grunderna för den anmodade fördragsslutande partens rättsordning;

(c) Om gäldenären inte i tillräckligt god tid har underrättats om den administrativa myndighetens avgörande eller det rättsliga förfarandet för att göra det möjligt för honom att föra sin talan eller överklaga till en domstol;

(d) Om talan med avseende på samma undervägsavgifter redan har anhängiggjorts och väntar på avgörande vid en domstol eller administrativ myndighet hos den anmodade fördragsslutande parten;

(e) Om avgörandet är oförenligt med ett avgörande rörande samma undervägsavgifter som har meddelats i den anmodade fördragsslutande parten;

(f) Om domstolen eller myndigheten hos den fördragsslutande part där avgörandet har sitt ursprung för att komma fram till sitt avgörande har avgjort en preliminär fråga om fysiska personers rättsliga ställning, rättskapacitet eller rättshandlingsförmåga, rätt till egendom grundad på makars förmögenhetsförhållanden, arv eller testamente på ett sätt som står i strid med en internationellt privaträttslig bestämmelse i den fördragsslutande

Les décisions mentionnées à l'article 11 ne sont pas reconnues ni exécutées dans les cas suivants:

(a) si la juridiction ou l'autorité administrative de la Partie contractante d'origine n'était pas compétente dans les termes énoncés par l'article 8;

(b) si la décision est contraire à l'ordre public de la Partie contractante requise;

(c) si le débiteur n'a pas été avisé de la décision administrative ou de l'introduction de l'instance en temps utile pour se défendre ou exercer les recours juridictionnels;

(d) si une instance relative aux mêmes redevances de route introduite en premier lieu, est pendante devant une juridiction ou une autorité administrative de la Partie contractante requise;

(e) si la décision est inconciliable avec une décision relative aux mêmes redevances de route et rendue dans la Partie contractante requise;

(f) si, pour rendre sa décision, la juridiction ou l'autorité administrative de la Partie contractante d'origine, a, en tranchant une question relative à l'état ou à la capacité des personnes physiques, aux régimes matrimoniaux, aux testaments et aux successions, méconnu une règle de droit international privé de la Partie contractante requise, à moins que sa décision n'aboutisse au même résultat que si elle avait fait application des règles du droit

stat i vilken erkännande begärs, såvida inte samma resultat skulle ha uppnåtts genom tillämpning av denna fördragsslutande parts internationellt privaträttsliga bestämmelser.

#### *Artikel 13*

De avgöranden som avses i artikel 11 skall, om de går att verkställa i ursprungslandet, verkställas enligt den anmodade fördragsslutande partens lagar. Vid behov skall en verkställighetsorder på begäran utfärdas av en domstol eller en administrativ myndighet hos den anmodade fördragsslutande parten.

#### *Artikel 14*

1. Begäran skall åtföljas av

(a) en bestyrkt kopia av avgörandet;

(b) när det gäller en meddelad tredskodom: originalet eller en bestyrkt kopia av en handling som visar att gäldenären vederbörligen delgivits stämning;

(c) när det gäller ett administrativt avgörande: en handling som visar att kraven i artikel 11 är uppfyllda;

(d) en handling som visar att avgörandet är verkställbart i den fördragsslutande part där det har sitt ursprung och att gäldenären har underrättats om avgörandet i tillräcklig tid.

2. En vederbörligen bestyrkt översättning av handlingarna skall tillhandahållas om domstolen eller

international privé de cette Partie contractante.

#### *Article 13*

Les décisions mentionnées à l'article 11 qui sont exécutoires dans la Partie contractante d'origine sont mises à exécution conformément à la législation en vigueur dans la Partie contractante requise. En tant que de besoin, la décision est revêtue de la formule exécutoire sur simple requête par une juridiction ou une autorité administrative de la Partie contractante requise.

#### *Article 14*

1. La requête est accompagnée:

(a) d'une expédition de la décision;

(b) dans le cas d'une décision juridictionnelle rendue par défaut, de l'original ou d'une copie certifiée conforme d'un document établissant que le débiteur a reçu en temps utile signification ou notification de l'acte introductif d'instance;

(c) dans le cas d'une décision administrative, d'un document établissant que les exigences prévues à l'article 11 sont satisfaites;

(d) de tout document établissant que la décision est exécutoire dans la Partie contractante d'origine et que le débiteur a reçu en temps utile une signification de la décision.

2. Une traduction dûment certifiée des documents est fournie si la juridiction ou l'autorité administra-

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 5

den administrativa myndigheten hos den anmodade fördragsslutande parten begär det. Legalisering eller annat liknande förfarande får inte krävas.

#### *Artikel 15*

1. Begäran kan endast vägras på någon av de grunder som anges i artikel 12. Beslutet får under inga förhållanden omprövas i sak hos den anmodade fördragsslutande parten.

2. Tillämplig lag som avser förfarandet för erkännande och verkställande av avgörandet skall vara den anmodade fördragsslutande partens lag i den mån inte annat föreskrivs i denna konvention.

#### *Artikel 16*

De belopp som uppbärs av Eurocontrol skall betalas till de fördragsslutande parterna enligt rådets beslut.

#### *Artikel 17*

När en fordran indrivs av en fördragsslutande part skall det uppburna beloppet ofördröjligen betalas till Eurocontrol som skall förfara enligt artikel 16. De kostnader för indrivning som denna fördragsslutande part har ådragit sig skall debiteras Eurocontrol.

#### *Artikel 18*

Behöriga myndigheter hos de fördragsslutande parterna skall samarbeta med Eurocontrol när det gäller fastställande och uppbärande av undervägsavgifter.

tive de la Partie contractante requise l'exige. Aucune légalisation ni formalité analogue n'est requise.

#### *Article 15*

1. La requête ne peut être rejetée que pour l'un des motifs prévus à l'article 12. En aucun cas, la décision ne peut faire l'objet d'une révision au fond dans la Partie contractante requise.

2. La procédure relative à la reconnaissance et à l'exécution de la décision est régie par la loi de la Partie contractante requise dans la mesure où la Convention n'en dispose pas autrement.

#### *Article 16*

Le montant perçu par EUROCONTROL sera versé aux Parties contractantes dans les conditions prévues par décision du Conseil.

#### *Article 17*

Lorsqu'une Partie contractante a recouvré la créance, le montant effectivement perçu est versé dans les meilleurs délais à EUROCONTROL, qui applique la procédure prévue à l'article 16. Les frais de recouvrement encourus par cette Partie contractante sont mis à la charge d'EUROCONTROL.

#### *Article 18*

Les autorités compétentes des Parties contractantes coopèrent avec EUROCONTROL dans l'établissement et la perception des redevances de route.

*Artikel 19*

Om rådet enhälligt beslutar att avstå från indrivning av en avgift, får de berörda fördragsslutande parterna vidta den åtgärd de bedömer lämplig. I ett sådant fall upphör bestämmelserna om indrivning samt erkännande och verkställande av avgöranden i denna konvention att gälla.

*Article 19*

Si le Conseil décide à l'unanimité d'abandonner le recouvrement d'une redevance, les Parties contractantes concernées peuvent prendre toutes les mesures qu'elles jugent appropriées. En pareil cas, les dispositions de la Convention relatives au recouvrement, à la reconnaissance et à l'exécution des décisions cessent d'être applicables.

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 5

## Förteckning över remissinstanser

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 6

Följande remissinstanser har inkommit med svar:

Justitiekanslern,  
Hovrätten för Västra Sverige,  
Kammarrätten i Jönköping,  
Rikspolisstyrelsen,  
Chefen för Försvarsmakten,  
Riksskatteverket,  
Stockholms universitet juridiska fakulteten,  
Luftfartsverket,  
Scandinavian Airlines System SAS,  
Svenska Flygföretagens Riksförbund SFR,  
Föreningen Svenskt Flyg

Följande remissinstanser har inte inkommit med svar:

Braathens Malmö Aviation,  
Svenska Allmänflygföreningen,  
Kungliga Svenska Aeroklubben KSAK

## Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 13 § luftfartslagen (1957:297)<sup>1</sup> skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**6 kap.**

**13 §<sup>2</sup>**

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för användning av allmänna flygplatser eller andra allmänna anläggningar eller tjänster för luftfarten.

<p>I den omfattning som följer av 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter skall Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) meddela föreskrifter om, påföra och driva in undervägsavgifter.</p>	<p>I den omfattning som följer av bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen skall Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol) meddela föreskrifter om, påföra och driva in undervägsavgifter.</p>
--	--

Beslut enligt första stycket angående avgift som är förfallen till betalning får verkställas enligt utsökningsbalken.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1986:166.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1994:2086.

Härigenom föreskrivs att rubriken till lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter samt 1 och 3–7 §§ skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

**Lag med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter**

*Föreslagen lydelse*

**Lag med anledning av Sveriges tillträde till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen**

**1 §**

Denna lag innehåller bestämmelser om behörighet för domstolar och andra myndigheter i mål om betalningsskyldighet för undervägsavgift enligt *1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter* samt om erkännande och verkställighet av utländska avgöranden om undervägsavgifter som grundas på överenskommelsen.

Denna lag innehåller bestämmelser om behörighet för domstolar och andra myndigheter i mål om betalningsskyldighet för undervägsavgift enligt *bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen* samt om erkännande och verkställighet av utländska avgöranden om undervägsavgifter som grundas på överenskommelsen.

**3 §**

Lagen gäller inte om *Europeiska organisationens för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrols) utökade kommitté* enhälligt beslutat att avstå från indrivning av den ifrågavarande undervägsavgiften.

Lagen gäller inte om *rådet inom den Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol)* enhälligt beslutat att avstå från indrivning av den ifrågavarande undervägsavgiften.

**4 §**

Talan i mål om betalningsskyldighet för undervägsavgift skall väckas där svaranden har sitt hemvist.

Talan i mål om betalningsskyldighet för undervägsavgift skall väckas där svaranden har sitt hemvist *eller säte*.

Om svaranden saknar hemvist i någon stat som tillträtt *överenskommelsen* skall talan inom en fördragsslutande parts territorium väckas där svaranden har ett driftställe eller, om han inte har något driftställe i den staten, där svaranden har tillgångar.

Om behörighet enligt första eller andra stycket saknas skall talan väckas där Eurocontrol har sitt huvudkontor.

Om svaranden saknar hemvist *eller säte* i någon stat som tillträtt *konventionen* skall talan inom en fördragsslutande parts territorium väckas där svaranden har ett driftställe eller, om han inte har något driftställe i den staten, där han har tillgångar.

### 5 §

Bestämmelserna i denna lag om erkännande och verkställighet av utländska avgöranden om undervägsavgift skall tillämpas i förhållande till stat som har tillträtt *1981 års multilaterala överenskommelse*.

Bestämmelserna i denna lag om erkännande och verkställighet av utländska avgöranden om undervägsavgift skall tillämpas i förhållande till stat som har tillträtt *bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen*.

### 6 §

Ett utländskt avgörande om betalningsskyldighet för undervägsavgift grundat på *1981 års multilaterala överenskommelse* gäller, om annat inte följer av 7 §, här i landet, när avgörandet är slutligt och har meddelats antingen av en domstol eller av en administrativ myndighet om myndighetens avgörande kunnat överklagas till domstol.

Ett utländskt avgörande om betalningsskyldighet för undervägsavgift grundat på *bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen* gäller, om annat inte följer av 7 §, här i landet, när avgörandet är slutligt och har meddelats antingen av en domstol eller av en administrativ myndighet om myndighetens avgörande kunnat överklagas till domstol.

### 7 §

Erkännande av utländskt avgörande skall vägras

1. om domstolen eller den administrativa myndigheten inte var behörig enligt 4 §,

2. om *erkännande av avgörandet är uppenbart oförenligt* med grunderna för rättsordningen här i landet,

2. om *avgörandet är oförenligt* med grunderna för rättsordningen här i landet,



3. om gäldenären inte underrättats om det rättsliga förfarandet eller en administrativ myndighets avgörande i sådan tid att han kunnat föra sin talan eller överklaga till domstol,

4. om talan om samma sak är anhängig vid domstol eller administrativ myndighet här i landet och denna talan har väckts innan talan väcktes i den andra staten,

5. om avgörandet är oförenligt med ett här i landet meddelat avgörande angående samma sak,

6. om domstolen eller den administrativa myndigheten i den stat där avgörandet meddelats för att komma fram till sitt avgörande avgjort en preliminär fråga rörande fysiska personers rättsliga ställning, rättskapacitet eller rättshandlingsförmåga, rätt till egendom grundad på makars förmögenhetsförhållanden, arv eller testamente i strid med en här i landet gällande internationellt privaträttslig bestämmelse, såvida inte resultatet skulle ha blivit detsamma vid tillämpning av här i landet gällande internationellt privaträttsliga bestämmelser.

Ny prövning av själva saken är inte tillåten.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (1990:746) om  
betalningsföreläggande och handräckning skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 6 §<sup>1</sup>

Ansökan skall göras hos kronofogdemyndigheten i det län där svaranden har sitt hemvist. Som hemvist anses därvid den ort där han är bosatt samt, beträffande dödsbo, den ort där den döde senast var bosatt och, beträffande annan juridisk person, den ort som enligt 10 kap. rättegångsbalken grundar domstols behörighet i tvistemål i allmänhet.

Ansökan får också göras hos kronofogdemyndigheten i det län där egendom som tillhör svaranden finns eller där verkställighet annars lämpligen kan ske.

Ansökan mot flera svarande får göras hos den kronofogdemyndighet som enligt första eller andra stycket är behörig i fråga om någon av dem, om ansökningen beträffande var och en stöder sig på väsentligen samma grund.

Avser en ansökan om betalningsföreläggande åläggande att betala en undervägsavgift enligt 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter skall i stället för vad som sagts i denna paragraf bestämmelserna i 4 § lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter tillämpas.

Avser en ansökan om betalningsföreläggande åläggande att betala en undervägsavgift enligt bilaga IV till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen skall i stället för vad som sagts i denna paragraf bestämmelserna i 4 § lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den reviderade internationella Eurocontrolkonventionen tillämpas.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1997:369.

Härigenom föreskrivs att bilagan till lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall<sup>1</sup> skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Bilaga<sup>2</sup>*

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande		Tillämplig internationell överenskommelse
Internationella organ	Fysiska personer	
46 Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol)	Medlemsstaternas representanter i organisationens personal jämte deras familjemedlemmar som ingår i hushållet samt <i>Organets</i> generaldirektör	Den internationella Eurocontrolkonventionen om samarbete för luftfartens säkerhet med i Bryssel 1981 vidtagna ändringar

*Föreslagen lydelse*

*Bilaga*

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande		Tillämplig internationell överenskommelse
Internationella organ	Fysiska personer	
46 Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol)	Medlemsstaternas representanter i organisationens personal jämte deras familjemedlemmar som ingår i hushållet samt <i>det verk-</i>	Den internationella Eurocontrolkonventionen om samarbete för luftfartens säkerhet med i Bryssel 1997 vidtagna ändringar <i>samt</i>

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1994:717.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2002:621.

*ställande organets*  
generaldirektör

*bilagorna I–IV till*  
*den reviderade*  
*konventionen*

Prop. 2003/04:67  
Bilaga 7

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2004-03-03

**Närvarande:** f.d. regeringsrådet Karl-Ingvar Rundqvist, justitierådet Torgny Håstad och regeringsrådet Göran Schäder.

Enligt en lagrådsremiss den 12 februari 2004 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),
2. lag om ändring i lagen (1994:2087) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter,
3. lag om ändring i lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning,
4. lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av ämnesrådet Olof Hedberg, biträdd av ämnesrådet Kristina Svahn Starrsjö.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

## De konstitutionella frågorna (avsnitt 7.2)

I lagrådsremissen framhåller regeringen att redan Sveriges tillträde till Eurocontrolkonventionen och den till Eurocontrolsystemet hörande multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter förutsatte att Sverige med stöd av 10 kap. 5 § regeringsformen överlämnade beslutanderätt till Eurocontrol. Beslut om detta fattades i den förändring av grundlag stadgade ordningen, dvs. genom två likalydande beslut med mellanliggande val.

Eurocontrolkonventionen har nu reviderats och de bestämmelser som tidigare funnits i den separata överenskommelsen om undervägsavgifter har, utan att i materiellt hänseende ha förändrats, integrerats i konventionen som en särskild bilaga. Överenskommelsen upphör därför att gälla som självständigt folkrättsligt instrument. Under remissbehandlingen av den promemoria som ligger till grund för lagrådsremissen har skilda uppfattningar framförts i frågan om detta för Sveriges godkännande av den ändrade konventionen förutsätter att beslutanderätt överläts på nytt, och därför fordrar beslut i den i 10 kap. 5 § regeringsformen stadgade ordningen, eller om den tidigare beslutade överlåtelsen fortfarande kan tillerkännas verkan.

Regeringen är av den senare uppfattningen. Som skäl för detta framförs att ett återtagande av den överlåtna beslutanderätten skulle ha krävt ett särskilt beslut om just detta och att något sådant beslut inte aktualiseras i ärendet.

Lagrådet ansluter sig till regeringens slutsats men av delvis andra skäl än de av regeringen framförda. Om Sverige överlåtit beslutanderätt till t.ex. en mellanfolklig organisation och denna organisation senare upplöses, torde något särskilt beslut om att återkalla den överlåtna beslutanderätten inte erfordras, jfr Kol- och stålunionen. Vad frågan gäller är snarare om ett beslut i den i 10 kap. 5 § regeringsformen stadgade ordningen är ett formkrav som riksdagen skall iaktta i alla ärenden som gäller godkännande av internationella överenskommelser som förutsätter överlåtelse av beslutanderätt, även förändringar av redan ingångna sådana överenskommelser, eller om det vid en förändring av en redan ingången överenskommelse endast är om nya beslutsbefogenheter överläts som formkravet måste iakttas.

Lagrådet kan konstatera att riksdagen sedan Sverige blev medlem av Europeiska unionen vid två tillfällen fattat beslut om att överlåta ytterligare beslutsbefogenheter till den del av unionssamarbetet som benämns Europeiska gemenskapen. Detta skedde i samband med godkännandet av de s.k. Amsterdam- och Nicefördragen. Riksdagens prövning var vid dessa tillfällen helt inriktad på att klargöra i vad mån nya beslutsbefogenheter behövde överlätas. Eftersom så befanns vara fallet fattades besluten i den i 10 kap. 5 § regeringsformen stadgade ordningen. Därvid aktualiserades den kontroll riksdagen enligt den nämnda paragrafen i sådana situationer skall göra av att gemenskapen upprätthåller ett tillfredsställande fri- och rättighetsskydd. Hade någon ny beslutanderätt inte behövt överlätas hade något särskilt formkrav inte behövt iakttas.

Lagrådet kan vidare konstatera att den reviderade Eurocontrolkonventionen innehåller samma krav på överlåtelse av beslutanderätt som genom överenskommelsen om undervägsavgifter funnits sedan tidigare. Någon ny beslutanderätt förutsätts inte bli överlåten genom överenskommelsens integrering i Eurocontrolkonventionen. Den omständigheten att de folkrättsliga instrument enligt vilka den överlåtna beslutanderätten skall utövas nu förändras innebär således endast att mottagaren av beslutanderätten omorganiserat sig. Detta medför enligt Lagrådets uppfattning inte att regeringsformens bestämmelser om överlåtelse av beslutanderätt åter behöver tillämpas.

Innehållet i artikel 19 i den reviderade konventionen är nytt. Enligt denna artikel skall Eurocontrol fastställa vilka regleringsåtgärder som är nödvändiga för att utveckla och driva ett gemensamt europeiskt system för flödesplanering vid ett gemensamt internationellt centrum för flygledning och meddela dem till lufttrafikföretag och vederbörande flygtrafikledningstjänster. De fördragsslutande parterna, dvs. medlemsstaterna, skall säkerställa att lufttrafikföretag m.fl. följer dessa bestämmelser om inte tvingande säkerhetsskäl hindrar dem. De skall också i sina nationella lagstiftningar införliva bestämmelser som säkerställer att de allmänna villkoren för driften av det gemensamma europeiska systemet för flödesplanering efterlevs. Under remissbehandlingen har ifrågasatts om inte den omständigheten att Sverige blir folkrättsligt förpliktat att genomföra

de nödvändiga lagstiftningsåtgärderna innebär att den nämnda artikeln förutsätter en överlåtelse av traktatmakt till Eurocontrol, vilket skulle kräva tillämpning av

10 kap. 5 § regeringsformen. Regeringen hävdar i lagrådsremissen, med hänvisning till motivuttalanden som gjordes i samband med att nuvarande andra stycket i 10 kap. 5 § regeringsformen fick sin nu gällande utformning, att den omständigheten att Sverige genom ett tillträde till den reviderade konventionen blir folkrättsligt bundet att införliva nu aktuella beslut med den svenska rättsordningen inte förutsätter någon överlåtelse av beslutanderätt, eftersom Eurocontrols beslut inte automatiskt kommer att tillämpas internt i Sverige och den svenske normgivaren således har kvar sin befogenhet att bestämma innehållet i den svenska föreskriften.

Att artikel 19 inte förutsätter någon överlåtelse av normgivningsmakt utan att bundenheten endast blir folkrättslig kan dock enligt Lagrådets uppfattning inte omedelbart tas till intäkt för att hävda att någon traktatmakt inte överlåts. Traktater innebär ju just folkrättsliga åtaganden. Uppfattningen att någon beslutanderätt inte överlåts när bundenheten enbart är folkrättslig måste grundas på förmenandet att någon beslutanderätt över huvud taget inte överlåts i sådana situationer då en organisation i vilken Sverige är medlem fattar beslut som är folkrättsligt bindande för medlemsländerna. En överlåtelse av traktatmakt skulle i så fall enbart bli aktuell när en organisation av nu nämnt slag med bindande verkan för sina medlemmar ingår överenskommelser med tredje part. Och det kan hävdas att rätten för en organisation att fatta beslut som folkrättsligt binder dess medlemmar inte är någon beslutanderätt som direkt grundar sig på den svenska regeringsformen. Bestämmelserna i 10 kap. 5 § regeringsformen skulle då inte vara tillämpliga. Några tydliga uttalanden som ger vid handen att grundlagsstadgandet skall läsas på detta sätt har Lag-rådet dock inte kunnat påträffa.

Beträffande frågan om artikel 7.2 d förutsätter överlämnande av myndighetsutövning delar Lagrådet regeringens bedömning att så inte är fallet. Den artikeln väcker dock samma frågor som nyss berörts beträffande artikel 19.

Grundlagsreglerna om överlåtelse av beslutanderätt har setts över vid flera tillfällen. De senaste gångerna har analysen dock helt varit inriktad på den överlåtelse av beslutanderätt till EG/EU som regleras i 10 kap. 5 § första stycket. Andra stycket har lämnats i princip orört. En närmare analys och ett förtydligande av bestämmelserna där vore värdefull. Det undandrar sig Lagrådets bedömning om den frågan kan komma upp i den allmänna översyn av regeringsformen som aviserats. Att en sådan vore välkommen torde framgå av vad Lagrådet ovan anfört.

Förslaget till lag om ändring i lagen med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter

I paragrafens första stycke i gällande lydelse anges att talan i mål om betalningsskyldighet för undervägsavgift skall väckas där svaranden har sitt hemvist. I det remitterade förslaget tilläggs efter "hemvist" orden "eller säte". Någon förklaring till tillägget har inte lämnats i motiveringen, men tillägget svarar mot artikel 8 i Eurocontrolkonventionen.

Bestämmelsen torde ha betydelse endast för svensk domstols behörighet. Innebörden av rekvisitet "hemvist" är därvid preciserad i 10 kap. 1 § rättegångsbalken. Bl.a. anges att juridisk person har sitt hemvist där styrelsen har sitt säte. Det föreslagna tillägget torde således vara onödigt. Dessutom märks att enligt rättegångsbalken det inte är svaranden (den juridiska personen) utan svarandens styrelse som har säte.

#### Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.



Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 11 mars 2004

Närvarande: statsråden Ulvskog, ordförande, Freivalds, Sahlin, Pagrotsky, Messing, Engqvist, Lövdén, Ringholm, Bodström, Sommestad, Karlsson, Lund, Andnor, Johansson, Hallengren, Björklund, Holmberg, Jämtin

Föredragande: statsrådet Messing

---

Regeringen beslutar proposition 2003/04:67 Den reviderade Eurocontrolkonventionen

---

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upp- häver eller upprepar ett normgivnings- bemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG- regler
--------------------	--	--

---

Luftfartslagen (1957:297) 13 kap. 6 §