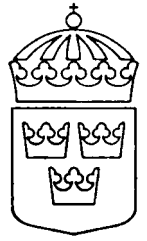


Sveriges internationella överenskommelser

ISSN 1102-3716



Utgiven av Utrikesdepartementet

SÖ 2011: 9

Nr 9

Avtal med Finland om trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna Stockholm den 23 juni 2010

Regeringen beslutade den 13 november 2008 att ingå avtalet. Avtalet trädde i kraft den 1 maj 2011 efter notväxling.

Översättning

Avtal mellan Konungariket Sveriges regering och Republiken Finlands regering om trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna

INGRESS

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

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

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

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

som hänvisar till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet, där det i artikel 2.4 föreskrivs att nationella tillsynsmyndigheter på lämpligt sätt ska ”komma överens om ett nära samarbete med varandra för att säkerställa adekvat övervakning av leverantörer av flygtrafiktjänster som innehar ett giltigt certifikat från en medlemsstat och som också tillhandahåller tjänster med avseende på det luftrum som omfattas av en annan medlemsstats ansvarsområde. Sådant samarbete skall innefatta överenskommelser om hur fall av bristande efterlevnad av de tillämpliga gemensamma kraven i artikel 6 eller villkoren i bilaga II skall hanteras.”,

Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Republic of Finland on Cross Border and FIR Boundary Operations

PREAMBLE

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

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

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

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

Referring to the Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council on the provision of air navigation services in the Single European Sky, which in its Article 2(4) stipulates that “[N]ational supervisory authorities shall make appropriate arrangements for close cooperation with each other to ensure adequate supervision of air navigation service providers holding a valid certificate from one Member State that also provide services relating to the airspace falling under the responsibility of another Member State. Such cooperation shall include arrangements for the handling of cases involving non-compliance with the applicable common requirements set out in Article 6 or conditions set out in Annex II”;

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

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

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

har kommit överens om följande.

Artikel 1

Trafik över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna

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

2. Trafiken över nationsgränserna och gränserna för flyginformationsregionerna omfattar följande:

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

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

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

Cross Border and FIR Boundary Operations

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

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

a) The allocation and shared use for military operations of common cross border areas (CBAs) established across their national border and FIR boundary;

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

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

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

Artikel 2

Definitioner

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

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

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

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

4. *flygrådgivningstjänst*: verksamhet med uppgift att inom rådgivningsluftrum i möjlig omfattning upprätta åtskillnad mellan luftfartyg som framförs på IFR-färdplan.

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

- a) förebygga kollisioner
1. mellan luftfartyg, och

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

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

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

Article 2

Definitions

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

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

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

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

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

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

- a) preventing collisions;
1. between aircraft, and

2. mellan luftfartyg och ett hinder inom manöverområdet, samt

b) påskynda och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde.

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

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

8. *alarmeringstjänst*: verksamhet med uppgift att underrätta berörda organisationer när luftfartyg behöver flygräddningstjänst och stödja dessa organisationer i nödvändig omfattning.

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

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

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

12. *gränsöverskridande område (CBA)*: ett område som består av nationella tillfälligt segregerade områden eller tillfälligt reserverade luftrum och som inrättas över internationella gränser för att uppfylla vissa operativa krav.

13. *farligt område (D-område)*: avgränsat luftrum där det tidvis kan förekomma verksam-

2. on the manoeuvring area between aircraft and obstructions, and

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

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

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

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

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

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

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

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

13. “*Danger Area (D)*” is an airspace of defined dimensions within which activities

het som är farlig för luftfartyg under flygning.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 3

Suveränitet

Bestämmelserna i detta ramavtal ska inte påverka de avtalssslutade parternas suveränitet över sitt luftrum eller deras rättigheter och skyldigheter enligt Chicagokonventionen eller andra folkrättsliga instrument.

dangerous to the flight of aircraft may exist at specified times.

14. "*Flight Information Region (FIR)*" is an airspace of defined dimensions within which flight information service and alerting service are provided.

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

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

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

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

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

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

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

Article 3

Sovereignty

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

Artikel 4*Säkerhet och försvar*

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

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

Artikel 5*Behöriga myndigheter*

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

Artikel 6*Tillstånd till behöriga myndigheter*

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

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

a) Fastställande av tillfälligt reserverade områden/tillfälligt reserverade luftrum samt farliga områden och restriktionsområden för fördelning och gemensam användning för militär verksamhet.

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

c) Förfaranden för tillsyn och rapportering av händelser.

Article 4*Security and Defence*

(1) The provisions of this Framework Agreement shall be without prejudice to the Contracting Parties' requirements related to security and defence policy needs.

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

Article 5*Competent Authorities*

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

Article 6*Authorisation to Competent Authorities*

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

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

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

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

c) Arrangements pertaining to supervision and occurrence reporting

SÖ 2011: 9

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

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

Artikel 7

Tillämpning av bestämmelser och förfaranden

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

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

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

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

Artikel 8

Finansiella överenskommelser

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

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

(3) The Competent Authorities may authorise appropriate ANSPs or ATS Units to further negotiate with each other or Appropriate Military Authorities/units to conclude Letters of Agreement containing specific operational and technical aspects including pre-tactical and tactical airspace management.

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

Article 7

Application of Rules and Procedures

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

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

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

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

Article 8

Financial Arrangements

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

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

Artikel 9*Ansvarsskyldighet*

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

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

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

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

Artikel 10*Miljöaspekter*

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

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

Article 9*Liability*

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

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

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

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

Article 10*Environmental Aspects*

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

(2) Cross border and FIR boundary operations shall be conducted without prejudice to the environmental rules and regulations of the Contracting Party in whose airspace the operations take place.

Artikel 11

Diplomatiskt tillstånd

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

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

Artikel 12

Utredning av olyckor och allvarliga tillbud

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

2. Den avtalsslutande part som genomför utredningen ska på begäran tillhandahållas och få tillgång till allt material från berörda flygtrafikledningsenheter och flygtrafikledningsmyndigheter som är nödvändigt för att kunna genomföra en utredning av olyckan eller det allvarliga tillbudet (t.ex. registrerade radardata och bandutskrift).

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

4. Den andra avtalsslutande parten ska ha rätt att utse observatörer att närvara vid den undersökning som görs på initiativ av den avtalsslutande part som ansvarar för att genomföra

Article 11

Diplomatic Clearance

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

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

Article 12

Investigation of Accidents or Serious Incidents

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

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

(3) To enable the efficient and unimpeded inquiry the other Contracting Party shall allow the Contracting Party conducting the inquiry to carry out the necessary investigations in its territory. The Contracting Parties shall ensure that the Contracting Party conducting the investigation is granted access to premises, facilities and materials of the ATS Units/Authorities referred to under paragraph (2).

(4) The other Contracting Party shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the investigation initiated by the Contracting Party responsible for conducting

utredningen. Den ska också på begäran delges rapporten och resultaten av utredningen.

Artikel 13

Tillsyn

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

Artikel 14

Samråd

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

Artikel 15

Tvistlösning

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

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

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

the inquiry. At the request of that other Contracting Party, the report and findings of the inquiry shall be communicated to it.

Article 13

Supervision

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

Article 14

Consultations

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

Article 15

Dispute Resolution

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

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

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

SÖ 2011: 9

Artikel 16

Ändringar

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

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

Artikel 17

Tillfälligt upphävande

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

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

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

Artikel 18

Uppsägning

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

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

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

Article 16

Amendment

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

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

Article 17

Suspension

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

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

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

Article 18

Termination

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

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

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

Artikel 19*Övergångsbestämmelser för redan befintliga överenskommelser*

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

Artikel 20*Registrering hos ICAO*

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

Artikel 21*Ikraftträdande och varaktighet*

1. De avtalslutande parterna ska skriftligen meddela varandra när de har slutfört sina konstitutionella förfaranden som är nödvändiga för att detta ramavtal ska träda i kraft. Ramavtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det sista meddelandet har tagits emot. Ramavtalet ska gälla till dess att det sägs upp i enlighet med artikel 18 ovan.

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

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

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

För Konungariket Sveriges regering

Leif Zetterberg

För Republiken Finlands regering

Riitta Kukkonen

Article 19*Transitional Measures for Arrangements already in Operation*

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

Article 20*ICAO Registration*

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

Article 21*Entry into Force and Duration*

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

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

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

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

For the Government of the Kingdom of Sweden

Leif Zetterberg

For the Government of the Republic of Finland

Riitta Kukkonen

Bilaga

Appendix

Avgränsat luftrum för delegering av ansvaret för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster

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

Inom Finlands flyginformationsregion/övre flyginformationsregion (FIR/UIR)

Within the Finland FIR/UIR

Område: KVARKEN

Area: KVARKEN

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

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

Vertikala gränser: FL95-FL660

Vertical limits: FL95-FL660