

**Hallituksen esitys eduskunnalle pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamisesta Viron, Suomen, Latvian ja Norjan välillä tehdyn sopimuksen hyväksymisestä sekä laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Viron, Suomen, Latvian ja Norjan välillä tehdyn sopimuksen pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamisesta sekä lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Sopimus allekirjoitettiin kesäkuussa 2012.

Sopimuksen tarkoituksena on perustaa asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailujärjestelmän suorituskyvyn ja kestävyuden parantamiseksi annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1070/2009, jäljempänä *SES II –asetus*, nojalla valtioiden rajat ylittävä pohjoiseurooppalainen toiminnallinen ilmatilan lohko asetuksessa säädettyyn määräpäivään, 4 joulukuuta 2012, mennessä.

Sopimuksella toimeenpannaan asetuksella määritellyt tavoitteet lentoturvallisuuden parantamiseksi, haitallisten ympäristövaikutusten vähentämiseksi, lentoliikenteen sujuvoittamiseksi ja kustannusten alentamiseksi. Lisäksi uudistetaan ilmatilanhallinnan rakenteita, luodaan edellytykset uusien teknisten ratkaisujen käyttöönotolle ja mahdollistetaan ilmatilan käytön nykyistä parempi yhteensovittaminen sopimusvaltioiden välillä.

Sopimuksella ei puututa sopimusvaltioiden omaa ilmatilaansa koskevaan itsemääräämisoikeuteen. Sopimuksella ei myöskään rajoiteta sopimusvaltioiden toimivaltaa yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvissä asioissa.

Toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamisella on toiminnallisia ja taloudellisia vaikutuksia sekä siviili-ilmailulle että sotilaalliselle maanpuolustukselle.

Sopimuksella määrätään sopimusvaltioiden ministeriöiden, kansallisten valvontaviranomaisten ja palveluntarjoajien välisestä yhteistyöstä. Kansalliset valvontaviranomaiset voivat sopimuksen nojalla tehdä sopimuksia teknisistä ja toiminnallisista asioista. Sopimuksen mukaan toimivaltaisten viranomaisten on hyväksyttävä palveluntarjoajien väliset rajat ylittäviä palveluja koskevat sopimukset ennen niiden voimaantuloa.

Ahvenanmaan demilitarisoitu ja puolueeton asema on huomioitu sopimuksessa.

Sopimus tulee voimaan 30 päivän kuluttua viimeisen ratifiointi- tai hyväksymiskirjan tallettamisesta tallettajan huostaan. Sopimuksen voimaansaattamislaki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kun sopimus tulee Suomen osalta voimaan.

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT .....	4
1 JOHDANTO .....	4
1.1 Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila .....	4
1.2 Pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamista koskevan sopimuksen valmistelu.....	4
2 NYKYTILA .....	6
2.1 Chicagon yleissopimus .....	6
2.2 EU:n lainsäädäntö .....	6
2.3 Ilmatilan käyttö ja hallinta .....	10
2.4 Kansallinen valvontaviranomainen.....	11
2.5 Lennonvarmistuspalvelun tarjonta.....	12
2.6 Siviili- ja sotilasilmailun välinen yhteistyö ja päätöksenteko .....	13
2.7 Puolustukseen sekä yleiseen järjestykseen ja turvallisuuteen liittyvät asiat .....	14
2.8 Ahvenanmaan demilitarisointi .....	15
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET .....	16
3.1 Tavoitteet .....	16
3.2 Keskeiset ehdotukset.....	16
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET .....	17
4.1 Taloudelliset vaikutukset .....	17
4.2 Vaikutukset valtioneuvostoon ja kansallisen valvontaviranomaisen toimintaan.....	18
4.3 Vaikutukset lennonvarmistuspalveluiden tarjontaan .....	19
4.4 Vaikutukset sotilaalliselle maanpuolustukselle.....	19
4.5 Vaikutukset lentoturvallisuuteen ja ympäristöön.....	19
5 ASIAN VALMISTELU .....	20
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....	22
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN .....	22
1 luku <b>Yleiset periaatteet</b> .....	22
2 luku <b>NEFAB:n hallinnointi</b> .....	25
3 luku <b>Ilmatila</b> .....	28
4 luku <b>Yhdenmukaistaminen</b> .....	30
5 luku <b>Lennonvarmistuspalvelun tarjoaminen</b> .....	30
6 luku <b>Maksut</b> .....	32
7 luku <b>Valvonta</b> .....	32
8 luku <b>Suorituskyky</b> .....	34
9 luku <b>Korvausvastuu</b> .....	34
10 luku <b>Institutionaaliset määräykset</b> .....	35
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT .....	36
3 VOIMAANTULO.....	37
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	37
4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä.....	37
4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.....	41
4.3 Käsittelyjärjestys.....	43

LAKIEHDOTUS .....	45
pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamisesta Viron tasavallan, Suomen tasavallan, Latvian tasavallan ja Norjan kuningaskunnan välillä tehdyin sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta .....	45
SOPIMUSTEKSTIT .....	46

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Johdanto

#### 1.1 Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila

Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan (Single European Sky, SES) kehittäminen alkoi 2000-luvun alussa, jolloin Euroopan komissio laati toimintaohjelman yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamista varten. Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila -hankkeen tavoitteena on ehkäistä ja poistaa monien EU:n jäsenvaltioiden ilmatilan ruuhkautumisesta ja lentoliikenteen myöhästymisistä aiheutuvia haittoja. Hankkeen tärkein tavoite on lisätä ilmaliikenteen hallintajärjestelmän kapasiteettia. Lisääntyneen kapasiteetin seurauksena saavutetaan muun muassa suorempia lentoreittejä, säästöjä lentoajoissa, täsmällisempiä aikatauluja ja vähemmän ilmaliikenteen päästöjä. Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa on edistetty mm. lainsäädäntöhankkein ja teknisiä järjestelmiä kehittämällä. Euroopan unionin (EU) liittymisellä Euroopan lennonvarmistusjärjestö Eurocontrolin jäseneksi vuonna 2002 oli keskeinen merkitys yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan kehittämisen kannalta. Eurocontrolin tavoitteena on edistää ilmatilan käytön tehokkuutta, lentoliikenteen sujuvuutta ja lentämisen turvallisuutta. Järjestö pyrkii estämään ruuhkia yhteensovittamalla ilmaliikennevirtoja ja optimoimalla ilmatilan käyttöä.

Yksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan keskeisistä elementeistä on toiminnallisten ilmatilan lohkojen (Functional Airspace Block, FAB) perustaminen. Toiminnallisten ilmatilan lohkojen tavoitteena on parantaa lentoliikenteen turvallisuutta, vähentää lentoliikenteen ympäristövaikutuksia sekä edistää lentoliikennejärjestelmän yleistä suorituskykyä tehostamalla ilmaliikenteen hallintaa. Toiminnallisista ilmatilan lohkoista säädetään asetusten (EY) N:o 549/2004, (EY) N:o 550/2004, (EY) N:o 551/2004 ja (EY) N:o 552/2004 muuttamisesta Euroopan ilmailu-

järjestelmän suorituskyvyn ja kestävyiden parantamiseksi annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1070/2009, jäljempänä *SES II -asetus*. Asetus edellyttää, että jäsenvaltioiden on perustettava toiminnalliset ilmatilan lohkot 4 joulukuuta 2012 mennessä.

Toiminnallisella ilmatilan loholla tarkoitetaan operatiivisiin vaatimuksiin perustuvaa ilmatilan lohkoa, joka on perustettu valtioiden rajoista riippumatta. Toiminnallisessa ilmatilan lohossa lennonvarmistuspalvelujen ja niihin liittyvien toimintojen tarjonta on suorituspohjaista ja optimoitua, jotta voitaisiin aloittaa lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien tiiviimpi yhteistyö tai, silloin kun se on tarkoituksenmukaista, käyttää yhtä palveluntarjoajaa.

Toiminnallisia ilmatilan lohkoja on tähän mennessä perustettu Euroopassa kaksi: Iso-Britannian ja Irlannin välinen sekä tanskalais-ruotsalainen toiminnallinen ilmatilan lohko. Näiden lisäksi ollaan parhaillaan perustamassa pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon ohella kuutta muuta ilmatilan lohkoa.

Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustaminen koskee siviili-ilmailua, mutta sillä on välittömiä ja välillisiä vaikutuksia myös sotilaalliselle maanpuolustukselle.

#### 1.2 Pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamista koskevan sopimuksen valmistelu

Neuvottelut pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon (North European Functional Airspace Block, NEFAB) perustamiseksi aloitettiin Islannin, Latvian, Norjan, Ruotsin, Suomen, Tanskan ja Viron palveluntarjoajien välillä vuonna 2008. Sopimusvaltioiden väliset tunnustelut yhteistyöstä aloitettiin vuonna 2010. Ruotsi ja Tanska vetäytyivät hankkeesta helmikuussa 2011. Pääsyyinä Ruotsin ja Tanskan vetäytymiseen oli,

että tanskalais-ruotsalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustana on yhteinen palveluntarjoaja, NUAC-yhtiö. NEFAB-sopimuksen lähtökohtana on, että jokainen sopimusvaltio voi nimetä oman palveluntarjoajan ilmatilaansa.

Hanke jatkui viiden maan kesken, joiden palveluntarjoajat viimeistelivät NEFAB:n toteutettavuusselvityksen keväällä 2011. Toteutettavuusselvityksen perusteella kansalliset valvontaviranomaiset arvioivat kesäkuussa 2011, että NEFAB täyttää SES II -asetuksessa säädetty yhdeksän vaatimusta. Islanti vetäytyi hankkeesta kesäkuussa 2011. Islannin vetäytymisen taustalla olivat tulkintaepäselvyydet SES-asetusten soveltamisesta Islannissa. Toteutettavuusselvitystä päivitetiin Islannin vetäytymisen vuoksi elokuussa 2011. Yhteinen aiejulistus NEFAB-valtioiden ministereiden kesken NEFAB:n perustamisesta tehtiin 30 elokuuta 2011.

NEFAB-sopimusvaltioiden kansalliset valvontaviranomaiset tekivät syyskuussa 2011 uuden arvioinnin siitä, että NEFAB täyttää neljän maan osalta SES II -asetuksessa säädetty vaatimukset. Varsinaiset sopimusneuvottelut aloitettiin Latvian, Norjan, Suomen ja Viron kesken kesällä 2011 ja saatettiin päätökseen vuoden 2011 lopussa Suomen toimiessa NEFAB-valtioiden puheenjohtajana. Sopimusteksti parafoitiin joulukuussa 2011.

Sopimusta laadittaessa on hyödynnetty soveltuvin osin Eurocontrolin laatimaa mallisopimusta toiminnallisten ilmatilan lohkojen perustamisesta sekä kahden keskieuropplaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon (FAB Europe Central ja FAB Central Europe) perustamiseen liittyviä sopimuksia.

NEFAB-hanke on esitelty ensimmäisen kerran yhtenäisen ilmatilan komiteassa, jäljempänä *SES-komitea*, marraskuussa 2011.

Lisäksi NEFAB:n perustamiseen liittyen Viro, Suomi, Latvia ja Norja antoivat ennen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamista ja muuttamista annettavista tiedoista annetun Euroopan komission asetuksen (EU) N:o 176/2011 edellyttämät tiedot komissiolle 22 joulukuuta 2011 parafoituaan sopimuksen.

Euroopan komissio järjesti NEFAB:n perustamiseen liittyvän konsultaatiotilaisuuden 6 helmikuuta 2012 Brysselissä. Komissiolla,

Euroopan lentoturvallisuusvirastolla (EASA), muilla jäsenvaltioilla ja asianomaisilla osapuolilla (toiminnallisen ilmatilan lohkon viereiset kolmannet maat, ilmatilan käyttäjät, ilmatilan käyttäjien ryhmät, henkilökuntaa edustavat ammatilliset järjestöt sekä toiminnallisen ilmatilan lohkon lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien lennonvarmistuspalvelun tarjoajat) oli mahdollisuus esittää huomiota sekä konsultaatiotilaisuudessa että kirjallisesti 12 maaliskuuta 2012 mennessä.

Huomioita esittivät komissio, EASA, Eurocontrol, Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO), lentoyhtiöitä edustavat IATA (Kansainvälinen ilmakuljetusliitto) ja AEA (Association of European Airlines), Suomen Lennonjohtajien Yhdistys ry, norjalainen etujärjestö NITO Avinor (Norwegian Society of Engineers and Technologists), Ilmailutietotekniset ry sekä EU:n suoritusarviolautakunta. Huomiot koskivat valtioiden välistä sopimusta, kansallisten valvontaviranomaisten välistä sopimusta, palveluntarjoajien välistä sopimusta sekä turvallisuutta, NEFAB-hankkeen toiminnallisia lähtökohtia, taloudellisia näkökulmia, ympäristönäkökulmia, sosiaalisia näkökulmia ja suorituskykyä. Merkittävin huomioista oli Euroopan komission ehdotus perustaa yhteinen toiminnallinen ilmatilan lohko Ruotsin ja Tanskan kanssa 4 joulukuuta 2012 mennessä. Jäsenvaltioille ei ole asetettu velvollisuutta tehdä muutoksia esitettyjen huomioiden perusteella, mutta niiden on tarkasteltava esitettyjä huomioita asianmukaisella tavalla ennen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamista.

NEFAB-sopimusvaltiot tarkastelivat huomioita asianmukaisesti ja käsitelivät mahdollista yhdistymistä tanskalais-ruotsalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon kanssa. Sopimusvaltiot totesivat, että yhteisen ilmatilan lohkon perustaminen oli alun perin tavoitteena, mutta Ruotsi ja Tanska samoin kuin Islanti katsoivat, etteivät voi jatkaa NEFAB-yhteistyötä. NEFAB-sopimusvaltiot totesivat, että NEFAB täyttää SES II -asetuksessa säädetty vaatimukset ja että sen kehittämistä voidaan jatkaa suunnitellusti neljän maan kesken. Vierekkäisten toiminnallisten ilmatilan lohkojen välisen yhteensovittamisen varmistaminen on NEFAB:ssa annettu NEFAB-neuvoston tehtäväksi. Lisäksi sopimuk-

sen johdannossa tunnustetaan, että on tärkeää jatkaa tiivistä yhteistyötä Islannin ja tanskalais-ruotsalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon kanssa sekä muiden vierekkäisten toiminnallisten ilmatilan lohkojen kanssa mahdollista tulevaa yhdistymistä silmällä pitäen. NEFAB-sopimusvaltiot ovat ottaneet yhteyttä Ruotsiin, Tanskaan ja Islantiin selvittääkseen tarkemmin yhteistyömahdollisuuksia. Lisäksi NEFAB-sopimusvaltioiden kansalliset valvontaviranomaiset ja palveluntarjoajat ovat lisänneet yhteistyötä Ruotsin, Tanskan ja Islannin viranomaisten ja palveluntarjoajien kanssa.

Saatujen huomioiden perusteella NEFAB-neuvoston tehtäviin liittyvää 9 artiklan 2 kohdan f alakohtaa selvennettiin siten, että NEFAB-neuvosto ei hyväksy vaan pelkää edistää ilmaliikennepalvelun tarjoajien yhteistä nimeämisprosessia. Lisäksi sopimustekstiin tehtiin muutamia teknisiä tarkistuksia.

Sopimus allekirjoitettiin 4 kesäkuuta 2012. Lisäksi NEFAB-sopimusvaltioiden liikenneministerit allekirjoittivat 6 kesäkuuta 2012 yhteisen aiejulistuksen NEFAB:n hallinnoinnista ennen sopimuksen voimaantuloa sekä halusta tehdä yhteistyötä vierekkäisten toiminnallisten ilmatilan lohkojen ja valtioiden kanssa.

Sopimusvaltiot laativat sopimuksen lisäksi selitysmuistion sopimustekstin yhteisen tulkinnan helpottamiseksi. Siinä on pyritty artiklakohtaisesti analysoimaan sopimuksen sisältöä. Selitysmuistio ei ole oikeudellisesti sitova, vaan se on apuväline sopimuksen tulkinnessa. Sopimusvaltiot ovat hyödyntäneet selitysmuistiot kansallisissa sopimuksen voimaansaattamismenettelyissään.

## 2 Nykytila

### 2.1 Chicagon yleissopimus

Kansainvälinen siviili-ilmailun yleissopimus (SopS 11/1949), jäljempänä *Chicagon yleissopimus*, allekirjoitettiin 7 joulukuuta 1944 ja se tuli kansainvälisesti voimaan 4 huhtikuuta 1947. Yleissopimus on voimaansaattettu Suomessa 22 huhtikuuta 1949 valtioneuvoston asetuksella 331/1949. Chicagon yleissopimuksella perustettiin ICAO, joka on

yksi YK:n erityisjärjestöistä. Chicagon yleissopimuksessa on sovittu periaatteista ja toimenpiteistä kansainvälisen siviili-ilmailun kehittämiseksi turvalliseksi ja hyvin järjestetyksi. Lentosääntöjen ja muiden kansainvälisen siviili-ilmailun turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta tarpeellisten standardien, suositusten ja periaatteiden kehittäminen tapahtuu ICAO:n puitteissa. Tekniset määräykset julkaistaan yleissopimuksen liitteissä. ICAO:n jäsenvaltioita on tällä hetkellä 191 eli jäsenenä ovat käytännöllisesti katsoen kaikki maat, joissa harjoitetaan lentoliikennettä. Chicagon yleissopimus koskee siviili-ilma-aluksia, mutta ei valtion ilma-aluksia.

### 2.2 EU:n lainsäädäntö

#### *SES-asetukset*

Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista annettulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 549/2004, jäljempänä *puiteasetus*, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa annettulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 550/2004, jäljempänä *palveluntarjonta-asetus*, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä annettulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 551/2004, jäljempänä *ilmatila-asetus*, ja eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta annettulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 552/2004, jäljempänä *yhteentoimivuusasetus*, ilmaliikenteen hallinnasta tehtiin osa EU:n yhteistä liikennepoliittikkaa. Kyseisiä asetuksia kutsutaan SES I -asetuksiksi.

Vuonna 2009 annettulla SES II -asetuksella tarkistettiin kaikkia neljää SES I -asetusta. SES II -asetuksen antamisen taustalla oli tarve tarkistaa yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevaa lainsäädäntöä. Lisäksi Euroopan komissio oli arvioinut, että Euroopan ilmaliikenteen hallintajärjestelmä oli lähestymässä suorituskykynsä rajoja ja että sen tehokkuudessa oli parantamisen varaa.

Puiteasetus sisältää sääntelypiteet yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan luomiseksi. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tarkoi-

tuksena on parantaa ilmaliikenteen nykyisiä turvallisuusstandardeja, edistää lentoliikennejärjestelmän kestävää kehitystä ja parantaa ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalveluiden järjestelmän suorituskykyä Euroopan yleisessä ilmaliikenteessä siten, että voidaan täyttää kaikkien ilmatilan käyttäjien vaatimukset. Puiteasetuksen mukaan yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan sisältyvät yhteinen yleiseurooppalainen reittiverkko, verkon hallinta sekä ilmaliikenteen hallintajärjestelmät, jotka perustuvat turvallisuuteen, tehokkuuteen ja teknisiin näkökohtiin kaikkien ilmatilan käyttäjien hyväksi.

Palveluntarjonta-asetuksessa säädetään lennonvarmistuspalvelun tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa. Asetuksen tarkoituksena on asettaa yhteiset vaatimukset lennonvarmistuspalvelun turvallisuudelle ja tehokkaalle tarjoamiselle yhteisössä.

Ilmatila-asetus koskee ilmatilan organisoimista ja käyttöä, lennonvarmistuspalveluiden toimintaa, ilmatilan optimointia sekä liikennevirtojen säätelyä. Asetus edellyttää, että jäsenvaltiot huolehtivat ilmatilan joustavan käytön periaatteen yhdenmukaisesta soveltamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa.

Yhteentoimivuusasetuksessa säädetään eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon yhteentoimivuudesta. Asetuksen tavoitteena on saavuttaa yhteentoimivuus eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintaverkon eri järjestelmien, rakennesien ja niihin liittyvien menettelyjen välillä sekä varmistaa uusien toimintaratkaisujen tai tekniikoiden yhteensovitettu ja nopea käyttöönotto.

SES-asetuksia sovelletaan kaikissa NE-FAB-sopimusvaltioissa. Ne ovat sellaisenaan sovellettavia EU:n jäsenvaltioissa ja Norjassa niiden sitovuus perustuu ETA-sekakomitean päätökseen ottaen huomioon Euroopan talusalueesta vuonna 1994 tehdyn sopimuksen.

SES I ja SES II -asetukset ovat olleet eduskunnan käsiteltävinä (U 3/2002 vp ja U 42/2008 vp). Vaikka asetukset koskevat siviili-ilmailua, niin tässä yhteydessä pidettiin tärkeänä ottaa huomioon sotilaallisen maanpuolustuksen tarpeet, koska asetuksilla on suoria vaikutuksia myös sotilasilmailuun.

Puiteasetuksen mukaan SES-asetukset eivät vaikuta jäsenvaltioiden omaa ilmatilaa

koskevaan suvereniteettiin. Ne eivät myöskään estä ryhtymästä toimenpiteisiin, jotka ovat tarpeen keskeisten turvallisuus- tai puolustusasetusten suojaamiseksi. Asetukset eivät koske sotilasoperaatioita tai -koulutusta. SES-asetukset eivät myöskään vaikuta Chicagon yleissopimuksesta johtuviin jäsenvaltioiden oikeuksiin ja velvoitteisiin. Vaikka EU-lainsäädäntö koskee vain siviili-ilmailun järjestämistä, vaikuttavat asetukset myös sotilasilmailuun ilmatilan rajallisuudesta johtuen. Jäsenvaltiot arvioivat kansallisella tasolla siviili- ja sotilasilmailun tarpeet ilmatilan käytöstä päätettäessä.

Puiteasetusta hyväksyttäessä EU:n jäsenvaltiot antoivat lausuman yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan liittyvistä sotilaallisista kysymyksistä. Jäsenvaltiot sitoutuvat lausumassa toimimaan yhteistyössä keskenään kansalliset sotilaalliset tarpeet huomioiden ottaen ja tehostamaan siviili- ja sotilasalan läheistä yhteistyötä ilmatilan turvallisen ja tehokkaan käytön takaamiseksi.

Toiminnalliset ilmatilan lohkot ovat keskeisiä välineitä, joilla mahdollistetaan lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien välisen yhteistyön lisääminen suorituskyvyn parantamiseksi ja synergiaetujen saavuttamiseksi. Toiminnallisista ilmatilan lohkoista säädetään SES II -asetuksen 9 a artiklassa. Asetus edellyttää, että jäsenvaltioiden on perustettava toiminnalliset ilmatilan lohkot 4 joulukuuta 2012 mennessä. Toiminnalliset ilmatilan lohkot on perustettava, jotta saavutetaan tavoitteena oleva ilmaliikenteen hallintaverkon kapasiteetin ja tehokkuuden lisääminen yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa. Lisäksi korkean turvallisuustason säilyttäminen, lentoliikennejärjestelmän yleisen suorituskyvyn parantaminen sekä lentoliikenteen ympäristövaikutusten vähentäminen edellyttävät toiminnallisten ilmatilan lohkojen perustamista. Toiminnallisten ilmatilan lohkojen rajapintojen optimoimiseksi ilmatilan lohkojen olisi tehtävä yhteistyötä keskenään, ja tarvittaessa niiden olisi tehtävä yhteistyötä myös kolmansien maiden kanssa.

Toiminnallisten ilmatilan lohkojen on SES II -asetuksen mukaan täytettävä yhdeksän vaatimusta. Toiminnallisten ilmatilan lohkojen on perustuttava turvallisuusarvioon, mahdollistettava ilmatilan optimaalinen käyt-

tö ilmaliikennevirrat huomioon ottaen, varmistettava yhteensopivuus ilmatila-asetuksen mukaisesti perustetun yhteisen yleiseurooppalaisen reittiverkon kanssa, oltava kustannus-hyötyanalyysien mukaan perusteltuja kokonaislisäarvonsa kannalta mukaan lukien teknisten keinojen ja henkilöstön paras mahdollinen hyödyntäminen, varmistettava lennonjohtovastuun siirtäminen sujuvasti ja joustavasti ilmaliikennepalveluyksiköiden välillä, varmistettava erilaisten ilmatilan rakenteiden yhteensopivuus muun muassa optimoimalla nykyiset lentotiedotusalueet, noudatettava ICAO:n puitteissa tehtyjen alueellisten sopimusten ehtoja, oltava asetuksen voimaantulopäivänä voimassa olevien, etenkin kolmansien maiden kanssa tehtyjen alueellisten sopimusten mukaisia, ja edistettävä yhdenmukaisuutta EU:n laajusten suorituskykytavoitteiden kanssa.

Toiminnallinen ilmatilan lohko voidaan palveluntarjoaja-asetuksen mukaan perustaa ainoastaan kaikkien sellaisten jäsenvaltioiden ja tarvittaessa kolmansien maiden yhteisellä sopimuksella, jotka ovat vastuussa jostakin kyseiseen toiminnalliseen ilmatilan lohkoon sisältyvästä ilmatilan osasta. Ennen komissiolle tehtävää ilmoitusta, joka koskee toiminnallisten ilmatilan lohkon perustamista, asianomaisen jäsenvaltion tai asianomaisten jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle, muille jäsenvaltioille ja muille tahoille, joita asia koskee, riittävät tiedot, jotta kyseiset tahot voivat esittää huomioita.

#### *Tietojenantoa koskeva asetus*

Euroopan komission asetuksessa (EU) N:o 176/2011 säädetään vaatimuksista tiedoille, jotka asianomaisten jäsenvaltioiden on annettava komissiolle, EASA:lle, muille jäsenvaltioille ja asianomaisille osapuolille ennen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamista ja muuttamista. Tietojen on vastattava toiminnallisten ilmatilan lohkojen tavoitteita ja autettava sopimusvaltioita varmistamaan johdonmukaisuus muiden yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toimenpiteiden kanssa. Turvallisuusvelvoitteiden osalta sopimusvaltioiden on varmistettava, että ne täyttävät tosiasiallisesti nämä velvoitteensa perustaan toiminnallisen ilmatilan lohkon. Niiden

on osoitettava ja annettava tarvittavat vakuudet siitä, että toiminnallisen ilmatilan lohkon perustaminen ja hallinnointi tapahtuu turvallisesti, sekä otettava huomioon toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamiseen liittyvät sopimusvaltioiden ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajien turvallisuusjohtamistoimenpiteet ja erityisesti niiden turvallisuuteen liittyvät tehtävät ja velvoitteet.

#### *SESAR-asetus*

Yhtenäinen eurooppalainen ilmatilahankeen teknologiapilarina on komission yhteistyössä jäsenvaltioiden ja Eurocontrolin kanssa käynnistämä tutkimus- ja kehityshanke SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research Programme). SESAR tähtää Euroopan ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamiseen ja tekniseen harmonisointiin yhtenäistämällä ja yhteensovittamalla jäsenvaltioiden toisistaan poikkeavia järjestelmiä, laitteita ja operatiivisia toimintoja. SESAR:n tarkoituksena on kehittää unionille suorituskyvyltään huipputasoinen lennonjohtoinfrastruktuuri, jonka avulla varmistetaan lentoliikenteen turvallinen ja ympäristöstävällinen kehitys.

SESAR-hanke muodostuu määrittelyvaiheesta (2005—2007), kehittämisvaiheesta (2007—2016) ja käyttöönottoaiheesta (2014—2020). Hankkeen kehittämisvaiheen hallinnoimiseksi on perustettu julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuteen perustuva yhteisyritys, jonka perustajajäseniä ovat EU ja Eurocontrol. Yhteisyrityksen perustamisesta uuden sukupolven eurooppalaisen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän kehittämiseksi on annettu neuvoston asetus (EY) N:o 219/2007. Julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuus mahdollistaa ilmaliikenteen hallintaa koskevien tutkimus- ja kehittämistoimien tehostamisen ja yhteensovittamisen EU:ssa sekä helpottaa yhteisen lainarahoituksen hankkimista.

#### *Ilmatilan joustavaa käyttöä koskeva asetus*

Ilmatilan joustavaa käyttöä koskevista yhteisistä säännöistä annetun komission asetuksen (EY) N:o 2150/2005, jäljempänä ilmatilan joustavaa käyttöä koskeva asetus, tavoit-



teena on vahvistaa periaatteet, joiden mukaan ilmatilaa ei tulisi varata pelkästään siviili- tai sotilasilmailun tarpeisiin. Ilmatilan käyttöä tulisi pitää jatkumona, jossa kaikkien ilmatilan käyttäjien tarpeet huomioidaan niin pitkälti kuin mahdollista.

Ilmatilan tehokas käyttö edellyttää sääntöjä ja standardeja, ja menettelyjen yhdenmukaisuus on erityisen tärkeää toiminnallisen ilmatilan lohkon kannalta. Jäsenvaltioilta edellytetään yhteistyötä ilmatilan joustavan käytön toteuttamiseksi yli kansallisten ja/tai lentotiedotusalueiden rajojen, ja erityisesti tätä pyritään hyödyntämään rajat ylittävissä toiminnassa. Ilmatilan joustavaa käyttöä koskevan asetuksen mukaan rajat ylittävissä toiminnassa jäsenvaltioiden on varmistettava, että sekä siviili- että sotilasilmailun palveluja tarjoavat yksiköt sopivat keskenään yhteisistä menettelytavoista. Asetuksen peruseriaatteisiin kuuluu, että ilmatilan varaaminen käyttäjiryhmien yksinomaiseen käyttöön tai erityiskäyttöön on luonteeltaan tilapäistä. Erittäin ilmatilavarauksia käytetään vain rajoitetusti sellaisina jaksoina, jotka perustuvat ilmatilan tosiasialliseen käyttöön. Ilmatilavarauksen on vapautettava heti, kun varaamista edellyttänyt toiminta päättyy.

#### *Suorituskykyä koskeva asetus*

Lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisjärjestelmästä ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista annetun asetuksen (EY) N:o 2096/2005 muuttamisesta on annettu komission asetus (EU) N:o 691/2010. Asetuksen nojalla komissio on päätöksellään (2011/121/EU) asettanut suorituskykyä koskevat tavoitteet ympäristövaikutuksille, järjestelmän kapasiteetille ja kustannustehokkuudelle vuosille 2012—2014. Suomi on laatinut kansallisen vuosia 2012—2014 koskevan suorituskykyuunnitelman kesällä 2011. Lennonvarmistuspalveluille, joita tarjoavat nimetyt ilmailukennepalvelun ja sääpalvelun tarjoajat, on asetettu kansallisia suorituskykytavoitteita siten, että ne nivoutuvat osaksi unionin tason tavoitteita. Seuraava suorituskykyuunnitelma tehdään NEFAB:n puitteissa.

#### *Lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskeva asetus*

Lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista on annettu komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 1035/2011. Asetuksessa määritellään yhteiset vaatimukset, joiden on täytyttävä, jotta kansallinen toimilupa myöntävä viranomainen voi myöntää lennonvarmistuspalvelun tarjoamiseen tarvittavan toimiluvan. Toimiluvan saamisedellytyksistä on asetuksen mukaan mahdollista poiketa, jos lennonvarmistuspalvelun tarjoaja päättää olla hyödyntämättä mahdollisuuttaan tarjota rajat ylittäviä palveluita.

#### *Maksuihin liittyvät asetukset*

Palveluntarjonta-asetuksessa säädetään lennonvarmistuspalvelujen maksujärjestelmästä. Asetuksen 14 artiklan mukaan maksujärjestelmän tarkoituksena on lisätä avoimuutta ilmatilan käyttäjiltä veloittavien maksujen määräämisessä, asettamisessa ja perinnässä. Maksujärjestelmän on oltava Chicagon yleissopimuksen 15 artiklan ja lentoreittimaksujen perimistä koskevan Eurocontrolin järjestelmän mukainen. Palveluntarjonta-asetuksen 15 artiklan mukaan maksujärjestelmän on perustuttava lennonvarmistuspalvelujen kustannuksiin, jotka aiheutuvat palveluntarjoajille näiden toimiessa ilmatilan käyttäjien hyväksi. Asetuksen 15 artikla sisältää myös maksujen kustannusperustaa vahvistettaessa noudatettavat yleiset periaatteet. Vaatimuksenmukaisuuden jatkuva seuraaminen suhteessa edellä esitettyihin sääntöihin ja periaatteisiin on palveluntarjonta-asetuksen 16 artiklassa asetettu komission tehtäväksi yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa.

Lennonvarmistuspalveluiden yhteisestä maksujärjestelmästä annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 1794/2006 asetetaan jäsenvaltioille ja niissä toimiville palveluntarjoajille velvoitteita maksuvyöhykkeen muodostamisesta. Asetuksen mukaan jäsenvaltioiden on perustettava maksuvyöhykkeet vastuullaan olevaan ilmatilaan, jossa lentoliikennepalveluja tarjotaan ilmatilan käyttäjille. Maksujärjestelmän olisi mahdollistettava il-

maliikennevirtojen kannalta optimaalinen ilmatilan käyttö ennen kaikkea toiminnallisissa ilmatilan lohkoissa. Asetuksessa säädetään myös tavasta, jolla lentoreittimaksut ja terminaalimaksut määritellään. Maksujärjestelmää koskevaa sääntelyä on täydennetty lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä annetun asetuksen (EY) N:o 1794/2006 muuttamisesta annetulla komission asetuksella (EU) N:o 1191/2010.

#### *EU:n ilmaliikenteen hallintaverkoston verkostonhoitaja*

Ilmatila-asetuksen 6 artiklan mukaisesti komissio on päätöksellään (C(2011) 4130 final) nimennyt Eurocontrolin EU:n ilmaliikenteen hallintaverkoston verkostonhoitajaksi. Eurocontrolin nimeäminen verkostonhoitajaksi tarkoittaa sitä, että yhtenäistä ilmatilaa voidaan soveltaa EU:n rajojen ulkopuolellakin ja se siten kattaa yli 40 valtiota. Verkostonhoitajan tehtävänä on edesauttaa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustamista ja osallistua SESAR-hankkeen toteuttamiseen ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman (Air Traffic Management Master Plan) mukaisesti. Verkostonhoitaja on näin ollen tärkeä tekijä ilmatilan käytön suorituskykyä parannettaessa ja se raportoi toimistaan suoraan SES-komitealle.

#### *Turvallisuusvalvonta-asetus*

Ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen turvallisuusvalvonnasta sekä asetuksen (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta on annettu komission asetus (EU) N:o 1034/2011. Asetuksessa vahvistetaan vaatimukset, joita sovelletaan toimivaltaisten viranomaisien ja niiden puolesta toimivien pätevien yksiköiden harjoittamaan lennonvarmistuspalvelun, ilmaliikennevirtojen säätelyn ja ilmatilan hallinnan sekä muiden verkko-toimintojen turvallisuusvalvontaan yleisessä ilmaliikenteessä. Edellä mainituilla aloilla turvallisuusvalvontaa suorittavan toimivaltaisen viranomaisen on varmistuttava siitä, että palveluja tarjotaan turvallisesti ja että sovellettavia turvallisuutta koskevia viranomais-

vaatimuksia ja niiden täytäntöönpanojärjestelyjä noudatetaan. Toimivaltaisen viranomaisen on raportoitava vuosittain asetuksen mukaisista turvallisuusvalvontatoimistaan. Tilanteessa, jossa on kyse rajat ylittävistä palveluntarjonnasta, asianomaisten jäsenvaltioiden velvollisuutena on yksilöidä ja jakaa turvallisuuden valvontaa koskevat vastuut tavalla, joka mahdollistaa asetuksen tavoitteiden toteutumisen.

### **2.3 Ilmatilan käyttö ja hallinta**

Euroopan komission mukaan EU:n noin 440 lentoaseman kautta kulkee nykyisin noin 1,4 miljardia matkustajaa vuodessa. EU:n ilmatilassa lennetään päivittäin noin 26 000 lentoa, ja lentoja on vuosittain noin 10 miljoonaa. Lentojen määrän ennustetaan kasvavan vuosittain jopa 5 prosenttia, mikä tarkoittaa, että 20 vuoden kuluttua lentoja on noin 16,9 miljoonaa vuodessa. Nykyisen lennonvarmistusjärjestelmän ei katsota kykenevän hoitamaan näin suuria liikennemääriä ilman kohtuuttomaksi kasvavia viiveitä ja kustannuksia lentoyhtiöille ja matkustajille. EU:n tavoitteena on puolittaa lennonvarmistusjärjestelmän kustannukset viimeistään siihen mennessä, kun liikennemäärät ovat kaksinkertaistuneet vuoden 2005 tasoon nähden.

NEFAB-alueella on noin 90 lentoasemaa ja lentoja on nykyisin noin 1,2 miljoonaa vuodessa. Suomen alueella tapahtuvia lentoja on nykyisin noin 230 000. Vilkkainta liikenne on NEFAB:n eteläisessä osassa, jonka kautta alueen suurimmat liikennevirrat kulkevat Itämeren yli Keski-Eurooppaan ja takaisin. Myös lennot Euroopan ja Pohjois-Amerikan välillä käyttävät ko. ilmatilaa. Eurocontrolin ennusteen mukaan lentojen vuosittainen määrä NEFAB-alueella kasvaa vuoteen 2015 mennessä 1,4 miljoonaan ja vuoteen 2020 mennessä 1,7 miljoonaan.

Ilmatilarakenne on EU:ssa hajanainen, koska ilmatila rakentuu jäsenvaltioiden vastualueiden rajoja noudattavista lennonjohto-alueista. Ilmaliikenteen hallintajärjestelmä on vanhentunut ja perustuu suurelta osin vanhaan tekniikkaan. Ilmatila on tällä hetkellä jaettu sektoreihin käytännössä siten, että palveluntarjoaja määräytyy kansallisten vastualueiden mukaisesti eikä välttämättä opera-

tiivisesti tarkoituksenmukaisimmasta lähtökohdasta. Tällainen järjestely ei takaa ilmatilan käyttäjille parasta mahdollista palvelurakennetta. NEFAB-alueella on 30 aluelennonjohdon sektoria. Suomen lentotiedotusalueeseen kuuluu seitsemän ilmatilasektoria.

Rajat ylittävää lennonvarmistuspalvelun tarjontaa on NEFAB-alueella nykyisin vain vähäisessä määrin ja pienissä ilmatilan osissa. Suomen vastuualueella rajat ylittävää lennonvarmistuspalvelun tarjontaa on Merenkurkun alueella sekä pohjoisessa sijaitsevilla Haltin ja Manton alueilla. Näillä alueilla olisi epäkäytännöllistä siirtää lennonjohtovastuuta lyhyeksi aikaa ruotsalaiselta tai norjalaiselta lennonjohtoyksiköltä suomalaiselle, vaikka lentoreitti kulkeekin lyhyen matkan Suomen ilmatilassa.

Ilmatilan hallinnalla tarkoitetaan puiteasetuksen määritelmän mukaan suunnittelutoimintaa, jonka päätavoite on hyödyntää käytettävissä olevaa ilmatilaa mahdollisimman tehokkaasti jakamalla aikoja dynaamisesti ja erottelemalla joissakin tapauksissa eri ilmatilan käyttäjäluokille osoitettava ilmatila lyhytaikaisten tarpeiden perusteella. Ilmatilan hallinta on osa suvereenin valtion itsemääräämisoikeutta, ja sillä taataan myös maanpuolustuksen toimintaedellytykset. Ilmatilan ja ilmaliikenteen hallinnasta ja liikenteen priorisoinnista päätetään kansallisesti EU-lainsäädäntö huomioon ottaen. Päivittäisestä ilmatilan käytön suunnittelusta ja yhteensovittamisesta vastaa ilmatilan hallintayksikkö (Airspace Management Cell, AMC).

Ilmatilaa pyritään käyttämään optimaalisesti ja tehokkaasti. NEFAB-sopimusvaltioissa toimitaan ilmatilan joustavaa käyttöä koskevan asetuksen mukaisten ilmatilan joustavan käytön periaatteiden mukaisesti. Ilmatilan joustavan käytön tarkoituksena on varmistaa ennen kaikkea siviili- ja sotilasilmailun tehokas yhteensovittaminen. Ilmatilan käytössä on huomioitava sekä kaupallisen ilmaliikenteen taloudelliset intressit että sotilasilmailun oikeus saada ilmatilaa käyttöön. Puiteasetuksen erityisessä suojalausekkeessa todetaan, että asetus ei estä jäsenvaltioita soveltamasta toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen keskeisten turvallisuus- tai puolustusasetusten suojaamiseksi, kuten sotilaallisen koulutuksen toteuttaminen mukaan lukien tarvittavat harjoitus-

mahdollisuudet. Näin ollen jäsenvaltioilla on kansallisesti mahdollisuus järjestää ilmatilan käyttö siten, että sotilaallinen koulutus- ja harjoitustoiminta tapahtuu tehokkaasti ja suorituskäytännöt täyttyen.

Eurocontrol kerää Suomen, Norjan ja Latvian lennonvarmistusmaksut. Virolla on oma kansallinen järjestelmä maksujen keräämiseksi. Tällä hetkellä jokaisen sopimusvaltion vastuulla oleva ilmatila muodostaa erillisen maksuvyöhykkeen. Lennonvarmistuksen maksut poikkeavat sopimusvaltioissa merkittävästi toisistaan. Norjassa maksut ovat tällä hetkellä sopimusvaltioista korkeimmat ja Suomessa toiseksi korkeimmat. Viron ja Latvian maksutaso on selvästi Norjan ja Suomen tasoa alhaisempi. NEFAB:ssa pyritään yhdenmukaistamaan maksupolitiikkaa mm. maksuperusteiden määrityksen osalta.

#### 2.4 Kansallinen valvontaviranomainen

Puiteasetus velvoittaa jäsenvaltioita joko nimeämään tai perustamaan riippumattoman kansallisen valvontaviranomaisen (National Supervisory Authority, NSA) vastaamaan tehtävistä, jotka on määritelty palveluntarjonta-asetuksessa. Enemmistössä EU:n jäsenvaltioista Suomi mukaan lukien kansallisen valvontaviranomaisen tehtävät on annettu valtion siviili-ilmailuviranomaiselle. Ilmailulain (1194/2009) nojalla Liikenteen turvallisuusvirasto toimii Suomen kansallisena valvontaviranomaisena. Virossa kansallisena valvontaviranomaisena toimii Lennuamet (Estonian Civil Aviation Authority), Latviassa Satiksmes ministrijas (Ministry of Transport) ja Norjassa Luftfartstilsynet (Civil Aviation Authority – Norway).

Palveluntarjonta-asetuksen mukaan kansallisen valvontaviranomaisen päätehtävät ovat lennonvarmistuksen toimilupien myöntäminen, lennonvarmistuksen palveluntarjoajien nimeäminen valtion hallitsemaan ilmatilaan, lennonvarmistuksen maksujen asianmukaisuuden varmistaminen, yhteentoimivuusasetuksen mukaisten suojalausekkeiden soveltaminen ja toiminnan vaatimustenmukaisuuden seuranta. Lisäksi kansallisen valvontaviranomaisen on varmistettava lennonvarmistuspalvelun tarjoajien toiminnan turvallisuus ja tehokkuus. Käytännössä valvonta toteute-

taan suorittamalla auditointeja ja tarkastuksia.

## 2.5 Lennonvarmistuspalvelun tarjonta

Lennonvarmistuspalveluilla tarkoitetaan puiteasetuksen mukaan ilmaliikennepalveluja, viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja, lennonvarmistukseen tarkoitettuja sääpalveluja sekä ilmailutiedotuspalveluja. Jokaisella EU:n alueella toimivalla lennonvarmistuspalvelun tarjoajalla tulee palveluntarjontaasetuksen 7 artiklan mukaan olla kansallisen valvontaviranomaisen myöntämä toimilupa kyseistä palvelua varten. Toimiluvan saamisen edellytyksenä on organisaatiolle asetettujen vähimmäisvaatimusten täyttyminen muun muassa turvallisuuden hallinnan ja talouden osalta. Toimilupa on voimassa koko EU:n alueella ja jäsenvaltiossa palveluntarjontaasetuksen mukaisesti annettu toimilupa. Toimiluvassa on täsmennettävä lennonvarmistuspalvelun tarjoajan oikeudet ja velvollisuudet sekä huomioitava erityisesti turvallisuusnäkökohdat ja ilmatilan käyttäjien syrjämätön oikeus käyttää palveluja.

Strategiat viestintä-, suunnistus- ja valvontajärjestelmien hankintaa, käyttöönottoa ja käyttömenetelmiä varten laaditaan tällä hetkellä kansallisella tasolla ottaen huomioon ICAO:n ja Eurocontrolin tekemät linjaukset. Toteutukset on tehty kansallisesti lukuun ottamatta joitakin yksittäisiä hankkeita, joista on sovittu valtioiden välillä kahdenvälisesti. Lennonvarmistuksen käyttämät tekniset järjestelmät ovat sopimusvaltioissa erilaisia. Tästä syystä niiden yhteentoimivuus on rajallista, eivätkä ne näin ollen aina mahdollista optimoituja yhteensovittamis- ja palvelurakenteita ilmatilan käyttäjille.

NEFAB-alueella lennonvarmistuspalvelun kustannukset olivat vuonna 2009 yhteensä n. 210 miljoonaa euroa, josta Suomen osuus oli n. 66 miljoonaa euroa.

### *Ilmaliikennepalvelun tarjonta*

Palveluntarjonta-asetuksen mukaan jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että ilmaliikennepalvelua tarjotaan yksinoikeudella tietyissä ilmatilan lohkoissa niiden vastuulla

olevassa ilmatilassa. Ilmailulain 116 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö nimeää ilmaliikennepalvelun tarjoajat ja määrittelee nimeämisen yhteydessä palveluntarjoajalle mahdollisesti asetettavat nimeämisen muuttamista, rajoittamista, väliaikaista keskeyttämistä tai peruuttamista koskevat ehdot. Liikenne- ja viestintäministeriön on ennen ilmaliikennepalvelun tarjoajan nimeämistä kuultava sisäasiainministeriötä ja puolustusministeriötä sekä otettava huomioon asianomaisessa ilmatilan lohkoissa tarjottavan ilmaliikennepalvelun erityispiirteet, turvallisuuden säilyminen korkealla tasolla, ilmatilan tehokas käyttö sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja kriisitilahallintaan liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Nimeäminen voi olla määräaikainen tai toistaiseksi voimassaoleva sekä tuotannollisesti ja/tai alueellisesti rajattu.

Suomen lentotiedotusalueella ilmaliikennepalvelun tarjoajaksi on nimetty valtion omistama Finavia Oyj lukuun ottamatta Seinäjoen, Mikkelin ja Sodankylän lentopaikkojen lentotiedotusvyöhykkeitä. Nimeäminen on määräaikainen ja se on voimassa joulukuuhun 2018 asti. Sen lisäksi, että Finavia Oyj tuottaa ilmaliikennepalvelua yksinoikeudella Suomen ilmatilassa, sen tehtävänä on myös tarjota ilmailutiedotuspalvelua sekä viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluita ja näihin liittyviä tukipalveluita Suomen ilmatilassa. Seinäjoen lentoasemalla palveluja tarjoaa Rengonharjun säätiö ja Mikkelin lentoasemalla Mikkelin kaupunki. Sodankylässä ei tällä hetkellä anneta ilmaliikennepalvelua.

Virossa ilmaliikennepalvelun tarjoajaksi on nimetty toistaiseksi Estonian Air Navigation Services, Latviassa Latvijas Gaisa Satiksme (määräaika 2016 asti) ja Norjassa Avinor (määräaika 2012 asti; nimeämistä jatketaan vuoden 2012 aikana), jotka valtiot omistavat erilaisin omistusjärjestelyin.

### *Sääpalvelun tarjonta*

Palveluntarjonta-asetus mahdollistaa sääpalvelun tarjoajan nimeämisen kansallisella tasolla. Nimeämisestä on säädetty ilmailulain 116 §:ssä, jonka mukaan liikenne- ja viestintäministeriö voi nimetä puolustusministeriötä ja ilmaliikennepalvelun tarjoajaa kuultuaan

sääpalvelun tarjoajan kaikkien tai joidenkin säätiötoimittamiseksi yksinoikeudella Suomen vastuulla olevan ilmatilan osassa. Liikenne- ja viestintäministeriön on ennen sääpalvelun tarjoajan nimeämistä otettava huomioon turvallisuuden säilyminen korkealla tasolla sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin, aluevalvontaan ja kriisitilahallintaan liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet.

Liikenne- ja viestintäministeriö on nimenyt Ilmatieteen laitoksen siviili-ilmailun lentosääpalvelun (lentosääennustepalvelut ja lentosäävaroituspalvelut) tarjoajaksi yksinoikeudella Suomen lentotiedotusalueella. Nimeäminen on määräaikainen ja se on voimassa kesäkuuhun 2016 asti. Finavia Oyj vastaa siviili-ilmailun sääpalvelun viestityksestä käyttäjille.

Suomessa sotilasilmailu käyttää kaikkea siviili-ilmailun sääpalvelua. Lisäksi sotilasilmailulle tuotetaan erityisesti sotilasilmailun tarpeisiin suunniteltuja palveluita. Maanpuolustuksellisten syiden vuoksi puolustusvoimat on sitoutunut tilaamaan kaiken sotilasilmailun tarvitseman palvelun Ilmatieteen laitokselta. Ilmatieteen laitoksesta annetun lain (585/1967) 1 §:n mukaan Ilmatieteen laitoksen tehtävänä on tuottaa toimialansa palvelut, erityisesti lentosääpalvelut, maanpuolustuksen turvaamiseksi ja puolustusvoimien muun toiminnan varmistamiseksi. Integroidun siviili- ja sotilasilmailun sääpalvelun tuotannon takia Ilmatieteen laitoksella katsotaan olevan myös kriisitilanteissa kyky ja riittävät resurssit tuottaa puolustusvoimien tarvitsemat sääpalvelut.

Latviassa sääpalvelun tarjoajaksi on nimetty Latvian Environment, Geology and Meteorology Agency vuoteen 2016 asti ja Norjassa Meteorologisk Institutt (määräaika 2012 asti; nimeämistä jatketaan vuoden 2012 aikana). Virossa suunnitellaan Estonian Meteorological and Hydrological Institutun nimeämistä sääpalvelun tarjoajaksi.

## **2.6 Siviili- ja sotilasilmailun välinen yhteistyö ja päätöksenteko**

EU:n puitteissa siviili- ja sotilasilmailun välistä yhteistyötä tehdään monella eri tasolla. Puiteasetuksella perustettu SES-komitea avustaa Euroopan komissiota yhtenäisen il-

matilan hallinnassa ja huolehtii siitä, että kaikkien ilmatilan käyttäjäryhmien edut otetaan tasapainoisesti huomioon. Komitea muodostuu kahdesta kunkin jäsenvaltion edustajasta, ja Suomea edustaa sekä siviili- että sotilasedustaja. Jokaisella jäsenvaltiolla on päätöksenteossa yksi ääni.

Eurocontrol varmistaa siviili- ja sotilasilmailun välisen yhteensovittamisen ja yhteistyön ilmatilan käytössä. Siviili- ja sotilasilmailun intressit voivat olla edustettuina sekä Eurocontrolin yleiskokouksessa, joka käyttää järjestön ylintä päätösvaltaa, että neuvostossa, joka ohjaa järjestön toimintaa. CMIC-komitea (Civil/Military Interface Standing Committee) on Eurocontrolin neuvoston neuvoa-antava elin, jossa Suomea edustaa sekä siviili- että sotilasedustaja.

Siviili- ja sotilasilmailu toimivat Suomessa niin sanotun integroidun lennonvarmistusjärjestelmän puitteissa, mikä tarkoittaa, että ne käyttävät yhteisiä lennonjohtorakenteita, yhteistoimintalentosasemia, tietojärjestelmiä ja henkilöstöä. Finavia Oyj:n tehtävänä on ilmailulaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (877/2009) mukaan ilmailun edistämiseksi ylläpitää ja kehittää Suomen lennonvarmistusjärjestelmää siviili- ja sotilasilmailun tarpeita varten. Lentotoimintaan käytetään yleensä samaa ilmatilaa.

Siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta säädetään ilmailulainissa. Ilmailulain 118 §:n mukaan puolustusministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö sopivat, miten lennonvarmistuspalvelujen tarjonnassa otetaan huomioon siviili- ja sotilasilmailun tarpeet. Ilmatilan käytössä sovelletaan lain mukaan ilmatila-asetuksen 7 artiklassa tarkoitulla tavalla ilmatilan joustavan käytön periaatetta.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja puolustusministeriö ovat tehneet ilmatilan hallinnan puitesopimuksen joulukuussa 2010. Sopimuksessa sovitaan siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta lennonvarmistuspalvelun tarjonnan, ilmatilan hallinnan toimintojen sekä joustavan ilmatilan käyttöön liittyvien ilmaliikenteen hallinnan menetelmien osalta ilmailulain ja EU-lainsäädännön mukaisesti. Sopimuksella pyritään lisäksi edistämään SES-asetusten tavoitteiden saavuttamista. Sopimuksen nojalla Liikenteen turvallisuus-

virasto ja Sotilasilmailun viranomaisyksikkö sopivat tarkemmin ilmatilan joustavan käytön periaatteiden toteuttamisesta ilmatilan hallintaa koskevassa toimintakäsikirjassa (ASM-toimintakäsikirja).

Suomessa ilmatilan hallinnan politiikasta vastaa valtioneuvoston vuonna 2010 asettama ilmatilan hallinnan neuvottelukunta, jonka jäseninä ovat liikenne- ja viestintäministeriö, puolustusministeriö, Sotilasilmailun viranomaisyksikkö sekä Liikenteen turvallisuusvirasto. Ilmatilan hallinnan neuvottelukunnan tehtävänä on neuvoa-antavana elimenä käsitellä siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamiseen liittyviä kysymyksiä sekä tunnistaa strategisella tasolla ilmatilan eri käyttäjien tarpeet ja sovitella mahdollisia ristiriitoja. Neuvottelukunnan tavoitteena on edistää ilmatilan turvallista ja tehokasta käyttöä. Ilmatilan tehokasta käyttöä edistetään kehittämällä ja hyväksymällä kansalliset toimintaperiaatteet sekä seurantamekanismit ilmatilan käytölle (esimerkiksi ASM-toimintakäsikirja). Siviili- ja sotilasilmailun yhteiskokous valmistelee neuvottelukunnassa käsiteltäviä asioita. NEFAB:iin liittyvä kansallinen kannanmuodostus on suunniteltu tehtäväksi ensisijaisesti ilmatilan hallinnan neuvottelukunnassa.

Ilmatilavaraukset (kielto-, rajoitus-, vaara-alueet, harjoitusvaraukset) yhteensovitetaan käytännössä alueenjohtajien yhteydessä toimivassa ilmatilan hallintayksikössä, jossa on sekä siviili- että sotilasedustus. Suomessa siviili- ja sotilaslennonjohtajilla on yhtenäisillä perusteilla myönnetty lennonjohtajan lupakirja, mikä mahdollistaa joustavan yhteistyön siviili- ja sotilasilmailun välillä.

Virossa, Latviassa ja Norjassa sotilaallista ilmatilankäyttöä määrittää Naton ohjeistus. Norjassa sotilasilmailuun käytetään erillisiä varausalueita, joiden käyttöön sotilastoimijoilla on etuoikeus. Virossa ja Latviassa omat toimintamallit ovat kehittyneissä. Näiden maiden ilmatilaa käyttävät Naton jäsenvaltiot toimiessaan muun muassa alueellisen koskemattomuuden valvonta- ja turvaamistehtävissä.

## **2.7 Puolustukseen sekä yleiseen järjestykseen ja turvallisuuteen liittyvät asiat**

Puolustusvoimien tehtävänä on Suomen sotilaallinen puolustaminen, johon kuuluu muun muassa alueellisen koskemattomuuden valvonta (maa-, meri- ja ilma-valvonta) ja turvaaminen (esimerkiksi toimenpiteet alue-loukkausten estämiseksi tai torjumiseksi), sotilaskoulutuksen antaminen, muiden viranomaisten tukeminen (esimerkiksi virka-apu poliisille ja Rajavartiolaitokselle) ja osallistuminen kansainväliseen sotilaalliseen kriisinhallintaan. Näistä on säädetty muun muassa puolustusvoimista annetussa laissa (551/2007), aluevalvontalaissa (755/2000) ja sotilaallisesta kriisinhallinnasta annetussa laissa (211/2006). Lisäksi valmiuslaissa (1552/2011) säädetään poikkeusoloihin varautumisesta.

Sotilasilmailusta säädetään ilmailulaissa ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa sotilasilmailusta (557/2011). Toimivaltainen sotilaallista maanpuolustusta ja sotilasilmailua koskevissa asioissa on puolustusministeriön hallinnonalalla.

Yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseen kuuluu kaikki se poliisitoiminta, jonka tarkoituksena on luoda ja ylläpitää turvallista ja viihtyisää elin- ja toimintaympäristöä, torjua ja estää ennakolta oikeudenloukkauksia ja häiriöitä sekä poistaa tapahtuneet häiriöt ja selvittää tapahtuneet oikeudenloukkaukset. Ennaltaehkäisy tarkoittaa laajassa mielessä rikostorjuntaa kokonaisuudessaan. Näistä merkittävämpiä ovat poliisin, rajavartiolaitoksen ja tullin toiminnan mahdollistaminen sekä viranomaisten antama tuki ja virka-apu toiselle viranomaiselle tai kansallisesti tärkeälle organisaatiolle. Apua voidaan antaa tietyin edellytyksin myös toiselle valtiolle.

Aluevalvontalain mukaan liikenne- ja viestintäministeriö voi nimetessään ilmailulain mukaisesti ilmaliikennepalvelun tarjoajaa edellyttää, että nimettävä palveluntarjoaja avustaa aluevalvontaviranomaisia hoitamalla aluevalvontatehtäviä omalla toimialallaan. Aluevalvontatehtävien käytännön järjestelyiden perusteista sovitaan aluevalvontalain mukaan liikenne- ja viestintäministeriön ja puolustusministeriön kesken. Liikenne- ja viestintäministeriö on nimetessään Finavia Oyj:n ilmaliikennepalvelun tarjoajaksi edellyttänyt, että Finavia Oyj:n tulee riittävässä

määrin taata palvelujen saatavuus ja jatkuvuus mm. aluevalvonnan, etsintä- ja pelastuspalvelujen sekä siviili-ilmailun tarpeisiin.

Aluevalvontalain mukaan ilmaliikennepalvelun tarjoajan on ilmoitettava sotilas- tai rajavartioviranomaiselle aluerikkomuksesta ja alueloukkauksesta taikka niiden uhasta sekä ryhdyttävä käytettävissään olevin keinoin toimenpiteisiin aluerikkomuksen ja alueloukkauksen estämiseksi.

Suomessa ilmaliikennepalvelun tarjoajan on tuotettava puolustusvoimille aluevalvonnan, viranomaistoiminnassa ja valmiussuunnittelussa tarvittavat tiedot tietoturvasuunnitelmat ja varautumista koskevat tarpeet huomioiden. Ilmaliikennepalvelun tarjoajan on koulutettava henkilöstölleen puolustusvoimien toiminnan vaatima osaaminen ja menetelmät. Edellä mainituista asioista on sovittu tällä hetkellä puolustusvoimien ja Finavia Oyj:n välisillä sopimuksilla.

Puolustusvoimien aluevalvontatehtävien ja sotilaskoulutuksen perusteet tulevat puolustusjärjestelmälle asetetuista vaatimuksista. Sotilasilmailulle asetetut vaatimukset poikkeavat siviili-ilmailun vaatimuksista. Tämän vuoksi ilmailulaissa on säädetty ilmailulta rajoitettuja alueista ja vaara-alueista sekä valtion ilma-alueita koskevista poikkeuksista muun muassa lentosääntöjä koskien. Puolustusvoimien tarvitsemat alueet varataan ilmailusta tarpeen mukaan. Ilmailulta rajoitettuja alueista ja vaara-alueista säädetään ilmailulaissa sekä sen nojalla annettulla valtioneuvoston asetuksella. Esimerkiksi sotaharjoituksen turvaamiseksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi ilmailulain nojalla rajoittaa tai kieltää ilmailun tietyllä alueella enintään kahden viikon ajaksi. Lisäksi alueenjohtajien on rajoitettava tai kieltävä ilmailu muun muassa sotilasviranomaisen pyynnöstä tietyllä alueella yhden vuorokauden ajaksi, jos se on välttämätöntä yleisen järjestyksen tai turvallisuuden ylläpitämiseksi.

Ilmailulaissa säädetään ilmaliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoajien velvollisuudesta varautua poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa. Lisäksi palveluntarjoajien on varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta

jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Poikkeusoloissa Liikenteen turvallisuusvirasto johtaa ja valvoo ilmakuljetuksia ja liikennettä yhteistoiminnassa ilmavoimien kanssa valmiuslain nojalla. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto voi yhteiskunnan toimivuuden ja sotilaallisen puolustusvalmiuden turvaamiseksi sotilasviranomaista kuultuaan kieltää siviili-ilmailun tai rajoittaa sitä koko valtakunnan alueella tai sen osassa sekä päättää lentopaikkojen tarkemmasta käyttämisestä ja niiden käyttämisen rajoittamisesta.

Puolustukseen sekä yleiseen järjestykseen ja turvallisuuteen liittyvistä syistä on ilmatilan hallinta pystyttävä toteuttamaan kaikissa olosuhteissa, jotta ilmatila saadaan tarvittaessa toimivaltaisten viranomaisten käyttöön. Tämän vuoksi on säilytettävä kansallinen kyky järjestää ja yhteensovittaa ilmatila nopeasti uudelleen ja rajoittaa viiveettä ilmailua rajatulla alueella esimerkiksi yleisen järjestyksen ja turvallisuuden takaamiseksi.

## 2.8 Ahvenanmaan demilitarisointi

Ahvenanmaa demilitarisoitiin Pariisin rauhanyhteydessä vuonna 1856. Tämä tarkoittaa sitä, että Ahvenanmaata ei saa linnoittaa eikä sotilaallinen läsnäolo maakunnassa ole sallittua. Ahvenanmaa on myös puolueeton alue ja se on pidettävä sotatapahtumien ulkopuolella.

Kansainliiton puitteissa tehtiin vuonna 1921 Ahvenanmaansaarten linnoittamattomuutta ja puolueettomuutta koskeva sopimus (SopS 1/1922), jolla muun muassa vahvistettiin vuoden 1856 demilitarisointi. Sopimus tuli Suomen osalta voimaan 6.4.1922. Sopimuksen 2 artiklassa määritellään demilitarisoidun Ahvenanmaan rajat. Määrittely on kaksivaiheinen käsittäen ulkoisen ja sisäisen alueen. Demilitarisoitu vyöhyke muodostuu Ahvenanmaan saarista ja niiden kolmen meripeninkulman päähän ulottuvista aluevesistä. Sopimuksen katsotaan koskevan myös demilitarisoidun vyöhykkeen yläpuolella olevaa ilmatilaa.

Suomen tasavalta ja Sosialististen Neuvostotasavaltain Liitto tekivät 11.10.1940 sopi-

muksen Ahvenanmaan saarista (SopS 24/1940). Vuoden 1947 Pariisin rauhansopimuksessa on määräykset Ahvenanmaan demilitarisoinnista.

Ahvenanmaan erityisasema on otettu huomioon Suomen liittymisestä Euroopan unioniin tehdyssä sopimuksessa. Sopimuksen erottamattomana osana on pöytäkirja, joka sisältää Ahvenanmaata koskevat poikkeusjärjestelyt. Tämän lisäksi Suomi on Lissabonin sopimuksen voimaansaattamisen yhteydessä todennut, että sopimus ei vaikuta Ahvenanmaan asemaan sen ollessa demilitarisoitu ja puolueeton alue.

NEFAB-sopimus sisältää siviili- ja sotilasalan yhteistyötä koskevia määräyksiä, mutta ne eivät vaikuta Ahvenanmaan asemaan eivätkä kansainvälisiin sopimuksiin, joihin Ahvenanmaan puolueettomuus ja demilitarisoitu asema perustuvat. Ahvenanmaan demilitarisoitu asema katsotaan tapaoikeudelliseksi, eikä sitä tämän johdosta erikseen mainita NEFAB-sopimuksen artikloissa. Sopimuksessa Ahvenanmaan puolueettomuus ja demilitarisoitu asema on huomioitu sopimuksen johdanto-osassa ja Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta on pyydetty ja saatu parafoidusta sopimuksesta lausunto.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja Ahvenanmaan maakunnan hallitus ovat sopineet, että sopimusvaltioita muistutetaan Suomea sitovasta edelleen voimassa olevasta Ahvenanmaansaarten linnoittamattomuutta ja puolueettomuutta koskevasta sopimuksesta NEFAB-neuvoston ensimmäisessä kokouksessa. Lisäksi asiaa koskeva julistus liitetään kyseisen NEFAB-neuvoston kokouksen pöytäkirjan liitteeksi.

### **3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

#### **3.1 Tavoitteet**

Sopimuksen tavoitteena on perustaa Viron, Suomen, Latvian ja Norjan välinen pohjois-eurooppalaisen ilmatilan lohko osana yhteistä eurooppalaista ilmatilaa SES II -asetuksen 9 a artiklan nojalla. NEFAB:n perustamisella pyritään parantamaan lentoturvallisuutta, vähentämään haitallisia ympäristövaikutuksia, parantamaan lentoliikenteen

sujuvuutta sekä alentamaan kustannuksia. Lisäksi sopimuksella uudistetaan ilmatilan hallinnan rakenteita sekä luodaan edellytykset uusien teknisten ratkaisujen käyttöönotolle.

Esityksen tavoitteena on hankkia eduskunnan hyväksyminen sopimukselle sekä laille sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

#### **3.2 Keskeiset ehdotukset**

Sopimusvaltiot sitoutuvat sopimuksella tekemään yhteistyötä saavuttaakseen NEFAB:lle asetetut tavoitteet. Sopimusvaltiot tekevät yhteistyötä yhdenmukaistaakseen NEFAB:n toiminnan kannalta olennaiset sääntönsä ja menettelynsä.

Sopimuksella mahdollistetaan ilmatilan käytön nykyistä parempi yhteensovittaminen sopimusvaltioiden välillä. NEFAB-ilmatila koostuisi Viron, Suomen, Latvian ja Norjan vastuulla olevista ilmatilanosista sellaisena kuin ne ovat nykyisin, eikä ilmatilan lohkon perustamisella ole vaikutusta vastuualueiden rajoihin.

Sopimus velvoittaa sopimusvaltiot sovitamaan yhteen kaikkien ilmatilan käyttäjien tarpeet sekä siviili- että sotilasilmailussa.

Sopimuksella ei puututa sopimusvaltioiden itsemääräämisoikeuteen, johon kuuluu muun muassa ilmatilan käyttö ja sitä koskeva päätöksenteko. Sopimuksella ei myöskään rajoiteta sopimusvaltioiden toimivaltaa yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvissä asioissa. Näihin liittyvien tarpeiden huomioon ottaminen varmistetaan kansallisesti liikenne- ja viestintäministeriön, puolustusministeriön ja sisäasiainministeriön hallinnonalojen siviili- ja sotilasilmailun välisellä yhteistyöllä.

Sopimus sisältää yksityiskohtaiset määräykset NEFAB:n hallinnoinnista. Sopimuksella perustettava NEFAB:n hallintorakenne koostuu NEFAB-neuvostosta ja sen alaisista kolmesta komiteasta, joita ovat kansallisten valvontaviranomaisten komitea, siviili- ja sotilasalan yhteistyökomitea sekä talous- ja suorituskykykomitea. NEFAB-neuvostossa Suomea edustavat liikenne- ja viestintäministeriö sekä sotilasasioissa puolustusministeriö. Molemmilla ministeriöillä on mahdollisuus osallistua NEFAB-neuvoston kokouksiin.



Komiteoiden tarkoituksena on avustaa NEFAB-neuvostoa sopimuksessa määriteltyjen tavoitteiden ja päämäärien toteuttamiseksi. Sopimuksella perustetaan myös lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien neuvoa-antava komitea, jonka tarkoituksena on mahdollistaa toimivaltaisten viranomaisten ja kansallisten valvontaviranomaisten yhteistyö ilmatilan käyttäjien sekä lennonvarmistuspalvelun ja sääpalvelun tarjoajien kanssa.

Sopimuksella delegoidaan sopimusketkonalta kansallisille valvontaviranomaisille. Delegoinnin perusteella kansallisilla valvontaviranomaisilla on mahdollisuus tehdä sopimuksia ainoastaan sopimuksen soveltamisalaan liittyvistä sääntelyllisistä, operatiivisista ja teknisistä asioista kansallisessa lainsäädännössä säädellyn toimivaltansa puitteissa.

Sopimuksen mukaan toimivaltaisten viranomaisten on hyväksyttävä palveluntarjoajien väliset rajat ylittäviä palveluja koskevat sopimukset ennen niiden voimaantuloa.

Euroopan komissio on useissa yhteyksissä ilmoittanut, että se pyrkii tulevaisuudessa korostamaan toiminnallisten ilmatilan lohkojen roolia unionilainsäädännön tavoitteiden saavuttamisessa.

Sopimuksen voimaansaattaminen ei aiheuta muutostarpeita voimassaolevaan kansalliseen lainsäädäntöön. NEFAB:n toiminnan myötä saattaa mahdollisesti aiheutua tarkistustarpeita ilmailu-, aluevalvonta- ja valmiuslainsäädäntöön.

## **4 Esityksen vaikutukset**

### **4.1 Taloudelliset vaikutukset**

Sopimuksella pyritään alentamaan siviili-ilmailun kustannuksia muun muassa lennonvarmistusmaksujen alenemisen, lentoreittien lyhentymisen ja polttoainekustannusten vähenemisen myötä. Sopimus voi mahdollistaa myös sotilasilmailun kustannusten alenemisen tavoitteena olevan lennonvarmistusmaksujen yleisen tason laskemisen myötä. Ilmatilan kapasiteettia voidaan lisätä, kun ilmatilan käyttäjät voivat valita käyttämänsä reitin ilmatilan lohkon sisällä.

Sopimuksesta siviili- ja sotilasilmailulle aiheutuvia taloudellisia vaikutuksia on arvioitu

palveluntarjoajien laatimassa NEFAB:n toteutettavuusselvityksessä, joka perustuu toimialalla yleisesti hyväksytyyn standardiin. Toteutettavuusselvityksen laskelmat perustuvat vuoden 2009 arvioihin ja ennusteisiin. Selvityksen viimeisin päivitys tehtiin elokuussa 2011. Sotilasilmailun osalta toteutettavuusselvityksessä on huomioitu vain lennonvarmistuspalvelumaksujen vaikutukset.

NEFAB:n toteutettavuusselvityksen mukaan lentoyhtiöt saavuttavat vuoteen 2020 mennessä NEFAB-alueella noin 35 miljoonan euron vuosittaiset kustannussäästöt NEFAB:n puitteissa toteutettavien toimintaa parantavien kehitysohjelmien ansiosta. Palveluntarjoajien kustannustehokkuuden parane- misen myötä saavutettavat hyödyt NEFAB-alueella on arvioitu vuositasolla noin 4 miljoonaksi euroksi. Matkustajien saaman hyödyn laskennallisen arvon, mm. säästyneenä matkustusaikana, arvioidaan olevan vuositasolla noin 37 miljoonaa euroa vuoteen 2020 mennessä.

Finavia Oyj:lle lennonvarmistuspalvelun tarjoajana välittömästi aiheutuvat kustannukset ovat NEFAB:n kehitysohjelmien suunnitteluun ja toteutukseen liittyviä kustannuksia, joiden ei arvella olevan merkittävä lisä yhtiön muun toiminnan kustannuksiin nähden. Toisaalta yhteistyöllä muiden palveluntarjoajien kanssa NEFAB:n puitteissa pyritään kustannusten vähentämiseen. Pidemmän ajan kuluessa Finavia Oyj:lle aiheutuvat taloudelliset vaikutukset riippuvat sen palvelualueen laajuuden ja palvelujen määrän kasvamisesta tai supistumisesta sen mukaan kuin sopimusvaltiot siitä päättävät. Myös NEFAB:ssa noudatettava maksupolitiikka ja suorituskykytavoitteiden asettaminen vaikuttavat palveluntarjoajan toimintaan. Taloudellisia seurannaisvaikutuksia tuottaa myös se, mihin maahan tuloutetaan maksut palveluntarjoajan palveluista, verotulot mukaan lukien.

Suomessa sekä siviili- että sotilasilmailu käyttävät yhteisiä Suomen valtion omistaman yhtiön, Finavia Oyj:n, tuottamia lennonvarmistuspalveluja. Lisäksi siviili- ja sotilasilmailun sääpalvelut tuotetaan nykyisin integroidussa tuotantoympäristössä Ilmatieteen laitoksessa valmius- ja kustannustehokkuus- syiden takia. NEFAB:sta ei arvioida aiheutuvan sotilasilmailulle välittömiä kustannuksia

eikä se tässä vaiheessa edellytä laitehankintoja.

Jäsenvaltioilla on palveluntarjoanta-asetuksen perusteella mahdollisuus nimetä myös muussa EU-jäsenvaltiossa tai SES-lainsäädäntöä noudattavassa maassa sijaitseva palveluntarjoaja, jolla on voimassaoleva kansallisen valvontaviranomaisen myöntämä toimilupa kyseistä palvelua varten, tarjoamaan lennonvarmistuspalvelua ilmatilassaan. Tätä vuodesta 2004 asti olemassa ollutta mahdollisuutta ei kuitenkaan ole Suomessa käytetty ilmaliikennepalvelun tai sääpalvelun tarjoajaa nimettäessä.

Mikäli jatkossa Suomen ilmatilaan tai sen osaan valittaisiin ilmaliikennepalvelun tarjoajaksi ulkomainen palveluntarjoaja, on mahdollista, että se ei voisi tuottaa Suomen puolustushallinnon tarvitsemia palveluita. Tästä voisi seurata tarve ottaa käyttöön rinnakkaisia siviili- ja sotilaslennonjohtotoimintoja aluevalvonnan ja sotilasilmailun tarpeita varten. Valtion ilma-alusten toiminnan vaatimuksesta tarvittavien lennonvarmistuspalvelun tuottaminen erillispalveluina on Suomen ulkomaankaupan logistinen kilpailukyky ja kehittämistarpeet -loppuraportin (LVM:n julkaisu 6/2012) mukaan arvioitu aiheuttavan noin 50 miljoonan euron lisäkustannuksen vuodessa.

Mikäli jatkossa mahdollisen kilpailutuksen myötä sääpalvelun tuottajaksi valitaan yksityinen ja/tai ulkomainen palveluntarjoaja, puolustusvoimien ei ole maanpuolustuksellisten syiden vuoksi mahdollista tukeutua tähän palveluntarjoajaan. Sotilasilmailun palvelutarpeen ja siihen liittyvien valmiuskysymysten toteuttaminen erilliskäytönä edellyttäisi erillisen sotilassääpalvelujärjestelmän luomista. Järjestelmä tuottaisi suurelle osalle lentopaikoista siviili-ilmailun ennusteille rinnakkaisia tuotteita. Erillinen sotilasilmailun sääpalvelujärjestelmä lisäisi myös olennaisesti (noin 2 miljoonaa euroa vuodessa) puolustusvoimien sääpalvelun kustannuksia.

Sääpalveluiden osalta lisääntyvä yhteistyö NEFAB-maiden lentosääpalvelutuottajien kesken tulee todennäköisesti laskemaan enustuspalveluiden tuotantokustannuksia. Yhteistyöllä pyritään harmonisoimaan tuotteita ja mahdollisuuksien mukaan tuotantoa sekä yhdistämään tuotekehitystä NEFAB-alueella.

#### **4.2 Vaikutukset valtioneuvostoon ja kansallisen valvontaviranomaisen toimintaan**

NEFAB:n perustaminen ja hallinnointi edellyttävät tiivistä yhteistyötä ja lisäävät työmäärää liikenne- ja viestintäministeriössä ja puolustusministeriön hallinnonalalla, koska aiemmin kansallisella tasolla tehtyjä päätöksiä tehdään tai yhteensovitetään jatkossa NEFAB-neuvostossa ja sen alaisissa komiteoissa. NEFAB-neuvoston ja komiteoiden puheenjohtajuus tullaan jakamaan sopimusvaltioiden kesken, mikä lisää työmäärää pysyvästi.

Aikaisempaa tiiviimpi kansainvälinen yhteistyö edellyttää, että ilmatilan hallinnan neuvottelukunta ja sitä valmisteleva siviili- ja sotilasilmailun yhteiskokous kokoontuvat nykyistä useammin ja yhteensovittavat siviili- ja sotilasilmailun näkemyksiä kansallisesti. Todennäköisesti kansalliseen valmisteluun tarvitaan lisäksi laaja-alainen valmisteluryhmä, jossa ministeriöiden ja virastojen lisäksi on jäseniä ilmatilan käyttäjistä, erityisesti lentoyhtiöistä.

Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka toimii Suomen kansallisena valvontaviranomaisena, on sopimuksen perusteella delegoitu toimivalta tehdä NEFAB-valtioiden sekä muiden EU-valtioiden kansallisten valvontaviranomaisten kanssa yhteistyösopimuksia sopimuksen soveltamisalaan liittyvistä sääntelyllisistä, operatiivisista ja teknisistä asioista kansallisessa lainsäädännössä säädetyn toimivaltansa puitteissa.

NEFAB:n perustaminen edellyttää lisäksi nykyistä tiiviimpää yhteistyötä kansallisten valvontaviranomaisten välillä. Kansalliset valvontaviranomaiset pyrkivät harmonisoimaan viranomaisprosessit ja ohjeistukset NEFAB-alueella. Tavoitteena on välttää päällekkäisyyttä viranomaistoimissa siten, että samoja hyväksyntä- ja valvontaprosesseja ei tarvitsisi toistaa jokaisessa sopimusvaltiossa erikseen, vaan NEFAB-tason järjestelmähyväksynät ja valvontatoimet voitaisiin tehdä yhteistyössä kaikkien alueen kansallisten valvontaviranomaisten kanssa. Tehtäviä voitaisiin myös jakaa viranomaisten välillä huomioiden asiantuntemus ja kulloinkin käyt-

tettävissä olevat resurssit. Tällaisella menettelyllä katsotaan pitkällä aikavälillä saavutettavan resurssisäästöjä. Entistä tiiviimpi yhteistyö luo hyvät mahdollisuudet myös parhaiden käytäntöjen tunnistamiseen ja sitä kautta viranomaistoiminnan laadun ja tehokkuuden paranemiseen.

#### **4.3 Vaikutukset lennonvarmistuspalveluiden tarjontaan**

Toiminnallisessa ilmatilan lohossa ilma- liikennepalvelua ja muita palveluita voidaan antaa erikseen sovittaessa eri palveluntarjoajien toimesta ilman, että niiden vaikutusalueita rajataan kansallisiin valtiorajoihin perustuen. Sopimuksen mukaan toimivaltaisten viranomaisten on hyväksyttävä palveluntarjoajien väliset rajat ylittäviä palveluja koskevat sopimukset ennen niiden voimaantuloa.

NEFAB-sopimusvaltioiden palveluntarjoajat aikovat laatia yhteisen liiketoimintasuunnitelman suorituskykytavoitteiden saavuttamiseksi. Palveluntarjoajat pyrkivät saavuttamaan mm. taloudellista hyötyä hankkimalla ja ylläpitämällä järjestelmiä yhdessä. Yhteisiä toimintoja varten palveluntarjoajat sopivat keskenään niiden vaatimat resurssit ja kustannusten jakamisen.

Yhteisiä toimia pyritään tekemään myös muiden kuin NEFAB-palveluntarjoajien kanssa silloin, kun niistä on odotettavissa hyötyä. Tätä varten NEFAB-sopimusvaltioiden palveluntarjoajat ovat tehneet yhteistyösopimuksen joulukuussa 2011 Ruotsin, Tanskan ja Islannin palveluntarjoajien kanssa ilmatilan käytön kehittämiseen liittyvien hankkeiden yhteensovittamisesta.

Lennonvarmistuspalveluja tuottavan henkilöstön koulutuksen harmonisoinnilla ja yhteisten koulutustilaisuuksien järjestämisellä pyritään saavuttamaan resurssi- ja kustannushyötyjä ja lisäämään työvoiman alueellista liikkuvuutta.

#### **4.4 Vaikutukset sotilaalliselle maanpuolustukselle**

Sopimus ei vaikuta sopimusvaltioiden omaa kansallista ilmatilaa koskevaan itse-määräämisoikeuteen. Sopimus ei myöskään rajoita sopimusvaltioiden toimivaltaa ylei-

seen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvissä asioissa. Ilmatilan luonteesta johtuen yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan kehittämisellä ja sitä koskevilla hankkeilla on suoria vaikutuksia myös sotilasilmailuun. Sopimuksen perusteella jäsenvaltioiden tulee sovittaa yhteen kaikkien ilmatilan käyttäjien tarpeet. Siviili- ja sotilasilmailun tarpeet huomioidaan ja yhteensovitaan kansallisella lainsäädännöllä ja tiiviillä viranomaisyhteistyöllä, jolla varmistetaan yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvien tarpeiden huomiointi.

Sopimuksen soveltaminen saattaa tulevaisuudessa edellyttää lainsäädännön tarkistamista, jotta taataan maanpuolustuksen toimintakyky, siviili- ja sotilasilmailun yhteistyön toimivuus sekä sotilasilmailun toimintaedellytykset. Sopimus korostaa siviili- ja sotilasilmailun yhteistyötä, ja siksi kansallisessa lainsäädännössä on tarvittaessa määriteltävä viranomaisten ja muiden toimijoiden vastuut ja oikeudet.

Sopimus ei vaikuta välittömästi puolustusvoimien koulutus- ja harjoitustoimintaan. Nämä sekä palvelulennot on huomioitava ilmaliikenteen hallinnassa osa-alueena, jonka ilmatilankäyttömahdollisuudet ja toiminnan sujuvuus on järjestettävä puolustusvoimien asettamien tarpeiden ja vaatimusten mukaisesti. Tätä koskeva lainsäädäntö on kansallista.

Sopimus ei muuta nykytilaa, jossa puolustusvoimien lakisäätöisten tehtävien suorittaminen asetetaan ilmatilan käytössä ja ilmaliikennepalveluissa muun toiminnan vaatimusten edelle.

Sopimuksen mukaan sen soveltaminen voidaan keskeyttää kansallisen turvallisuuden tai puolustukseen liittyvien syiden niin vaatiessa.

#### **4.5 Vaikutukset lentoturvallisuuteen ja ympäristöön**

Menettelytapojen harmonisoinnilla ja lennonvarmistuksen järjestelmien entistä paremmalla yhteentoimivuudella katsotaan olevan lentoturvallisuutta parantava vaikutus. Tehokkaampi turvallisuustietojen vaihto auttaa tunnistamaan mahdollisia järjestelmiin

liittyviä turvallisuusuhkia ja toteuttamaan yhteisiä turvallisuutta parantavia toimenpiteitä asianmukaisesti ja yhteensovitetusti.

Tehokkaamman ilmatilarakenteen ja entistä suorempien lentoreittien ansiosta NEFAB:n perustamisella arvioidaan olevan positiivisia ympäristövaikutuksia. Elokuussa 2011 laadittu NEFAB:n toteutettavuusselvityksen mukaan alueen liikenteen vuotuisten lentoaikojen arvioidaan olevan nykytilanteeseen verrattuna noin 6 200 tuntia lyhyempiä vuonna 2015 ja noin 8 400 tuntia vuoteen 2020 mennessä. Polttoaineen kulutus olisi vastaavasti n. 13 800 tonnia nykytasoa pienempi vuonna 2015 ja n. 18 800 tonnia pienempi vuonna 2020. Näin ollen ilmaliikenteen hiilidioksidipäästöt olisivat n. 46 000 tonnia pienemmät vuonna 2015 ja n. 62 500 tonnia pienemmät vuonna 2020 kuin nykyisin.

## 5 Asian valmistelu

Sopimuksen valmistelua ja sitä koskevia neuvotteluja varten asetettiin neuvotteluvaltuuskunta, jossa olivat mukana liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi puolustusministeriön, ulkoasiainministeriön, sisäasiainministeriön sekä Liikenteen turvallisuusviraston ja Finavia Oyj:n edustajat.

Sopimuksen valmisteluvaiheessa liikenne- ja viestintäministeriö on lähettänyt eduskunnalle sopimuksesta selvityksen LIO 4/2011 vp.

Sopimusluonnos lähetettiin lausunnoille 16 marraskuuta 2011. Sopimus parafoitiin 9 joulukuuta 2011. Parafoitu sopimusteksti lähetettiin lausunnoille 22 joulukuuta 2011.

Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta pyydettiin lausunto ennen sopimuksen allekirjoittamista. Ahvenanmaan maakunnan hallitus katsoi lausunnossaan, että esimerkiksi sopimuksen artikloilla 3, 4, 16 ja 20 on liitnyt Ahvenanmaan demilitarisointiin ja puolueettomaan asemaan, joista määrätään useissa kansainvälisissä sopimuksissa. Lisäksi maakunnan hallitus otti esille sopimuksen ja Ahvenanmaansaarten linnoittamattomuutta ja puolueettomuutta koskevan sopimuksen välisen suhteen arvioimisen tarpeen.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus ehdotti lausunnossaan, että sopimuksen johdannossa viitattaisiin kaikkiin sopimuksiin, joissa mää-

rätään Ahvenanmaan kansainvälisoikeudellisesta erityisasemasta. Maakunnan hallitus otti esille myös kysymyksen sopimuksen maantieteellisen soveltamisalueen rajaamisesta.

Ahvenanmaan maakunnan hallituksen esittämien huomioiden jälkeen liikenne- ja viestintäministeriö ja Ahvenanmaan maakunnan hallitus sopivat, että sopimusvaltioita muistutetaan Suomea sitovasta edelleen voimassa olevasta Ahvenanmaansaarten linnoittamattomuutta ja puolueettomuutta koskevasta sopimuksesta NEFAB-neuvoston ensimmäisessä kokouksessa. Lisäksi asiaa koskeva julistus liitetään kyseisen NEFAB-neuvoston kokouksen pöytäkirjan liitteeksi.

Sopimusvaltiot laativat sopimuksen lisäksi selitysmuistion sopimustekstin yhteisen tulokinnan helpottamiseksi. Siinä on pyritty artiklakohtaisesti analysoimaan sopimuksen sisältöä. Selitysmuistio ei ole oikeudellisesti sitova.

Hallituksen esityksen valmistelua varten liikenne- ja viestintäministeriö asetti 13 tammikuuta 2012 työryhmän, johon oli nimetty edustajat liikenne- ja viestintäministeriöstä, puolustusministeriöstä, ulkoasiainministeriöstä, Liikenteen turvallisuusvirastosta, Pääesikunnasta, Ilmavoimien esikunnasta, Finavia Oyj:stä ja Ilmatieteen laitoksesta.

Hallituksen esityksestä on pyydetty lausunnot oikeusministeriöltä, puolustusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, ulkoasiainministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Finavia Oyj:ltä, Ilmatieteen laitokselta, ilmatilan hallinnan neuvottelukunnalta, lentoliikennepoliittikan neuvottelukunnalta, Finnair Oyj:ltä, Blue1 Oy:ltä, Flybe Finland Oy:ltä, Copterline Oy:ltä, BARIF:lta (Board of Airline Representatives in Finland), Suomen Ilmailuliitolta, Suomen Lennonjohtajien Yhdistys ry:ltä, Ilmailutietotekniset ry:ltä ja Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL ry:ltä. Lisäksi Ahvenanmaan maakuntaa koskeviin hallituksen esityksen osiin on saatu Ahvenanmaan maakunnan hallituksen hyväksyntä.

Hallituksen esityksestä annettiin 13 lausuntoa. Annetuissa lausunnoissa pääasiassa puollettiin NEFAB:n perustamista koskevan sopimuksen voimaansaattamista. Myönteise-

nä nähtiin pyrkimys sujuvoittaa lentoliikennettä, tehostaa ilmatilan käyttöä ja vähentää haitallisia ympäristövaikutuksia. Lausunnoissa painotettiin tarvetta kiinnittää erityistä huomiota sopimuksen täytäntöönpanon ja toteuttamisen aiheuttamaan lisääntyneeseen resurssitarpeeseen. Puolustusministeriö totesi

lausunnossaan, että sopimuksen taloudellisten vaikutusten merkittävyyttä tulisi korostaa enemmän, vaikka niitä on ollut vaikea arvioida määrällisesti nykyistä tarkemmin. Lisäksi lausunnoissa esitettiin teknisiä kommentteja. Lausunnot on pyritty mahdollisimman hyvin huomioimaan esityksessä.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen johdanto-osassa Viro, Suomi, Latvia ja Norja ilmaisevat tahtonsa perustaa toiminnallinen ilmatilan lohko. Johdanto-osassa viitataan yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeviin EU-asetuksiin, asian kannalta merkityksellisiin täytäntöönpanosääntöihin, yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan liittyvistä sotilaallisista kysymyksistä annettuun EU:n jäsenvaltioiden lausumaan, Euroopan talousalueesta tehtyyn sopimukseen ja Chicagon yleissopimukseen. Lisäksi johdanto-osassa viitataan keskeisiin NEFAB:n perustamiseen liittyviin asiakirjoihin eli sitä koskevaan toteutettavuusselvitykseen sekä sen perustamisesta annettuun ministerien yhteiseen aielijulistukseen. Johdanto-osassa todetaan, että sopimusvaltiot ottavat huomioon Kansainliiton Ahvenanmaansaarten linnottamattomuutta ja puolueettomuutta koskevan sopimuksen (SopS 1/1922) vuodelta 1921. Sopimuksella ei puututa Ahvenanmaan demilitarisointiin. Johdanto-osassa viitataan yhteistyöhön Islannin ja tanskalais-ruotsalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon kanssa ja muiden vierekkäisten toiminnallisten ilmatilan lohkojen kanssa mahdollista tulevaa yhdistymistä silmällä pitäen. Johdanto-osassa tunnustetaan sopimusvaltioiden yksinomainen itsemääräämisoikeus oman alueensa yläpuolella olevaan ilmatilaan, ja kyky käyttää toimivaltaansa yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvissä asioissa kansallisessa ilmatilassaan.

#### 1 luku Yleiset periaatteet

**1 artikla. Määritelmät.** Artikla sisältää sopimuksen soveltamisen kannalta keskeiset käsitteet.

Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuksessa käytetyt käsitteet ovat merkitykseltään samoja kuin yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevissa EU-asetuksissa (SES-asetukset) sekä Chicagon yleissopimuksessa ja niihin

viitataan toiston välttämiseksi. SES-asetusten määritelmien muutoksilla voi olla vaikutusta sopimuksen soveltamiseen. Tällaisissa tapauksissa sopimuspuolet ovat toimivaltaisia tekemään tarpeellisia muutoksia sopimukseen 31 artiklan mukaisesti.

Artiklan 2 kohdassa määritellään sopimuksessa käytetyt käsitteet, joita ei ole määritelty SES-asetuksissa tai Chicagon yleissopimuksessa. Sopimukseen sisältyvät määritelmät sopimuksesta, NEFAB:sta, NEFAB-ilmatilasta, hyväksyvästä kansallisesta valvontaviranomaisesta ja alueellisesta kansallisesta valvontaviranomaisesta.

Sopimuspuolet tulkitsevat sopimusta valtiotopimusoikeutta koskevan Wienin yleissopimuksen (SopS 32/1980) mukaisesti.

**2 artikla. Soveltamisala ja tavoite.** Artiklassa määritellään sopimuksen soveltamisala ja tavoite.

Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuksella perustetaan NEFAB. SES II -asetuksen 9 a artiklan 3 kohdan nojalla toiminnallinen ilmatilan lohko voidaan perustaa ainoastaan kaikkien sellaisten jäsenvaltioiden ja tarvittaessa kolmansien maiden yhteisellä sopimuksella, jotka ovat vastuussa jostakin kyseiseen toiminnalliseen ilmatilan lohkokin sisältyvästä ilmatilan osasta. NEFAB:n sopimusvaltiot ovat Viron tasavalta, Suomen tasavalta, Latvian tasavalta ja Norjan kuningaskunta.

Artiklan 2 kohdan mukaan NEFAB:n tavoitteena on saada aikaan optimaalinen suorituskyky turvallisuuteen, ympäristön kestävyteen, kapasiteettiin, kustannustehokkuuteen, lentojen tehokkuuteen ja sotilastoimien tehtävätehokkuuteen liittyvillä osa-alueilla suunnitteleamalla ilmatila ja organisoimalla ilmaliikenteen hallinta kyseisessä ilmatilassa olemassa olevista rajoista riippumatta. Näistä tavoitteista on säädetty puiteasetuksen 1 ja 11 artiklassa. EU:n laajuiset suorituskykytavoitteet on määritelty komission asetuksessa (EU) N:o 691/2010.

Artiklan 3 kohdan mukaan sopimuksella määrätään sopimusvaltioita koskevista oikeuksista ja velvoitteista. Artiklan 3 kohdan

mukaan sopimus on keskeinen väline yhte-näistä eurooppalaista ilmatilaa koskevien ta-voitteiden saavuttamisessa.

Artiklan 4 kohdassa määritellään sopimuk-sen maantieteellinen soveltamisalue. Sopi-musta sovelletaan NEFAB-ilmatilaan, joka muodostuu Viron, Suomen, Latvian, Norjan ja Bodø Oceanic -ilmatilan lentotiedotusalue-ista ja ylälentotiedotusalueista. Norjan vas-tuulla olevaan ilmatilaan sisältyy Bodø-valtamerilentotiedotusalue. ICAO:n puitteis-sa on sovittu ilmatilan jakamisesta lentotie-dotusalueisiin ja ylälentotiedotusalueisiin, joiden mukaisesti vastuu lentotiedotus- ja hä-lytyspalvelujen tuottamisesta jakautuu valti-oiden välillä. Lentotiedotusalueiden ja ylä-lentotiedotusalueiden koordinaatit julkaistaan sopimusvaltioiden ilmailukäsikirjoissa (Ae-ronautical Information Publication, AIP). Suomen ilmailukäsikirjan ylläpitäminen on annettu Finavia Oyj:n tehtäväksi. Ilmailukä-sikirja on osa ilmailutiedotuspalvelua (Ae-ronautical Information Services, AIS) joka on määritelty Chicagon yleissopimuksen liit-teessä 15. Sopimuksella ei muuteta sopimus-valtioiden velvollisuuksia näiden vastuualueiden osalta.

Ilmailutiedotuspalvelu on osa lennonvar-mistuspalvelua, jonka tarjoaminen on Ilmailulaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi an-netun lain (877/2009) 1 §:ssä säädetty Suo-men vastuulla olevassa ilmatilassa Finavia Oyj:n tehtäväksi.

**3 artikla. Itsemääräämisoikeus.** Artiklan mukaan sopimuksella ei puututa sopimusval-tioiden itsemääräämisoikeuteen. Artiklassa määrätään nimenomaisesti, että sopimus ei vaikuta kunkin sopimusvaltion ilmatilaa kos-kevaan itsemääräämisoikeuteen eikä puututa Chicagon yleissopimuksesta tai muusta kansainvälisestä oikeudesta johtuviin oikeuksiin tai velvollisuuksiin. Chicagon yleissopimuk-sen 1 artiklan mukaan sopimusvaltiot tunnus-tavat, että jokaisella valtiolla on täydellinen ja yksinomainen herruus oman alueensa ylä-puolella olevaan ilmatilaan.

Vastaava määräys on myös puiteasetukses-sa ja Eurocontrolin mallisopimuksessa toi-minnallisten ilmatilan lohkojen perustamisesta.

Suomen perustuslain (731/1999) 1 §:n 1 momentin mukaan Suomi on täysivaltainen tasavalta.

Artiklan määräystä siitä, että sopimuksen määräykset eivät vaikuta sopimusvaltioiden itsemääräämisoikeuteen pidetään toteavana.

**4 artikla. Yleinen turvallisuus ja puolustus.** Artiklalla turvataan sopimusvaltioiden itse-määräämisoikeus sekä mahdollisuus soveltaa kansallista lainsäädäntöään ilman soveltamis-ristiriitaa sopimuksen kanssa. Jokaisella so-pimusvaltiolla säilyy täydellinen valvonta-mahdollisuus omaan ilmatilaansa ja oikeus ilmatilansa hallintaan. Sopimusvaltiot päättä-vät kansallisesti sotilaallisten operaatioiden ja sotilaskoulutuksen sisällöstä, laajuudesta ja toteuttamisesta. Esimerkiksi palveluntarjo-ajien mahdollinen toiminnallinen uudelleen-järjestely ei saa rajoittaa valtion sisäistä tai ulkoista turvallisuutta eikä siihen liittyvien viranomaistoimintojen toteuttamista.

Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuksen määräykset eivät rajoita sopimusvaltioiden toimivaltaa yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvissä asioissa. Vastaava määräys on myös pui-teasetuksen 13 artiklassa ja Eurocontrolin mallisopimuksessa toiminnallisten ilmatilan lohkojen perustamisesta.

Yleinen järjestys, yleinen turvallisuus ja puolustus ovat sopimuksessa tarkoitukselli-sesti käsitteinä laajoja. Käsitteet vastaavat EU:n lainsäädännössä käytettyjä.

Yleiseen järjestykseen ja turvallisuuteen liittyviä asioita ovat muun muassa valvonta-lentotoiminta (mm. rajavalvonta sekä ympä-ristön, kalastuksen, metsästyksen ja luonnon-suojelualueiden valvonta), etsintä- ja pelas-tuslentotoiminta (mm. lennot ihmishenkien pelastamiseksi, palonsammutuslennot, onnet-tomuudet, luonnonmullistukset, henkilöstön ja materiaalin kuljetukset), kiireellinen sair-aankuljetuslentotoiminta, viranomaistehtä-vien henkilö- ja materiaalikuljetukset, tark-kailu- ja seurantalentotoiminta, ilmakuvaus-toiminta, meripelastustehtävät (mm. etsintä- ja pelastuspalvelu, evakuoinnit, materiaalin kuljetukset, avustus, sairaankuljetus) sekä vi-ranomaistoimintaan liittyvä muu operatiivi-nen lentotoiminta. Näistä on säädetty muun muassa rajavartiolaissa (578/2005), alueval-

vontalaissa (755/2000) ja meripelastuslaissa (1145/2001).

Käsitteen puolustus tarkempi sisältö määräytyy puiteasetuksen 13 artiklan ja kansallisen lainsäädännön perusteella. Suomen valtiollinen itsenäisyys sekä väestön elinmahdollisuudet ja turvallisuus turvataan ulkoista, valtioiden aiheuttamaa uhkaa vastaan puolustukseen liittyvin toimin. Näihin kuuluvat muun muassa Suomen alueellisen koskemattomuuden valvonta ja turvaaminen, sotilaallinen puolustaminen ja sen toteuttamisen järjestelyt, sotilaallinen koulutus- ja harjoitustoiminta sekä sotilaallinen kriisinhallinta. Näistä on säädetty muun muassa aluevalvontalaissa, puolustusvoimista annetussa laissa (551/2007) ja sotilaallisesta kriisinhallinnasta annetussa laissa (211/2006).

Artiklan 1 kohdan määräystä siitä, että sopimuksen määräykset eivät rajoita sopimusvaltioiden toimivaltaa yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvissä asioissa pidetään toteavana.

Artiklan 2 kohdan mukaan sopimusvaltioiden siviili- ja sotilasviranomaisten välille on luotava NEFAB:ssa järjestelyt tehokasta yhteistyötä varten. Järjestelyistä on sovittava kirjallisesti kansalliseen lainsäädäntöön perustuvan toimivallan pohjalta.

Siviili- ja sotilasyhteistyöstä on lisäksi määräyksiä muun muassa sopimuksen 5, 15 ja 16 artiklassa.

Siviili- ja sotilasviranomaisten jatkuvalla yhteistyöllä varmistetaan kansalliseen lainsäädäntöön perustuvien yleisen järjestyksen, yleisen turvallisuuden ja puolustuksen tarpeiden huomiointi. Sopimuksen ja EULainsäädännön perusteella jäsenvaltioiden tulee sovittaa yhteen kaikkien ilmatilan käyttäjien tarpeet. Siviili- ja sotilasilmailun tarpeet huomioidaan ja yhteensovitetaan kansallisella lainsäädännöllä ja viranomaisyhteistyöllä.

Suomessa siviili- ja sotilasyhteistyö perustuu ilmailulakiin (1194/2009) ja siihen pohjautuviin vaatimuksiin rakenteellisesta, teknologisesta ja toiminnallisesta yhteensopivuudesta siviili- ja sotilasilmailun tarpeita varten. Toiminnan yksityiskohtaiset järjestelyt perustuvat viranomaisten väliseen käytännön yhteistoimintaan sekä palveluntarjoajan ja puolustusvoimien välisiin yhteistoimintasuhteisiin ja -menettelyihin.

**5 artikla.** *Yhteistyön osa-alueet.* Artiklassa määritellään NEFAB-yhteistyön osa-alueet, jotta saavutetaan SES-asetuksiin perustuvat NEFAB:lle asetetut tavoitteet. NEFAB-sopimusvaltiot sitoutuvat tekemään yhteistyötä ja toteuttamaan aiheelliset toimenpiteet erityisesti NEFAB:n hallinnoinnin, siviili- ja sotilasalan yhteistyön, ilmatilan, sääntöjen ja menettelyjen yhdenmukaistamisen, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen, sääpalvelun, maksujen perimisen, valvonnan ja suorituskyvyn aloilla. Lisäksi NEFAB-sopimusvaltiot voivat tehdä yhteistyötä muilla osa-alueilla.

Sopimuksessa määrätään, että sopimusvaltioiden on tehtävä toimenpiteet kansallisten menettelyjensä mukaisesti tarvittaessa kansallista lainsäädäntöä muuttaen. Eduskunnan suostumusta edellyttävät asiat saatetaan eduskunnan hyväksyttäväksi, mikäli tätä artiklaa koskevat päätökset kuuluvat eduskunnan lainsäädäntö- tai budjettivaltaan.

Sopimuksessa määritellyistä yhteistyön osa-alueista säädetään ilmailulain 118 §:ssä (siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittaminen), ilmailulain 114 ja 115 §:ssä (ilmatilan jäsentäminen, suunnittelu ja käyttö sekä yhteensovittaminen vierekkäisten ilmatilan lohkojen kanssa), Ilmailulaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain 1 §:ssä ja ilmailulain 116 §:ssä (lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen, sääpalvelujen tarjoaminen ja nimeäminen), ilmailulain 117 ja 123 §:ssä (maksujen periminen) ja ilmailulain 113 §:ssä, Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain (863/2009) 1 §:ssä sekä valtioneuvoston asetuksessa sotilasilmailusta (557/2011) 4 §:ssä (valvonta).

**6 artikla.** *Toimivaltaiset viranomaiset.* Artiklassa määritellään sopimusvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset. Ne ovat Virossa talous- ja viestintäministeriö sekä sotilasasioissa puolustusministeriö, Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö sekä sotilasasioissa puolustusministeriö, Latviassa liikenneministeriö sekä sotilasasioissa puolustusministeriö ja Norjassa liikenne- ja viestintäministeriö sekä sotilasasioissa puolustusministeriö.

Liikenne- ja viestintäministeriön sekä puolustusministeriön toimialasta säädetään valtioneuvoston ohjesäännössä (262/2003).



**7 artikla.** *Kansallisten valvontaviranomaisten valtuuttaminen.* Artiklassa annetaan sopimusvaltioiden kansallisille valvontaviranomaisille oikeus tehdä tarvittavat sääntelylliset, tekniset ja operatiiviset järjestelyt NEFAB:n turvallisen ja tehokkaan täytöntöönpanon varmistamiseksi. Järjestelyistä on määrättävä sopimusvaltioiden kansallisten valvontaviranomaisten välisissä yhteistyösopimuksissa sekä Euroopan muiden toiminnallisten ilmatilan lohkojen kansallisten valvontaviranomaisten kanssa tehdyissä yhteistyösopimuksissa.

Kansalliset valvontaviranomaiset on jäsenvaltioissa nimetty puiteasetuksen 4 artiklan nojalla. Kansallisten valvontaviranomaisten tehtävistä säädetään palveluntarjontasetuksen 2 artiklassa. Ilmailulain 113 §:n mukaisesti Liikenteen turvallisuusvirasto huolehtii yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa puiteasetuksessa, palveluntarjontasetuksessa ja yhteentoimivuusasetuksessa sekä niiden nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkoitetuista Suomen valvontaviranomaisen tehtävistä, jollei toisin ole laissa säädetty.

Liikenteen turvallisuusvirasto perustettiin osana liikennehallinnon virastouudistusta vuoden 2010 alussa yhdistämällä Ilmailuhallinto ja muut liikennehallinnon turvallisuusviranomaiset. Viraston perustamista koskevan hallituksen esityksen (HE 142/2009 vp.) yleisperustelujen mukaan Ilmailuhallinto on Suomen siviili-ilmailuviranomainen, joka huolehtii ilmailun yleisestä turvallisuudesta, hoitaa lentoliikenteeseen ja liikenteen sujuvuuteen liittyviä asioita, osallistuu siviili-ilmailun kansainväliseen ja EU:ssa tapahtuvaan yhteistyöhön sekä antaa kansalliset ilmailumääräykset. Kyseiset Ilmailuhallinnolle aiemmin kuuluneet tehtävät siirrettiin virastouudistuksessa Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka toimii Suomen siviili-ilmailuviranomaisena.

Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 1 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä. Lain 2 §:n 1 momentin 9 kohdan mukaan viraston tehtävänä on tehdä toimivaltansa puitteissa kansainvälisiä teknisuontoisia sopimuksia, jotka eivät koske lainsäädännön alaa.

Artiklassa määritellään yhteistyön osa-alueet, jotka yhteistyösopimusten on katettava. Näitä ovat teknisten ja operatiivisten tietojen vaihto, lukuun ottamatta henkilötietoja; palveluntarjoajia koskevien tietojen vaihto, lukuun ottamatta henkilötietoja; kaikkien NEFAB:n tehtävien kannalta merkityksellisten turvallisuuteen liittyvien tietojen vaihto; NEFAB:n tehtävien kannalta merkityksellisten teknisten järjestelmien, toiminnan, palveluntarjoajien ja muiden toimijoiden valvonta; teknisten järjestelmien hyväksyminen; NEFAB:n tehtävien sekä turvallisuutta koskevien tietojen vaihdon kannalta merkityksellisten menettelyjen kehittäminen ja yhdenmukaistaminen; sekä NEFAB:n suorituskyky-suunnitelmien valmisteleminen.

Artiklan perusteella tehtäviin viranomaisten välisiin yhteistyösopimuksiin voidaan sisällyttää ainoastaan tiettyjä sääntelyllisiä, operatiivisia ja teknisiä asioita, jotka kuuluvat sopimuksen alaan ja joista on tarkoituksenmukaisinta sopia viranomaistasolla niiden teknisyyden ja yksityiskohtaisuuden vuoksi. Sopimuksentekovaltuutus rajoittuu sopimuksen soveltamisalaan ja tavoitteeseen, eikä sillä osoiteta Liikenteen turvallisuusvirastolle valtaa sopia sopimuksen luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista sopimussuhteeseen eikä asioista, jotka perustulain mukaan kuuluvat eduskunnan toimivaltaan.

## 2 luku NEFAB:n hallinnointi

**8 artikla.** *NEFAB-neuvosto.* Artiklan 1 kohdassa perustetaan NEFAB-neuvosto NEFAB:n hallinnointia varten. NEFAB:n toimiva hallinnointi on tärkeää sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi ja sopimuksella perustettujen velvoitteiden täyttämiseksi. NEFAB-neuvosto ei ole kansainvälinen järjestö, vaan se on sopimusvaltioiden yhteistyö- ja päätöksentekuelin.

Artiklan 2 kohdassa määritellään NEFAB-neuvoston kokoonpano. Neuvoston jäseninä ovat sopimusvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset. Suomessa toimivaltaiset viranomaiset ovat liikenne- ja viestintäministeriö sekä sotilaallista maanpuolustusta koskevissa asioissa puolustusministeriö. Toimivaltaiset viranomaiset voivat nimetä useita edustajia

NEFAB-neuvostoon, jotta sekä siviili- että sotilasilmailun näkemykset ovat edustettuina. Tämä on tärkeää, koska sekä siviili- että sotilasilmailun asioilla voi olla vaikutusta toinen toisiinsa. NEFAB-neuvoston kokoonpano heijastaa siviili- ja sotilasviranomaisten yhdenvertaista asemaa. NEFAB:iin liittyvä kansallinen kannanmuodostus on suunniteltu tehtäväksi ensisijaisesti ilmatilan hallinnan neuvottelukunnassa.

Artiklan 3 kohdan mukaan NEFAB-neuvoston puheenjohtajana toimii vuosittain yksi sopimusvaltioista. Jokaisella sopimusvaltiolla on yksi ääni. NEFAB-neuvoston päätökset tehdään yksimielisesti ja ne pannaan sopimusvaltioissa täytäntöön kansallisten menettelyjen mukaisesti. Eduskunnan suostumusta edellyttävät NEFAB-neuvoston päätökset saatetaan eduskunnan hyväksyttäväksi, mikäli asiat kuuluvat eduskunnan lainsäädäntö- tai budjettivaltaan.

Artiklan 4 kohdan mukaan NEFAB-neuvosto laatii omat menettelytapasääntönsä sekä hyväksyy sopimuksen perusteella perustettavien komiteoiden menettelytapasäännöt.

**9 artikla.** *NEFAB-neuvoston tehtävät.* Artiklan 1 kohdassa määritellään NEFAB-neuvoston tehtävät. NEFAB-neuvoston pääasiallisena tehtävänä on huolehtia sopimuksen täytäntöönpanosta ja NEFAB:lle asetettujen tavoitteiden täyttymisestä. Tavoitteita on asetettu muun muassa SES-asetuksissa ja tässä sopimuksessa.

Artiklan 2 kohtaan sisältyvä yksityiskohdainen luettelo kuvaa NEFAB-neuvoston laajaa tehtäväkenttää. Tehtäväluettelo ei ole tyhjentävä. NEFAB-neuvoston tehtävät viittaavat sopimuksen artiklojen määräyksiin. NEFAB-neuvoston tehtävänä on erityisesti:

a. määrittellä NEFAB:n kehittämisen strategiset tavoitteet, arvioida saavutetut tulokset ja tarvittaessa toteuttaa aiheellisia toimenpiteitä sopimuksen 2 ja 5 artiklan mukaisesti;

b. määrittellä siviili- ja sotilasalan yhteistyön kehittäminen sopimuksen 4, 15 ja 16 artiklan mukaisesti;

c. sopia kyseessä olevan ilmatilan yhteisestä politiikasta ja suunnittelusta sopimuksen 14 artiklan mukaisesti;

d. määrittellä ilmatilan joustavan käytön käsitteen soveltamiseen liittyvän yhteistyön yk-

sityiskohtaiset säännöt sopimuksen 15 artiklan mukaisesti;

e. tukea toimialan sääntöjen ja menettelyjen yhdenmukaistamista sopimuksen 17 artiklan mukaisesti;

f. edistää ilmaliikennepalvelun tarjoajien yhteistä nimeämisprosessia sopimuksen 13 artiklan mukaisesti;

g. edistää lennonvarmistuspalvelujen neuvoa-antavan komitean toimintaa sopimuksen 11 artiklan mukaisesti;

h. hyväksyä ilmatilassa sovellettavien maksujen määräytymisperiaatteet sopimuksen 24 artiklan mukaisesti;

i. sopia yhteisestä turvallisuuspolitiikasta ja tukea lennonvarmistuspalvelun tarjoajien yhteisen turvallisuushallintajärjestelmän kehittämistä ja täytäntöönpanoa sopimuksen 17 ja 25 artiklan mukaisesti;

j. hyväksyä NEFAB:n suorituskyky-suunnitelmat ja niihin liittyvät suorituskykytavoitteet sekä päättää kannustimista ja uusista tai korjaavista toimenpiteistä sopimuksen 26 artiklan mukaisesti;

k. pyrkiä sovittamaan yhteen sopimusvaltioiden kannat Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO), Euroopan lennonvarmistusjärjestön (Eurocontrol), Euroopan komission, Euroopan lentoturvallisuusviraston ja lennonvarmistuspalvelualan yhteisyritysten toiminnassa sopimuksen 2 artiklan mukaisesti;

l. varmistaa toiminnan yhteensovittaminen vierekkäisten toiminnallisten ilmatilan lohkojen kanssa, mukaan lukien tehokkaat rajapinnat, sopimuksen 14 ja 15 artiklan mukaisesti;

m. perustaa muita kuin tällä sopimuksella perustettuja komiteoita sekä työryhmiä, jotka avustavat NEFAB-neuvostoa tietyissä asioissa, ja hyväksyä komiteoiden ja työryhmien ehdotukset sopimuksen 10 ja 11 artiklan mukaisesti.

NEFAB-neuvoston tehtäviin kuuluvista asioista säädetään ilmailulain 114 ja 115 §:ssä (ilmatilan jäsentäminen, suunnittelu ja käyttö sekä yhteensovittaminen vierekkäisten ilmatilan lohkojen kanssa), ilmailulain 116 §:ssä (ilmaliikennepalvelun tarjoajien nimeäminen), ilmailulain 117 ja 123 §:ssä (ilmatilassa sovellettava maksupolitiikka) ja ilmailulain 118 §:ssä (siviili- ja sotilasilmailu).

lun yhteensovittaminen sekä ilmatilan joustava käyttö).

**10 artikla.** *Komiteat.* Artikla sisältää määräyksen kolmen NEFAB-neuvostoa avustavan komitean perustamisesta. Komiteat ovat kansallisten valvontaviranomaisten komitea, siviili- ja sotilasalan yhteistyökomitea sekä talous- ja suorituskyvykomitea. Ne kattavat NEFAB-yhteistyön keskeiset osa-alueet ja ovat pysyväisluonteisia, koska niiden tarkoituksena on avustaa NEFAB-neuvostoa sopimuksen 9 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

NEFAB-neuvosto voi päätöksellään perustaa muita komiteoita ja työryhmiä sopimuksen 9 artiklan 2 kohdan m alakohdan mukaisesti.

Komiteoiden toiminnan yksityiskohdat määritellään komiteoiden menettelytapasääntöissä. Komiteat valmistelevat omat menettelytapasääntönsä, jotka NEFAB-neuvosto hyväksyy 8 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

**11 artikla.** *Lennonvarmistuspalvelujen neuvoo-antava komitea.* Artiklan tarkoituksena on mahdollistaa sopimuksen 6 artiklan mukaisten toimivaltaisten viranomaisten ja kansallisten valvontaviranomaisten laaja-alainen yhteistyö ilmatilan käyttäjien sekä lennonvarmistuspalvelun tarjoajien ja sääpalvelun tarjoajien kanssa.

Artiklan 1 kohdan mukaan NEFAB-neuvosto perustaa lennonvarmistuspalvelujen neuvoo-antavan komitean, jonka tarkoituksena on edistää tietojenvaihtoa ilmatilan käyttäjien, palveluntarjoajien ja viranomaisten välillä.

Artiklan 2 kohdan mukaan lennonvarmistuspalvelujen neuvoo-antavassa komiteassa ovat edustettuina NEFAB-neuvosto, kansallisten valvontaviranomaisten komitea sekä lennonvarmistus- ja sääpalvelun tarjoajat. Siviili- ja sotilasilmailun intressit ovat komiteassa edustettuina NEFAB-neuvoston kautta.

Artiklan 3 kohdan mukaan komitean kokouksiin voi osallistua myös muita NEFAB-neuvoston kutsumia osanottajia tarkkailijoina, kuten esimerkiksi lentoasemien pitäjiä, lennonvarmistuspalvelun tarjoajia lentoasemilla, ilmatilan käyttäjiä, etujärjestöjä sekä muiden kuin NEFAB-sopimusvaltioiden palveluntarjoajia.

Artiklan 4 kohdan mukaan komitea laatii omat menettelytapasääntönsä. NEFAB-neuvosto hyväksyy komitean menettelytapasäännöt 8 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

**12 artikla.** *Palveluntarjoajien väliset suhteet tarjottaessa valtioiden rajat ylittäviä palveluja.* Artikla sisältää määräyksen palveluntarjoajien välisistä rajat ylittäviä palveluja koskevista sopimuksista. Määräys perustuu palveluntarjonta-asetuksen 10 artiklaan. Palveluntarjoajien välisissä sopimuksissa sovitaisiin rajat ylittävissä toiminnassa noudatettavista täsmällisistä velvoitteista ja palveluntarjoajien suorittamista tehtävistä sekä mahdollistettaisiin operatiivisten tietojen vaihto. Nämä sopimukset ovat luonteeltaan yksityisoikeudellisia, ja niistä on palveluntarjonta-asetuksen 10 artiklan 2 kohdan mukaisesti ilmoitettava kansallisille valvontaviranomaisille.

Artiklan mukaan sopimuksen 6 artiklan mukaisten toimivaltaisten viranomaisten on hyväksyttävä valtioiden rajat ylittäviä ilmailu- ja sääpalveluja koskevat sopimukset ja muut oikeudelliset järjestelyt, joilla on vaikutusta artiklassa 2 määriteltyyn NEFAB-ilmatilaan tai sen osaan, ennen niiden voimaantuloa. Sääpalvelun osalta hyväksymisvelvoite koskee ainoastaan tilanteita, joissa sääpalvelun tarjoaja on nimetty yksinoikuehdella. NEFAB-neuvostoa on kuultava ennen kuin toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät nämä sopimukset. Kun sopimukset ja järjestelyt on hyväksytty, niistä on ilmoitettava NEFAB-neuvostolle. Toimivaltaiset viranomaiset ovat Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö ja sotilasasioissa puolustusministeriö.

**13 artikla.** *Yhteinen nimeäminen.* Artikla sisältää määräykset ilmaliikennepalvelun tarjoajien yhteisestä nimeämisestä NEFAB-ilmatilassa. Määräys perustuu palveluntarjonta-asetuksen 8 artiklaan.

Artiklan 1 kohdan mukaan jokainen sopimusvaltio voi nimetä yhden tai useamman ilmaliikennepalvelun tarjoajan tarjoamaan ilmaliikennepalveluja kansallisessa ilmatilassaan. Sopimusvaltio voi kumota tai muuttaa ilmaliikennepalvelun tarjoajaa koskevan nimeämisen joko kokonaan tai osittain. Näistä on ilmoitettava sopimuksen tallettajalle kirjallisesti.

Artiklan 2 kohdan mukaan tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti nimettyä ilmaliikennepalvelun tarjoajaa pidetään kaikkien sopimusvaltioiden yhteisesti nimeämänä siitä päivästä alkaen, jolloin nimeämisestä ilmoitettiin tallettajalle. NEFAB:ia perustettaessa sopimusvaltioiden olemassa olevat nimeämiset pysyvät voimassa. Niistä ilmoitetaan tallettajalle, jonka jälkeen sopimusvaltioiden nimeämät palveluntarjoajat ovat NEFAB:ssa yhteisesti nimettyjä.

Artiklan 3 kohdan mukaan jokaisen sopimusvaltion on varmistettava, että kaikki sen ilmatilassa toimivat lennonvarmistuspalvelun tarjoajat noudattavat tämän sopimuksen määräyksiä.

Sopimuksen 9 artiklan 2 kohdan f alakohdan nojalla NEFAB-neuvoston tehtävänä on edistää ilmaliikennepalvelun tarjoajien yhteistä nimeämisprosessia.

Ilmailulain 116 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö nimeää ilmatilan lohkokon ilmaliikennepalvelun tarjoajan. Liikenne- ja viestintäministeriön on ennen ilmaliikennepalvelun tarjoajan nimeämistä kuultava sisäasiainministeriötä ja puolustusministeriötä sekä otettava huomioon asianomaisessa ilmatilan lohkoissa tarjottavan ilmaliikennepalvelun erityispiirteet, turvallisuuden säilyminen korkealla tasolla, ilmatilan tehokas käyttö sekä etsintä- ja pelastuspalveluihin sekä aluevalvontaan ja kriisitilahallintaan liittyvien tehtävien suorittamismahdollisuudet. Ilmaliikennepalvelun tarjoajan nimeämiseen on liitettävä nimeämisen muuttamista, rajoittamista, väliaikaista keskeyttämistä tai peruuttamista koskevat ehdot. Ilmaliikennepalvelun tarjoajaksi Suomen lentotiedotusalueella on nimetty Finavia Oyj lukuun ottamatta Seinäjoen, Mikkelin ja Sodankylän lentopaikkojen lentotiedotusvyöhykkeitä.

Aluevalvontalain 24 a §:n 1 momentin mukaan nimetessään ilmaliikennepalvelun tarjoajaa liikenne- ja viestintäministeriö voi edellyttää, että nimettävä palveluntarjoaja avustaa aluevalvontaviranomaisia hoitamalla aluevalvontatehtäviä omalla toimialallaan. Ilmaliikennepalvelun tarjoajan aluevalvontatehtävien käytännön järjestelyiden perusteista sovitaan saman momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön ja puolustusministeriön kesken. Lain mukaan ilmaliikennepalve-

lun tarjoajalle ei voida antaa hoidettavaksi merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältävää tehtävää.

Ilmailulain 167 §:ssä säädetään varautumisesta poikkeusoloihin. Säännöksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriön nimeämän ilmaliikennepalvelun ja sääpalvelun tarjoajan on varauduttava poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa sekä varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitetuissa poikkeusoloissa ja niihin rinnastettavissa normaaliolojen häiriötilanteissa.

### 3 luku Ilmatila

**14 artikla. NEFAB-ilmatila.** Artikla sisältää määräykset optimoidusta reittien ja sektorien suunnittelusta ylätalotilassa. Artiklan tavoitteena on, että ilmatilaa käytetään turvallisesti, taloudellisesti tehokkaalla tavalla sekä ympäristöystävällisesti.

Artiklan 1 kohta sisältää määräyksen NEFAB-ilmatilan optimaalisesta käytöstä. Se edellyttää sopimusvaltioilta saumatonta ilmatilan suunnittelua ja hallintaa sekä ilmaliikennevirtojen ja kapasiteetin hallinnan koordinoitua. Määräys perustuu ilmatila-asetuksen 6 artiklaan.

Artiklan 2 kohta sisältää toimia, joissa sopimusvaltioiden on tehtävä yhteistyötä artiklan 1 kohdan toteuttamiseksi. Sopimuksen 9 artiklan 2 kohdan c alakohdan nojalla NEFAB-neuvoston tehtävänä on sopia ilmatilaa koskevasta yhteisestä politiikasta ja suunnittelusta.

Ilmailulain 114 §, 115 § ja 118 §:ssä säädetään ilmatilan jäsentämisestä ja suunnittelusta, ilmatilan käytöstä ja siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta ottaen huomioon ilmatilan joustavan käytön periaatteet.

**15 artikla. Ilmatilan joustava käyttö.** Artikla sisältää määräykset ilmatilan joustavasta käytöstä. Ilmatilan joustavan käytön periaatteet on määritetty ilmatila-asetuksessa ja ilmatilan joustavaa käyttöä koskevassa asetuksessa.

Artiklan 1 kohdan mukaan sopimusvaltioiden on tehtävä oikeudellista, operatiivista ja teknistä yhteistyötä ilmatilan joustavan käytön varmistamiseksi ottaen huomioon siviili- ja sotilasilmailun tarpeet.

Artiklan 2 kohdan mukaan sopimus ei vaikuta sopimusvaltioiden oikeuksiin varata, rajoittaa tai muutoin järjestellä ilmatilaa sotilastoimijoiden käyttöön. Oikeus liittyy siihen, että yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvät toimet voidaan hoitaa kansallisessa lainsäädännössä edellytetyllä tavalla.

Sotilaalliset operaatiot ja sotilaskoulutus eivät kuulu EU:n toimivaltaan. SES-asetukset eivät vaikuta jäsenvaltioiden omaa ilmatilaa koskevaan suvereniteettiin eivätkä estä jäsenvaltioita soveltamasta toimenpiteitä, jotka ovat tarpeen kansallisten turvallisuus- ja puolustusetujen suojaamiseksi. Vaikka SES-asetukset koskevat vain siviili-ilmailun järjestämistä, vaikuttavat asetukset myös sotilasilmailun ilmatilan käyttöön ilmatilan rajallisuudesta johtuen. Jäsenvaltiot arvioivat kansallisella tasolla siviili- ja sotilasilmailun tarpeet ilmatilan käytöstä päätettäessä. Asetukset edellyttävät siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamista kansallisella tasolla.

Sopimuksen 9 artiklan 2 kohdan d alakohdan nojalla NEFAB-neuvoston tehtävänä on määrittellä ilmatilan joustavaan käyttöön liittyvän yhteistyön yksityiskohtaiset säännöt.

Ilmailulain 118 §:ssä säädetään ilmatilan joustavasta käytöstä ja siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta.

Sopimuksen 15 artiklan 2 kohdan määräystä siitä, että sopimus ei vaikuta kunkin sopimusvaltion oikeuksiin varata, rajoittaa tai muulla tavoin järjestää tietty osa ilmatilastaan sotilaalliseen käyttöön ja/tai operatiivisessa ilmaliikenteessä käytettävien ilma-alusten käyttöön pidetään toteavana.

**16 artikla. Siviili- ja sotilasalan yhteistyö.** Artiklassa määrätään siviili- ja sotilasalan yhteistyön periaatteista NEFAB:ssa. Yhteistyö koskee rajat ylittävää ilmatilan käyttöä sotilaskoulutuksessa sekä ilmaliikennepalveluiden ja taktisten lennonvalvonta- ja lennonjohtopalveluiden tarjoamista.

Artiklan 1 kohdan mukaan sopimusvaltioiden on tarvittaessa mahdollistettava sotilas-

koulutus ilmatilassa, joka ei rajoitu olemassa oleviin sopimusvaltioiden maantieteellisiin tai ilmatilan rakenteellisiin rajoihin. Harjoitusalueita muodostetaan pysyvin sekä tilapäisin järjestelyin. Järjestelyt vaativat erillisten kirjallisten sopimusten tekemistä sopimusvaltioiden välillä.

Sopimusvaltioilla voi olla jo olemassa olevia sopimuksia myös NEFAB:iin kuulumattomien valtioiden kanssa ilmatilan käyttöön tai ilmatilan hallintaan liittyen. Tällainen sopimus on Suomen tasavallan hallituksen ja Ruotsin kuningaskunnan hallituksen välinen valtion rajat ja lentotiedotusalueiden rajat ylittävää toimintaa koskeva sopimus (SopS 49/2011).

Artiklan 2 kohdan mukaan sopimusvaltioiden on sallittava, että toisen sopimusvaltion siviili-ilmaliikennepalvelun tarjoaja tarjoaa valtioiden rajat ylittävää ilmaliikennepalvelua valtion ilma-aluksille asianmukaisten NEFAB-neuvostolle ilmoitettujen kirjallisten järjestelyiden mukaisesti. Suomeen lennonvarmistuspalvelua tarjoavan palveluntarjoajan tulee täyttää kansallisessa lainsäädännössä säädetyt ja tarkentavissa määräyksissä ja nimeämisessä asetetut erityisvaatimukset ilmatilan käytöstä ja ilmailusta valtion ilma-aluksilla ottaen huomioon palveluntarjoajasetuksen 8 artiklan.

Mikäli sotilasilmailulle ja sotilaalliselle harjoitustoiminnalle muodostetaan alueita, jotka ylittävät valtioiden maantieteelliset rajat, on sopimusvaltioiden artiklan 3 kohdan mukaan sallittava ilmapuolustusorganisaatioiden ja taistelunjohto-organisaatioiden johtamistoiminta toisen sopimusvaltion alueella. Suomessa ilmapuolustusorganisaatiolla tarkoitetaan ilmavoimia ja taistelunjohto-organisaatiolla ilmavoimien johtokeskuksia. Suomessa ilmavoimien esikunta vastaa ilmapuolustuksen järjestelyistä sekä sen taistelunjohtotoimintojen toteutuksesta, eikä NEFAB:illa ole suoranaista vaikutusta näihin vastuisiin. Ilmapuolustusorganisaatioiden taktiset lennonvalvonta- ja johtamispalvelut ja niiden toimintamallit saattavat erota sopimusvaltioiden välillä, jolloin siviili- ja sotilasalan yhteistyöllä on suuri merkitys palveluiden tason säilyttämisessä.

Artiklan 1—3 kohta edellyttävät erillisiä kirjallisia järjestelyjä niissä tarkoitettujen

asioiden toteuttamisesta. Näiden kirjallisten järjestelyiden luonne ja niiden sisältämien määräysten kuuluminen Suomessa lainsäädännön alaan arvioidaan erikseen niitä tehtäessä.

Artiklan 4 kohdan mukaan sopimusvaltiot kannustavat siviili-ilmailun lennonvarmistuspalveluntarjoajia, ilmapuolustusorganisaatioita ja taistelunjohto-organisaatioita tiiviiseen yhteistyöhön valtion rajat ylittävissä toiminnoissa.

Artiklan 5 kohta korostaa siviili- ja sotilas-ilmailun yhteistyön tärkeyttä, minkä toteuttamiseksi sopimusvaltiot pyrkivät yhdenmukaistamaan yhteistoiminnan kannalta merkittävimmät siviili- ja sotilastoiminnan järjestelyt. NEFAB-neuvosto seuraa ja antaa perusteita yhteistoiminnan kehittämiseksi.

Ilmailulain 118 §:n mukaan puolustusministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö sopivat, miten lennonvarmistuspalvelun tarjonnassa otetaan huomioon siviili- ja sotilas-ilmailun tarpeet.

#### 4 luku Yhdenmukaistaminen

**17 artikla.** *NEFAB:ssa sovellettavien sääntöjen ja menettelyjen yhdenmukaistaminen.* Artikla sisältää määräykset NEFAB:ssa sovellettavien sopimusvaltioiden sääntöjen ja menettelyjen yhdenmukaistamisesta, jotta SES-asetusten tavoitteet saavutetaan ja jotta palveluntarjontaa edistetään NEFAB-ilmatilassa.

Artiklan 1 kohdan mukaan NEFAB-neuvosto yksilöi NEFAB:ssa sovellettavat säännöt ja menettelyt.

Artiklan 2 kohdan mukaan säännöt ja menettelyt pyritään yhdenmukaistamaan NEFAB-neuvoston annettua suosituksensa.

Artiklan 3 kohdan mukaan kansallisten valvontaviranomaisten komitean tehtävänä on neuvotella säännöllisesti todetakseen ja poistaakseen NEFAB-sopimusvaltioiden kansallisten määräysten välisiä eroja.

Artiklan 4 kohdan mukaan NEFAB-neuvosto varmistaa, että lennonvarmistuspalvelun tarjoajat laativat yhteisen turvallisuuspolitiikan NEFAB-ilmatilassa. Yhteisen turvallisuuspolitiikan avulla pyritään luomaan yhdenmukaistettu turvallisuudenhallintajärjestelmä. Komission täytäntöönpanoasetuk-

ssa (EU) N:o 1035/2011 on ilmailiikennepalvelun tarjoajille asetettu velvoite laatia turvallisuudenhallintajärjestelmä, joka perustuu palveluntarjoajan määrittelemään turvallisuuspolitiikkaan.

NEFAB-neuvoston tehtävänä on 9 artiklan 2 kohdan i alakohdan mukaan sopia yhteisestä turvallisuuspolitiikasta ja tukea lennonvarmistuspalvelun tarjoajien yhteisen turvallisuudenhallintajärjestelmän kehittämistä ja täytäntöönpanoa sekä 9 artiklan 2 kohdan e alakohdan mukaisesti tukea toimialan sääntöjen ja menettelyjen yhdenmukaistamista.

Ilmailulain 111 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lennonvarmistustoimialaa koskevat Euroopan unionin säädösten edellyttämät täydentävät määräykset.

Yhdenmukaistettaessa sääntöjä, joilla on liityntä sotilasilmailuun ja sotilaalliseen maanpuolustukseen, tapahtuu NEFAB:iin liittyvä kansallinen kannanmuodostus ilmatilan hallinnan neuvottelukunnassa.

#### 5 luku **Lennonvarmistuspalvelun tarjoaminen**

**18 artikla.** *Lennonvarmistuspalvelut.* Artikla sisältää määräyksen lennonvarmistuspalveluista, joiden tarjonta sopimusvaltioiden on varmistettava NEFAB:ssa. Näihin kuuluvat ilmailiikennepalvelut, viestintä-, suunnistus- ja valvontapalvelut, ilmailutiedotuspalvelut sekä sääpalvelut. NEFAB:ssa voidaan tarjota myös muita palveluja.

Palveluntarjoaja-asetuksen 7 artiklan mukaan unionin alueella tapahtuva lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen edellyttää jäsenvaltion antamaa lupaa. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista on lisäksi säädetty komission asetuksessa (EU) N:o 1035/2011.

Ilmailulaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain 1 §:ssä säädetään Finavia Oyj:n tehtäväksi tarjota lennonvarmistuspalvelua Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa.

**19 artikla.** *Ilmailiikennepalvelut.* Artikla sisältää määräyksen siitä, että sopimusvaltioiden on ilmoitettava toisilleen 13 artiklan mukaisesti kansallisella tasolla nimettyjen ilmailiikennepalvelun tarjoajien oikeudet ja velvollisuudet sekä niiden hyväksyntää ja oikeudellista asemaa koskevat muutokset. Vel-

voite ilmaliikennepalvelun tarjoajan oikeuksien ja velvollisuuksien määrittelymiseen asetetaan palveluntarjoaja-asetuksen 8 artiklassa. Oikeudet ja velvollisuudet määritellään palveluntarjoajan toimiluvassa ja/tai nimeämisen yhteydessä.

Ilmailulain 116 §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö nimeää ilmatilan lohkon ilmaliikennepalvelun tarjoajan. Ennen nimeämistä on kuultava sisäasiainministeriötä ja puolustusministeriötä. Nimeämiseen voidaan liittää palveluntarjoajaa koskevia erityisiä ehtoja. Liikenne- ja viestintäministeriö on nimennyt Finavia Oyj:n ilmaliikennepalvelun tarjoajaksi yksinoikeudella Suomen vastuulla olevaan ilmatilaan.

**20 artikla.** *Viestintä-, suunnistus- ja valvontapalvelut.* Artikla sisältää määräyksen siitä, että viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluiden optimoimiseksi sopimusvaltiot pyrkivät luomaan yhteisiä teknisiä järjestelmiä sekä kustannustehokkaan tavan käyttää infrastruktuuria.

Suomessa käytössä oleva integroitu järjestelmä edellyttää, että teknisten järjestelmien tulee olla sekä siviili- että sotilasilmailuun yhteensopivia ja niiden tarpeet täyttäviä. Tämä edellyttää siviili- ja sotilasilmailun yhteistyötä.

Palveluntarjoaja-asetuksen 7 artiklan mukaan unionin alueella tapahtuva lennonvarmistuspalvelun tarjoaminen edellyttää jäsenvaltion antamaa lupaa. Lennonvarmistuspalvelun tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista on lisäksi säädetty komission asetuksessa (EU) N:o 1035/2011.

Viestintä-, suunnistus- ja valvontapalvelu on osa lennonvarmistuspalvelua, jonka tarjoaminen on Ilmailulaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain 1 §:ssä säädetty Finavia Oyj:n tehtäväksi Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa.

Ilmailulain 118 §:ssä säädetään siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta.

**21 artikla.** *Ilmailutiedotuspalvelut.* Artiklassa määrätään sopimusvaltioiden velvollisuudesta tehdä yhteistyötä ilmailutiedotuspalveluiden alalla ja yhteensovittaa ilmailutiedotuspalvelun tarjoamista.

Ilmailutiedotuspalvelun tarkoituksena on varmistaa kansainvälisen ja kansallisen ilma liikenteen turvallisuuden, säännöllisyyden ja

tehokkuuden kannalta tarpeellisen tiedon kulku. Tehtävää hoidetaan AIS-julkaisujärjestelmällä, jonka osia ovat muun muassa ilmailukäsikirja karttoineen ja ilmailijoille tarkoitettut tiedotteet (NOTAM-sanomajärjestelmä). Yhteistyön ja yhteensovittamisen avulla pyritään toiminnan optimointiin ja tehokkuutta koskevien tavoitteiden saavuttamiseen. Entistä tiiviimpi yhteistyö edesauttaa kustannustehokkuuden parantumista. Keinoja yhteistyön parantamiseen ovat mm. päällekkäisten tehtävien vähentäminen ja SESAR-hankkeen parissa kehitettävän ajantasaisen tiedonjakelukonseptin (System Wide Information Management) käyttöönotto.

Palveluntarjoaja-asetuksen 7 artiklan mukaan unionin alueella tapahtuva lennonvarmistuspalvelun tarjoaminen edellyttää jäsenvaltion antamaa lupaa. Lennonvarmistuspalvelun tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista on lisäksi säädetty komission asetuksessa (EU) N:o 1035/2011. Asetuksen mukaan ilmailutiedotuspalvelun työmenetelmien ja toimintaohjeiden on oltava ICAO:n yleissopimuksen liitteissä 3 (Kansainvälisen ilmailun sääpalvelu), 4 (Ilmailukartat) ja 15 (Ilmailutiedotuspalvelu) esitettyjen vaatimusten mukaiset.

Ilmailutiedotuspalvelu on osa lennonvarmistuspalvelua, jonka tarjoaminen on Ilmailulaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain 1 §:ssä säädetty Finavia Oyj:n tehtäväksi Suomen vastuulla olevassa ilmatilassa.

**22 artikla.** *Sääpalvelut.* Artiklan 1 kohta sisältää määräyksen siitä, että sopimusvaltiot varmistavat yhteistyön sääpalvelun tarjoajien välillä. Sääpalvelun tarjoajat ovat NEFAB-sopimusvaltioissa itsenäisiä ja erillisiä ilmaliikennepalvelun tarjoajista.

Artiklan 2 kohdan mukaan jokainen sopimusvaltio voi nimetä sääpalvelun tarjoajat yksinoikeudella ja ilmoittaa niiden nimeämisestä NEFAB-neuvostolle.

Yksinomaan sotilaallisen toimintaan annettavat sääpalvelut eivät kuulu sopimuksen soveltamisalaan, koska niissä on kyseessä sopimuksen 4 artiklan mukainen yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvä toiminta.

Lentosääpalvelu on osa lennonvarmistuspalvelua. Palveluntarjoanta-asetuksen 7 artiklan mukaan unionin alueella tapahtuva lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen edellyttää jäsenvaltion antamaa lupaa. Palveluntarjoanta-asetuksen 9 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat nimetä sääpalvelujen tarjoajan kaikkien tai joidenkin säätiötojen toimittamiseksi yksinoikeudella niiden vastuulla olevassa ilmatilassa tai sen osissa turvallisuuskäsitteet huomioon ottaen. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista on lisäksi säädetty komission asetuksessa (EU) N:o 1035/2011.

Ilmailulain 116 §:ssä säädetään sääpalvelujen tarjoajien nimeämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriö on nimennyt Ilmatieteen laitoksen siviili-ilmailun lentosääpalveluiden (lentosääennustepalvelut ja lentosäävaroituspalvelut) tarjoajaksi yksinoikeudella Suomen lentotiedotusalueella. Ilmatieteen laitoksesta annetussa laissa säädetään Ilmatieteen laitoksen tehtäväksi tuottaa sääpalveluita maan yleisen turvallisuuden, liikenteen, elinkeinon ja kansalaisten tarpeisiin.

**23 artikla. Valmiussuunnitelma.** Artikla sisältää määräyksen siitä, että sopimusvaltiot kannustavat lennonvarmistuspalvelun tarjoajia kehittämään yhteisen valmiussuunnitelman, joka kattaa kaikki NEFAB:ssa tarjottavat palvelut.

Velvoite valmiussuunnitelmien laatimiseen perustuu komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) N:o 1035/2011, jonka mukaan lennonvarmistuspalvelun tarjoajilla on oltava valmiussuunnitelmat kaikkia niiden tarjoamia lennonvarmistuspalveluja varten sellaisten tilanteiden varalta, joiden seurauksena niiden toiminta ratkaisevasti heikentyy tai keskeytyy. Valmiussuunnitelmien täytyy myös olla linjassa ICAO:n määräysten kanssa.

Luotaessa NEFAB:lle valmiussuunnitelmaa on otettava huomioon olemassa olevat siviili-ilmailua ja sotilaallista maanpuolustusta koskevat järjestelyt sekä palveluntarjoajien väliset järjestelyt rajat ylittävien palvelujen osalta. Kansallisten valvontaviranomaisten pitää hyväksyä valmiussuunnitelma. Valmiussuunnitelmaa luotaessa palveluntarjoajien on kuultava NEFAB-neuvostoa. Kun valmi-

ussuunnitelma on hyväksytty, siitä ilmoitetaan NEFAB-neuvostolle.

## 6 luku Maksut

**24 artikla. Maksut.** Artikla sisältää sopimusvaltioille veloitteen kehittämistä ja soveltaa yhteistä maksupolitiikkaa NEFAB:ssa. Sopimusvaltiot kehittävät ja soveltavat yhteisiä periaatteita ilmatilaa koskevaan maksupolitiikkaan, huomioiden mahdollisuudet kansallisiin erivapauksiin.

Sopimuksen 9 artiklan 2 kohdan h alakohdan nojalla NEFAB-neuvoston tehtävänä on hyväksyä ilmatilassa sovellettavien maksujen määräytymisperiaatteet.

Lennonvarmistuspalvelun maksujärjestelmästä säädetään palveluntarjoanta-asetuksen 14, 15 ja 16 artiklassa. Lentoreittimaksut ja terminaalimaksut määräytyvät komission asetuksen (EY) N:o 1794/2006 perusteella.

Ilmailulain 117 §:ssä ja 123 §:ssä säädetään lennonvarmistuksen maksuista.

## 7 luku Valvonta

**25 artikla. Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien valvonta.** Artiklan 1 kohdan mukaan sopimusvaltioiden on varmistettava kansallisten valvontaviranomaisten tiivis yhteistyö lennonvarmistuspalvelun tarjoajien valvonnan osalta palveluntarjoanta-asetuksen 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

Artiklan 2 kohdan mukaan kansalliset valvontaviranomaiset laativat keskenään lennonvarmistuspalveluiden tarjoajien valvonnan yhteistyötä koskevia sopimuksia noudattaen kansallista lainsäädäntöään. Sopimukset voivat sisältää myös vaatimuksenvastaista toimintaa koskevien tapausten käsittelyä sekä järjestelyitä valvontatehtävien koskevien vastuiden jakamisesta kansallisen lainsäädännön sallimissa rajoissa. Asianomaisten kansallisten valvontaviranomaisten on ilmoitettava näistä järjestelyistä NEFAB-neuvostolle. Sopimuksen 7 artiklassa määrätään kansallisten valvontaviranomaisten valtuutuksesta tehdä yhteistyösopimuksia. Kyseiset sopimukset tehdään sopimuksentekovallan delegoinnin nojalla.

Artiklan 3 kohdan mukaan hyväksyvä kansallinen valvontaviranomainen, joka on



myöntänyt toimiluvan lennonvarmistuspalvelun tarjoajalle, valvoo myös kyseistä lennonvarmistuspalvelun tarjoajaa, jollei toisin ole sovittu kansallisten valvontaviranomaisten toimesta ottaen huomioon kansallinen lainsäädäntö. Kohdassa on kyse tapauksista, joissa hyväksyvä ja alueellinen kansallinen valvontaviranomainen eivät ole samat eli kun palvelua tarjotaan toisessa sopimusvaltiossa kuin mihin palveluntarjoaja on perustettu (rajat ylittävä toiminta). Kohdan mukaan hyväksyvän kansallisen valvontaviranomaisen on huolehdittava palveluntarjoajan valvonnasta siinä NEFAB-ilmatilan osassa, joka ei kuulu hyväksyvän kansallisen valvontaviranomaisen nimenneen sopimusvaltion vastuulle.

Artiklan 4 kohdan mukaan alueellinen kansallinen valvontaviranomainen voi pyytää auditointeja hyväksyvältä kansallisella valvontaviranomaiselta ja osallistua kaikkiin niihin palveluntarjoajaan kohdistuviin valvontatehtäviin, joita hyväksyvä kansallinen valvontaviranomainen suorittaa alueellisen kansallisen viranomaisen vastuulla olevassa NEFAB-ilmatilassa. Sopimus velvoittaa hyväksyvää kansallista valvontaviranomaista ottamaan huomioon ne ehdotukset ja huomautukset jotka alueellinen kansallinen valvontaviranomainen on tehnyt. Palveluntarjoajalla on velvoite huolehtia siitä, että alueellisen kansallisen valvontaviranomaisen voi osallistua valvontaan muun muassa sallimalla pääsy valvontaan liittyviin tiloihin, toimintoihin ja asiakirjoihin. Ilmailulain 124 §:ssä säädetään Liikenteen turvallisuusviraston oikeudesta saada tarpeelliset tiedot yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteutumisen arvioimiseksi.

Artiklan 5 kohdan mukaan alueellisen kansallisen valvontaviranomaisen on ilmoitettava hyväksyväille kansalliselle valvontaviranomaiselle niistä säännöistä ja menettelyistä, joita sovelletaan palveluntarjontaan alueellisen kansallisen valvontaviranomaisen vastuulle kuuluvassa ilmatilassa.

Artiklan 6 kohdan mukaan sopimusvaltiot ovat sitoutuneet tunnustamaan vastavuoroisesti kaikki ne havainnot, päätelmät ja päätökset, jotka hyväksyvä kansallinen valvontaviranomainen on tehnyt tarjotusta lennonvarmistuspalvelusta siinä NEFAB-ilmatilan

osassa, joka ei kuulu hyväksyvän kansallisen valvontaviranomaisen nimenneen sopimusvaltion vastuulle. Alueellisen kansallisen valvontaviranomaisen nimennyt sopimusvaltio voi kieltäytyä tunnustamasta sellaista hyväksyvän kansallisen valvontaviranomaisen tekemää havaintoa, päätelmää tai päätöstä, jossa ei ole otettu asianmukaisesti huomioon niitä merkityksellisiä sääntöjä ja menettelyjä, jotka kansallinen valvontaviranomainen on tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti hyväksyvä kansalliselle valvontaviranomaiselle ilmoittanut. Sopimusvaltio voi tällöin myös näin halutessaan keskeyttää 25 artiklan soveltamisen ja palauttaa vastuun valvonnasta ja turvallisuusvalvonnasta takaisin itselleen.

Artiklan 7 kohdan mukaan artiklan 1–6 kohtaa sovelletaan vastaavasti sekä ilmailiikennevirtojen säätelyn että ilmatilan hallinnan turvallisuusvalvontaan. Turvallisuusvalvonnasta vastaava kansallinen valvontaviranomainen on sen sopimusvaltion kansallinen valvontaviranomainen, jonka alueella ilmailiikennevirtojen säätelyä tai ilmatilan hallintaa taktisella tasolla harjoittavan organisaation pääasiallinen toimipaikka sijaitsee.

Artiklan 8 kohdan mukaan tätä artiklaa sovelletaan ainoastaan sopimusvaltion kansallisen valvontaviranomaisen hyväksymien lennonvarmistuspalvelun tarjoajien palvelutarjonnan valvontaan.

Artiklan 9 kohdan mukaan kansallisten valvontaviranomaisten on luotava yhteiset järjestelyt valtioiden rajat ylittävää palvelujen tarjontaan liittyvää tiedonvaihtoa, neuvotteluja ja toiminnan koordinoitua varten.

Artiklan 10 kohdan mukaan sotilasilmailuviranomaisilla on oltava täysi oikeus tutustua kaikkiin asiakirjoihin, jotka koskevat sotilasilmailulle tarjottavien lennonvarmistuspalvelujen valvontaa, sopimusvaltioiden kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Suomessa ilmailulain 2 §:n mukaan sotilasilmailuviranomaisena toimii sotilasilmailun viranomaisyksikkö (SVY), jonka tehtävistä säädetään tarkemmin sotilasilmailusta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (557/2011). Sotilasilmailun viranomaisyksiköllä on lakisääteisten tehtäviensä hoitamiseksi oikeus saada sotilasilmailulle tarjottavien lennonvarmistuspalvelujen valvontaa koskevat tiedot ilmailulain ja sen nojalla annettujen säännösten sekä viran-

omaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) perusteella.

Palveluntarjoaja-asetuksen 2 artiklan mukaan kansallisten valvontaviranomaisten on suoritettava asianmukaiset järjestelyt, jotta ne voivat toimia keskenään tiiviissä yhteistyössä varmistaakseen sellaisten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien riittävän valvonnan, joilla on voimassa oleva lupa yhdestä jäsenvaltiosta, mutta jotka tarjoavat palveluja myös toisen jäsenvaltion vastuulle kuuluvassa ilmatilassa.

Ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen turvallisuusvalvonnasta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1034/2011 mukaan rajat ylittävän palveluntarjoajan kyseessä ollessa on jäsenvaltioiden yksilöitävä ja jaettava turvallisuusvalvontaa koskevat vastuut tavalla, jolla varmistetaan, että vastuut määritellään selkeästi, asianmukainen tiedonvaihto järjestetään ja että jäsenvaltioilla on selkeä kuva turvallisuusvalvontamekanismeista ja niiden tuloksista.

Ilmailulain 115 §:ssä säädetään, että Liikenteen turvallisuusvirasto huolehtii SES-asetuksissa säädettyistä Suomen valvontaviranomaisen tehtävistä.

## 8 luku Suorituskyky

**26 artikla.** *Suorituskyky.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimusvaltioiden on kehitettävä ja sovellettava NEFAB:n suorituskyky-suunnitelmia. Näiden suunnitelmien on oltava yhdenmukaisia EU:n laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa ja otettava huomioon ilmatilankäyttäjien tarpeet. Sopimuksen 9 artiklan 2 kohdan j alakohdan nojalla NEFAB-neuvosto hyväksyy suorituskyky-suunnitelmat ja niihin liittyvät suorituskykytavoitteet.

Artiklan 2 ja 3 kohdan mukaan suorituskyky-suunnitelmiin on sisällytettävä NEFAB:n suorituskykytavoitteet ja suorituskykyindikaattorit ainakin turvallisuuden, ympäristön, kapasiteetin, kustannustehokkuuden ja sotilasilmailun tehtävätehokkuuden osalta sekä NEFAB:ssa käytettävät kannustinjärjestelmät. Sotilasilmailun ilmatilankäytön tavoitteet poikkeavat siviili-ilmailusta, joten myös suorituskykytavoitteissa ja suorituskykyindi-

kaattoreissa on merkittäviä eroja. Sotilasilmailun tehtävätehokkuudella tarkoitetaan operatiivisen ja harjoituslentotoiminnan tuotoksen ja panoksen optimointia siten, että lentotehtäville asetetut tavoitteet saavutetaan halutulla tavalla ja taloudellisesti.

Artiklan 4 kohdan mukaan kansallisten valvontaviranomaisten komitea raportoi NEFAB-neuvostolle suorituskykytavoitteiden täytäntöönpanosta ja niiden saavuttamisesta sekä suorituskykyä koskevien suunnitelmien täytäntöönpanon yhteensovittamisesta sopimusvaltioiden kesken.

Suorituskyky-suunnitelmien laatimisesta säädetään lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämistä ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 691/2010.

## 9 luku Korvausvastuu

**27 artikla.** *Korvausvastuu.* Artikla sisältää määräykset korvausvastuusta NEFAB:ssa aiheutuneesta vahingosta.

Artiklan 1 kohdan mukaan sopimusvaltio, jonka alueella tai jonka vastuulla olevalla alueella vahinko on tapahtunut, voi nostaa kanteen toista sopimusvaltiota vastaan tuotetuksella aiheutetusta vahingosta.

Artiklan 2 kohdan mukaan lennonvarmistuspalvelun tarjoaja voi joutua vahingonkorvausvastuuseen ainoastaan omasta huolimattomuudestaan tai sen henkilökunnan tai edustajien huolimattomuudesta aiheutuneesta vahingosta. Henkilökuntaan kuuluva tai edustaja ei ole suoraan vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut työtehtäviä suoritettaessa.

Artiklan 3 kohdan mukaan jos vahinko on syntynyt palveluntarjoajan, sen henkilökunnan tai edustajan huolimattomuuden vuoksi, voi se sopimusvaltio, jonka vastuualueella vahinko on syntynyt, nostaa kanteen palveluntarjoajaa vastaan sellaisista korvauksista, jotka sopimusvaltio on vahingon johdosta joutunut maksamaan ja niistä kustannuksista joita vahinko on aiheuttanut.

Artiklan 4 kohdan mukaan tapauksissa, joissa sopimusvaltiot ovat myötävaikuttaneet vahingon syntymiseen, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajalla on myötävaikutusta vas-

taavalta osalta takautumisoikeus sen kolmannelle artiklan 2 kohdan mukaisesti maksamastaan korvauksesta.

Artiklan 5 kohdan mukaan palveluntarjoajien vastuuta koskevat kanteet on nostettava sen sopimusvaltion tuomioistuimissa, jonka vastuualueella vahinko on tapahtunut. Menettelyssä on sovellettava kyseisen sopimusvaltion lainsäädäntöä. Vastaava sopimusmääräys on Eurocontrolin mallisopimuksessa. Tältä osin viitataan Chicagon yleissopimuksen 28 artiklaan, jonka mukaan jokainen valtio on viime kädessä vastuussa lennonvarmistuspalvelun tarjoamisesta omassa ilmatilassaan. Näin ollen on selvää, että vastuuta koskevat kanteet nostetaan sen valtion tuomioistuimissa, jonka vastuualueella vahinko on tapahtunut. SES-asetukset eivät vaikuta Chicagon yleissopimuksesta johtuviin jäsenvaltioiden oikeuksiin tai velvollisuuksiin.

Artiklan 6 kohdan mukaan sopimusvaltioiden on ilmoitettava sopimuksen tallettajalle, Norjalle, tämän artiklan soveltamiseksi tehdyistä toimenpiteistä.

Suomessa vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

## 10 luku **Institutionaaliset määräykset**

**28 artikla.** *Riita-asioiden ratkaiseminen.* Artikla sisältää määräykset riitojen ratkaisemisesta. Sen mukaan riita-asiat ratkaistaan kolmiportaisessa menettelyssä, ensin sopimusvaltioiden kesken neuvottelemalla, sitten NEFAB-neuvostossa, jonka jälkeen se siirretään ulkopuoliselle sovittelijalle tai sitovaan välimiesmenettelyyn.

Artiklan 1 kohdan mukaan sopimusvaltioiden väliset riita-asiat on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan neuvottelemalla tai muilla keinoin. Mikäli ratkaisun ei päästä kuuden kuukauden aikana, siirretään asia NEFAB-neuvoston käsiteltäväksi.

Artiklan 2 kohdan mukaan tilanteessa, jossa NEFAB-neuvosto ei kolmen kuukauden aikana löydä ratkaisua riita-asiaan, joka sille on annettu ratkaistavaksi, sopimusvaltio voi siirtää riita-asian ulkopuolisen sovittelijan käsiteltäväksi. Vaihtoehtoisesti tai mikäli ulkopuolinen sovittelijan käyttö ei ole johtanut tyydyttävään ratkaisuun, sopimusvaltio voi

viedä asian välimiesmenettelyyn sitovan lopullisen päätöksen saamiseksi.

Tällaisessa riitojenratkaisumenettelyssä voitulla Suomea sitovalla tavalla vahvistetuksi, miten tiettyä, lainsäädännön alaan kuuluvaa sopimusmääräystä on tulkittava.

**29 artikla.** *Valtion liittyminen sopimukseen.* Artiklassa määritellään NEFAB:n ulkopuolisen valtion mahdollisuus liittyä sopimukseen.

Artiklan 1 kohdan mukaan sopimus on avoinna liittymistä varten. Valtion, joka haluaa liittyä sopimukseen, on toimitettava liittymishakemuksensa tallettajalle eli Norjalle.

Artiklan 2 kohdan mukaan liittymisehdoista ja niistä mahdollisesti aiheutuvista tämän sopimuksen tarkistuksista laaditaan sopimus sopimusvaltioiden ja hakijavaltion välillä. Liittymissopimus ratifioidaan tai hyväksytään sopimusvaltion kansallisen lainsäädännön mukaisella tavalla.

Artiklan 3 kohdan mukaan ratifioimis- tai hyväksymiskirja talletetaan tallettajan huostaan.

Artiklan 4 kohdan mukaan liittymissopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun viimeinen ratifiointi- tai hyväksymiskirja on talletettu tallettajan huostaan.

**30 artikla.** *Sopimuksen irtisanominen.* Artikla sisältää määräykset sopimuksen irtisanomisesta. Palveluntarjonta-asetus edellyttää, että sopimuksessa on oltava tarvittavat määräykset siitä, miten lohkosta voidaan vetäytyä.

Artiklan 1 kohdan mukaan irtisanomisesta on ilmoitettava NEFAB-neuvostolle sekä sopimuksen tallettajalle.

Artiklan 2 kohdan mukaan irtisanominen tulee voimaan vuoden kuluttua siitä, kun tallettaja on saanut irtisanomisilmoituksen.

Artiklan 3 kohdan mukaan NEFAB-neuvosto toteuttaa irtisanomisen edellyttämät toimenpiteet.

Artiklan 4 kohdan mukaan sopimuksessa on sovittu irtisanomisesta aiheutuvien kustannusten jaosta siten, että sopimuksen irtisanova valtio vastaa irtisanomisesta aiheutuvista kustannuksista.

**31 artikla.** *Sopimuksen muuttaminen.* Artikla sisältää määräykset sopimuksen muuttamisesta. Palveluntarjonta-asetuksen 9a ar-

tikla edellyttää, että sopimuksessa on oltava tarvittavat määräykset siitä, miten lohkoa voidaan muuttaa.

Artiklan 1 kohdan mukaan sopimusvaltiot voivat tehdä muutosehdotuksia sopimukseen ilmoittamalla näistä NEFAB-neuvostolle.

Artiklan 2 kohdan mukaan sopimuksen muuttaminen on tehtävä kirjallisesti, ja muuttaminen hyväksytään NEFAB-neuvostossa. Lisäksi sopimuksen muuttaminen edellyttää ratifiointia jokaisessa sopimusvaltiossa.

Artiklan 3 kohdan mukaan sopimuksen muutokset tulevat voimaan 30 päivän kuluttua sen jälkeen, kun viimeinen ratifiointi- tai hyväksymiskirja on talletettu tallettajan huostaan.

**32 artikla.** *Sopimuksen voimassaolon päättymisen.* Artikla sisältää määräykset sopimuksen voimassaolon päättymisestä.

Artiklan 1 kohdan mukaan sopimusvaltiot voivat milloin tahansa päättää sopimuksen voimassaolon. Sopimuksen voimassaolon päättymisestä voidaan sopia vain sopimusvaltioiden yksimielisellä päätöksellä.

Artiklan 2 kohdan mukaan sopimusvaltiot sopivat myös päivän, jolloin sopimuksen voimassaolo päättyy.

Artiklan 3 kohdan mukaan sopimuksen voimassaolon päättymisestä aiheutuvat kustannukset jaetaan sopimusvaltioiden kesken.

**33 artikla.** *Soveltamisen keskeyttäminen.* Artikla sisältää määräykset sopimuksen soveltamisen keskeyttämisestä.

Artiklan 1 kohdan mukaan yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvien syiden takia sopimusvaltioilla on oikeus välittömästi keskeyttää sopimuksen tai sen osien soveltaminen. Keskeyttämisestä on ilmoitettava muille sopimusvaltioille ja tallettajalle välittömästi.

Sopimusmääräyksellä varmistetaan muun muassa se, että ilmatila tai sen osia saadaan tarvittaessa kansalliseen käyttöön yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen tai puolustukseen liittyvien syiden vuoksi.

Käsitteen puolustus sisältöä on avattu edellä 4 artiklan yhteydessä.

Mahdollisuudesta rajoittaa tai kieltää ilmailu tietyllä alueella esimerkiksi yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi välttämättömästä syystä säädetään ilmailulain 8 §:ssä. Tämän pykälän soveltamisen ei voi-

da arvioida normaalioloissa aiheuttavan tarvetta keskeyttää sopimuksen soveltaminen.

Poikkeusoloissa valmiuslain 81 §:n perusteella yhteiskunnan toimivuuden ja sotilaallisen puolustusvalmiuden turvaamiseksi siviili-ilmailu voidaan kieltää tai sitä voidaan rajoittaa koko valtakunnan alueella tai sen osassa. Tällainen tilanne voisi johtaa sopimuksen soveltamisen keskeyttämiseen tai sopimuksen irtisanomiseen.

Artiklan 2 kohdan mukaan keskeyttäminen on pyrittävä lopettamaan mahdollisimman pian.

Artiklan 3 kohdan mukaan muiden sopimusvaltioiden on noudatettava sopimuksen irtisanomista koskevan 30 artiklan määräyksiä keskeyttämisestä huolimatta.

**34 artikla.** *Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.* Artikla sisältää määräykset siitä, että sopimus ja kaikki siihen myöhemmin tehtävät muutokset on rekisteröitävä ICAO:ssa Chicagon yleissopimuksen 83 artiklan mukaisesti. Sopimuksen tallettaja vastaa sopimuksen rekisteröinnistä.

**35 artikla.** *Voimaantulo.* Artikla sisältää määräykset sopimuksen voimaantulosta.

Artiklan 1 kohdan mukaan sopimus ratifioidaan tai hyväksytään sopimusvaltioiden kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Ratifiointi- tai hyväksymiskirjat talletetaan tallettajan eli Norjan kuningaskunnan huostaan.

Artiklan 2 kohdan mukaan sopimus tulee voimaan 30 päivän kuluttua sen jälkeen, kun viimeinen ratifiointi- tai hyväksymiskirja on talletettu tallettajan huostaan.

Sopimus on voimassa toistaiseksi.

**36 artikla.** *Tallettaja ja sen tehtävät.* Artikla sisältää määräykset sopimuksen tallettajasta ja sen tehtävistä. Norjan kuningaskunnan hallitus on määrätty sopimuksen tallettajaksi. Tallettajan tehtävät on määritelty artiklassa erikseen.

## 2 Lakiehdotuksen perustelut

Suomen perustuslain 95 §:ssä edellytetään, että kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan valtiosisäisesti voimaan erityisellä voimaansaattamislailla. Tällaiset määräykset tulee saattaa voimaan lailla myös silloin, kun velvoitteen

johdosta ei ole tarpeen tarkistaa kansallisen lainsäädännön aineellista sisältöä.

Koska Viron, Suomen, Latvian ja Norjan välillä tehdyn pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamista koskevan sopimuksen velvoitteiden toteuttamiseksi ei aineellista lainsäädäntöä ole tarpeen muuttaa, esitys sisältää vain ehdotuksen blankettilaiksi.

**1 §.** Lakiehdotuksen 1 §:n säännöksellä saatettaisiin voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

**2 §.** Lain voimaantulosta säädetäisiin valtioneuvoston asetuksella. Lain on tarkoitus tulla voimaan samanaikaisesti kuin sopimus tulee Suomen osalta voimaan.

### 3 Voimaantulo

Viron, Suomen, Latvian ja Norjan välillä tehdyn pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamista koskevan sopimuksen 36 artiklan mukaan sopimus ratifioidaan tai hyväksytään sopimusvaltioiden kansallisen lainsäädännön mukaisella tavalla. Ratifioimis- tai hyväksymiskirjat talletetaan tallettajan huostaan. Sopimus tulee voimaan 30 päivän kuluttua viimeisen ratifiointi- tai hyväksymiskirjan tallettamisesta tallettajan huostaan.

Sopimuksen voimaansaattamislaki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kuin sopimus tulee Suomen osalta voimaan.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 59 §:ssä säädetään, että jos valtiosopimus tai muu kansainvälinen velvoite, johon Suomi sitoutuu, sisältää määräyksen itsehallintolain mukaan maakunnan toimivaltaan kuuluvassa asiassa, maakuntapäivien on, jotta määräys tulisi voimaan maakunnassa, hyväksyttävä säädös, jolla määräys saatetaan voimaan. Itsehallintolain 27 §:n 14 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat ilmailua. Näin ollen nyt hyväksyttäväksi esitetty sopimus ei kuulu maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Itsehallintolain 58 §:n 2 momentin mukaan maakunnan hallitukselle on tiedotettava valtiosopimuksia tai kansainvälisiä velvoitteita koskevista neuvotteluista, jos kysymys on maakunnan toimivaltaan kuuluvista asioista. Jos neuvottelut koskevat muuten maakunnalle erityisen tärkeitä asioita, maakunnan hallitukselle on tiedotettava neuvotteluista, jos tämä voi sopivasti tapahtua.

Ahvenanmaan asema demilitarisoituna alueena on huomioitu sopimuksen johdanto-osassa. Sopimus sisältää siviili- ja sotilasalan yhteistyötä koskevia määräyksiä, mutta sopimus ei vaikuta Ahvenanmaan asemaan eikä kansainvälisiin sopimuksiin, joihin Ahvenanmaan puolueettomuus ja demilitarisoitu asema perustuu. Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta on pyydetty parafoidusta valtiosopimuksesta lausunto.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja Ahvenanmaan maakunnan hallitus ovat sopineet, että sopimusvaltioita muistutetaan Suomea sitovasta edelleen voimassa olevasta Ahvenanmaansaarten linnoittamattomuutta ja puolueettomuutta koskevasta sopimuksesta (SopS 1/1922) NEFAB-neuvoston ensimmäisessä kokouksessa. Lisäksi asiaa koskeva julistus liitetään kyseisen NEFAB-neuvoston kokouksen pöytäkirjan liitteeksi.

### 4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

#### 4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä

Eduskunnan hyväksyttäväksi esitetyssä sopimuksessa on kyse sopimuksesta, jonka tekeminen sallitaan tai jonka tekemiseen jäsenvaltio velvoitetaan EU-säädöksessä. Tällaisia sopimuksia käsitellään kansallisesti siten, että jäsenvaltioiden katsotaan olevan oikeutettuja tekemään sopimus kokonaisuudessaan, myös unionin toimivaltaan kuuluvilta osin. Tämän vuoksi sopimus on hyväksyttävä ja voimaansaattettava kansallisesti. Jos tällainen sopimus sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, sopimukselle pyydetään kokonaisuudessaan eduskunnan hyväksyntää. Tällaiseksi sopimukseksi katsotaan myös sopimus, joka perustuu EU:n säädöksessä olevaan mekanismiin, jolla oikeutetaan

jäsenvaltio neuvottelemaan ja tekemään sopimus EU:n toimivallan alalla.

Tällainen sopimus voi sisältää myös määräyksiä, jotka kuuluvat puhtaasti jäsenvaltioiden toimivaltaan. Jos jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ei voida pitää vähäisinä, sopimusta ei rinnasteta valtioneuvoston ohjesäännön 3 §:n 9 kohdassa tarkoitettuihin sopimuksiin, vaan tällaiset sopimukset allekirjoitetaan, hyväksytään ja saateetaan voimaan tavanomaisten valtiosopimusten tavoin (perustuslain 93.1 § ja 95 §).

Ilmaliikenteen hallinnasta tehtiin vuonna 2004 annetuilla SES I -asetuksilla osa EU:n yhteistä liikennepolitiikkaa. Näitä asetuksia tarkistettiin vuonna 2009 SES II -asetuksella, jossa jäsenvaltioille on asetettu velvoite toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamiseen.

SES-asetusten mukaista sääntelymenettelyä noudattaen Euroopan komissio on antanut asetuksen (EU) N:o 176/2011 ennen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamista ja muuttamista annettavista tiedoista. Tällä asetuksella on luotu mekanismi, jolla toiminnallisen ilmatilan lohkon perustaville jäsenvaltioille on asetettu velvoite antaa asetuksessa määritellyt tiedot komissiolle, Euroopan lentoturvallisuusvirastolle, muille jäsenvaltioille ja muille asianomaisille osapuolille ennen lohkon perustamista. Asetuksen mukaan niille on tarjottava mahdollisuus esittää huomionsa lohkon perustamiseen liittyen. Asetuksessa ei ole asetettu velvollisuutta jäsenvaltioille tehdä muutoksia näiden huomioiden perusteella, mutta jäsenvaltioiden on tarkasteltava vastaanotettuja huomioita asianmukaisella tavalla ennen toiminnallisen ilmatilan lohkonsa perustamista.

SES II -asetusta sovelletaan kaikissa NEFAB-sopimusvaltioissa. Norjassa asetuksen sitovuus perustuu ETA-sekakomitean päätökseen, joka ottaa huomioon Euroopan talusalueesta vuonna 1994 tehdyn sopimuksen.

Asetuksen mukaan toiminnallinen ilmatilan lohko voidaan perustaa ainoastaan kaikkien sellaisten jäsenvaltioiden ja tarvittaessa kolmansien maiden yhteisellä sopimuksella, jotka ovat vastuussa mistä tahansa kyseiseen toiminnalliseen ilmatilan lohkoon sisältyvää ilmatilan osasta.

Sopimuksen määräykset kuuluvat pääosin Euroopan unionin toimivaltaan. Annetun

unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on muodostunut varsin laajaksi. Pääosa tästä lainsäädännöstä on annettu suoraan velvoittavina asetuksina. So-tilasilmailun osalta EU:lla ei ole toimivaltaa, mutta asetukset vaikuttavat välillisesti myös siihen ilmatilan rajallisuudesta johtuen.

Seuraavassa on selostettu tarkemmin miltä osin sopimuksen määräykset kuuluvat unionin ja miltä osin Suomen toimivaltaan.

Sopimuksen 1 artiklassa määrätään sopimuksessa käytettävistä määritelmistä. Määritelmien osalta sopimuksessa on viittaus yhteisestä eurooppalaista ilmatilaa koskeviin EU-asetuksiin (SES-asetukset) sekä Chicagon yleissopimukseen. Siltä osin kuin artiklassa viitataan EU-lainsäädäntöön, artiklan määräykset kuuluvat unionin toimivaltaan. Muilta osin artiklan määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Sopimuksen 2 artiklassa määrätään sopimuksen soveltamisalasta ja tavoitteista. Sopimuksen tavoitteet on määritelty puiteasetuksen 1 ja 11 artiklassa ja kuuluvat unionin toimivaltaan. Sopimuksella perustetaan NEFAB. Sopimusta sovelletaan NEFAB-ilmatilaan, joka muodostuu sopimusvaltioiden lentotiedotus- ja ylälentotiedotusalueista. Alueista on sovittu ICAO:n puitteissa ja ne määrittelevät, millä alueella annetaan lentotiedotus- ja hälytyspalvelua. Artiklan määräykset kuuluvat näiltä osin Suomen toimivaltaan.

Sopimuksen 3 artiklassa määrätään, että sopimuksella ei puututa sopimusvaltioiden itsemääräämisoikeuteen. Perustuslain 1 §:n 1 momentin mukaan Suomi on täysivaltainen tasavalta. Chicagon yleissopimuksen 1 artiklan mukaan sopimusvaltiot tunnustavat, että jokaisella valtiolla on täydellinen ja yksinomainen herruus oman alueensa yläpuolella olevaan ilmatilaan. Artiklan määräys kuuluu Suomen toimivaltaan.

Sopimuksen 4 artiklan mukaan sopimuksen määräykset eivät rajoita sopimusvaltioiden toimivaltaa yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvissä asioissa. Artiklan määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Sopimuksen 5 artiklassa määrätään yhteistyön osa-alueista NEFAB:ssa. Yhteistyön osa-alueista NEFAB:n hallinnointi, siviili- ja

sotilasalan yhteistyö, sääntöjen ja menettelyjen yhdenmukaistaminen ja ilmatila kuuluvat Suomen toimivaltaan. Tätä artiklaa koskevat päätökset saatetaan eduskunnan hyväksyttäväksi, mikäli ne kuuluvat eduskunnan lainsäädäntö- tai budjettivaltaan. Artiklan määräys kuuluu näiltä osin Suomen toimivaltaan. Muilta osin artiklan määräykset kuuluvat unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 6 artiklassa määrätään toimivaltaiset viranomaiset sopimusvaltioissa. Suomen osalta ne ovat valtioneuvoston ohjesäännön mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriö ja puolustusministeriö. Artiklan määräys kuuluu Suomen toimivaltaan.

Sopimuksen 7 artiklassa määrätään kansallisten valvontaviranomaisten valtuuttamisesta. Kyseisen artiklan nojalla tehdyt sopimukset tehdään sopimuksentekovallan delegoinnin nojalla. Artiklan määräys kuuluu Suomen toimivaltaan.

Sopimuksen 8 artiklassa määrätään NEFAB-neuvoston perustamisesta ja sen toiminnasta. Artiklan määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Sopimuksen 9 artiklassa määrätään NEFAB-neuvoston tehtävistä. NEFAB-neuvoston tehtävänä on muun muassa huolehtia NEFAB:n tavoitteiden saavuttamisesta. Tavoitteita on asetettu muun muassa SES-asetuksissa ja sopimuksessa. Siltä osin kuin tavoitteet on asetettu SES-asetuksissa, artiklan määräykset kuuluvat unionin toimivaltaan. Muilta osin määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Sopimuksen 10 artiklassa määrätään NEFAB-neuvostoa avustavien komiteoiden perustamisesta. Artiklan määräys kuuluu Suomen toimivaltaan.

Sopimuksen 11 artiklassa määrätään lennonvarmistuspalveluiden neuvoa-antavasta komiteasta. Artiklan määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Sopimuksen 12 artiklassa määrätään palveluntarjoajien välisistä suhteista tarjottaessa valtion rajat ylittäviä palveluja. Näistä säädetään palveluntarjoaja-asetuksen 10 artiklassa. Artiklan määräys kuuluu unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 13 artiklassa määrätään ilmailiikennepalvelun tarjoajien yhteisestä nimeämisestä palveluntarjoaja-asetuksen 8 ar-

tiklan mukaisesti. Artiklan määräykset kuuluvat unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 14 artiklassa 1 kohdassa määrätään NEFAB-ilmatilan optimaalisesta käytöstä ja sopimusvaltioiden yhteistyöstä ilmatilan suunnittelussa ja hallinnassa huomioiden ilmatila-asetuksen 6 artiklan vaatimukset. Artiklan 1 kohdan määräys kuuluu unionin toimivaltaan. Artiklan 2 kohdan osaluista yhteisen ilmatilapolitiikan kehittäminen ja siihen liittyvä siviili- ja sotilasalan yhteistyö sekä valtion rajat ylittävien alueiden perustaminen kuuluvat Suomen toimivaltaan. Muilta osin artiklan 2 kohdan määräykset kuuluvat unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 15 artiklassa määrätään ilmatilan joustavasta käytöstä, josta on säädetty ilmatila-asetuksessa ja ilmatilan joustavaa käyttöä koskevassa asetuksessa. Artiklan 1 kohdan määräys kuuluu unionin toimivaltaan. Sopimuksen 15 artiklan 2 kohdassa vahvistetaan sopimusvaltion oikeus varata, rajoittaa tai muuten järjestellä ilmatilaa sotilastoimijoiden käyttöön. Artiklan 2 kohdan määräys kuuluu Suomen toimivaltaan.

Sopimuksen 16 artiklassa määrätään siviili- ja sotilasalan yhteistyöstä ja sitä koskevista periaatteista. Artiklan määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Sopimuksen 17 artiklassa määrätään NEFAB:ssa sovellettavien sääntöjen ja menettelyiden yhdenmukaistamisesta. Artiklan 1-3 kohdan määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan. Artiklan 4 kohdassa määrätään turvallisuudenhallintajärjestelmän laatimisesta komission asetuksen (EU) 1035/2011 nojalla. Artiklan 4 kohdan määräys kuuluu unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 18 artiklassa määrätään lennonvarmistuspalveluiden tarjoamisesta. Palveluntarjoaja-asetuksen 7 artiklan mukaan unionin alueella tapahtuva lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen edellyttää jäsenvaltion antamaa lupaa. Lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevasta yhteisistä vaatimuksista säädetään komission asetuksessa (EU) N:o 1035/2011. Artiklan määräykset kuuluvat unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 19 artiklassa määrätään ilmailiikennepalveluiden tarjoamisesta palveluntarjoaja-asetuksen 8 artiklan nojalla. Asiasta on lisäksi säädetty lennonvarmistuspalvelu-

jen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1035/2011. Artiklan määräys kuuluu unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 20 artiklassa määrätään viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluista, jotka ovat osa lennonvarmistuspalvelua. Palveluntarjoajien tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista on säädetty komission asetuksessa (EU) N:o 1035/2011. Artiklan määräys kuuluu unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 21 artiklassa määrätään ilmailutiedotuspalveluista, joista on säädetty lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1035/2011. Artiklan määräys kuuluu unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 22 artiklassa määrätään sääpalveluista. Lentosääpalvelu sisältyy puiteasetuksen 2 artiklan 4 kohdan lennonvarmistuspalvelun määrittelyyn. Palveluntarjoajien tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista on lisäksi säädetty komission asetuksessa (EU) N:o 1035/2011. Artiklan määräykset kuuluvat unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 23 artiklassa määrätään valmiussuunnitelman laatimisesta NEFAB:ssa. Velvoite valmiussuunnitelmien laatimiseen asetetaan komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 1035/2011. Artiklan määräys kuuluu unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 24 artiklassa määrätään lennonvarmistuksen maksuista NEFAB:ssa. Lennonvarmistuspalvelun maksujärjestelmästä säädetään palveluntarjoajien 14, 15 ja 16 artiklassa. Lentoreittimaksut ja terminaalimaksut määrättyvät komission

asetuksen (EY) N:o 1794/2006 perusteella. Artiklan määräys kuuluu unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 25 artiklassa määrätään lennonvarmistuspalvelun tarjoajien valvonnasta. Asiasta säädetään palveluntarjoajien 2 artiklassa ja komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 1034/2011. Artiklan 2 kohdassa määrätään kansallisten valvontaviranomaisten oikeudesta tehdä sopimusketkovallan delegoinnin nojalla valvontaa koskevaa yhteistyötä koskevia sopimuksia noudattaen kansallista toimivaltaansa. Artiklan 4 kohdassa ja 10 kohdassa määrätään tietojensaantioikeudesta. Artiklan 2, 4 ja 10 kohdan määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan. Muilta osin artiklan määräykset kuuluvat unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 26 artiklassa määrätään suorituskyvystä. Suorituskyvysuunnitelmien laatimisesta säädetään lennonvarmistuspalvelujen ja verkkotoimintojen suorituskyvyn kehittämisympäristöstä ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista koskevista yhteisistä vaatimuksista annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 691/2010. Artiklan määräykset kuuluvat unionin toimivaltaan sotilasilmailun tehtävätehokkuutta lukuun ottamatta.

Sopimuksen 10 luvun institutionaaliset määräykset 27 artiklasta 36 artiklaan kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Edellä selostettu huomioiden eduskunnan hyväksyttäväksi esitetty sopimus sisältää Suomen toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, joita ei voida pitää vähäisinä. Näitä ovat sopimuksen 3 artiklan määräys siitä, että sopimuksen määräykset eivät vaikuta sopimusvaltioiden itsemääräämisoikeuteen, 4 artiklan määräykset siitä, että sopimuksen määräykset eivät rajoita sopimusvaltioiden toimivaltaa yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvissä asioissa ja siviili- ja sotilasalan yhteistyöstä, 15 artiklan 2 kohdan määräys siitä, että sopimus ei vaikuta kunkin sopimusvaltion oikeuksiin varata, rajoittaa tai muulla tavoin järjestää tietty osa omasta ilmatilastaan yksinomaiseen tai nimenomaiseen sotilaalliseen ja/tai operatiivisessa ilmaliikenteessä käytettävien ilmalusten käyttöön, 16 artiklan määräys siviili- ja sotilasalan yhteistyön periaatteista NEFAB:ssa (jonka tarkoituksena on, että sopi-



musvaltiot kannustavat palveluntarjoajia ja ilmapuolustusorganisaatioita kiinteään yhteistyöhön valtion rajat ylittävissä toiminnoissa) sekä 33 artiklan määräys siitä, että kullakin sopimusvaltiolla on oikeus keskeyttää välittömästi sopimuksen tai sen osien soveltaminen yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvistä syistä.

Tästä syystä sopimusta ei rinnasteta valtioneuvoston ohjesäännön 3 §:n 9 kohdassa tarkoitettuun sopimukseen, vaan se katsotaan tavanomaiseksi valtiosopimukseksi (perustuslain 93 §:n 1 momentti ja 95 §).

#### 4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan määräys on luettava lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos se koskee jonkin perustuslaissa turvautun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoituksesta asiasta on perustuslain mukaan säädetty lailla, tai jos määräyksessä tarkoitusta asiasta on jo voimassa lain säännöksiä taikka siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädetty lailla. Perustuslakivaliokunnan mukaan kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan siitä riippumatta, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (kts. esimerkiksi PeVL 11/2000 vp ja PeVL 12/2000 vp).

Edellä mainituilla perusteilla esitykseen sisältyvässä sopimuksessa on lukuisia eduskunnan hyväksymistä edellyttäviä määräyksiä. Sopimuksen 1 artiklassa määrätään, mitä määritelmiä sopimuksessa käytetään. Lisäksi artiklassa määritellään, mitä tarkoitetaan sopimuksella, pohjoiseurooppalaisella toiminnallisella ilmatilan lohkokalla, NEFAB-ilmatilalla, valtuutetulla kansallisella valvontaviranomaisella ja alueellisella kansallisella

valvontaviranomaisella. Koska nämä sopimusmääräykset vaikuttavat joko suoraan tai välillisesti sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten tulkintaan ja soveltamiseen, ne edellyttävät eduskunnan hyväksymistä (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp).

Sopimuksen 2 artiklassa määrätään sopimuksen tavoitteesta, soveltamisalasta sekä maantieteellisestä soveltamisalueesta. Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuksella perustetaan pohjoiseurooppalainen toiminnallinen ilmatilan lohko. Ilmailulain 114 §:ssä säädetään, että Liikenteen turvallisuusvirasto päättää ilmatilan lohkon perustamisesta ja muuttamisesta sekä niistä muodostettavista toiminnallisen ilmatilan lohkoista. Palveluntarjonta-asetuksen 9 a-artiklan 3 kohdan mukaan usean jäsenvaltion vastuulla olevalla alueella ulottuva toiminnallinen ilmatilan lohko voidaan perustaa ainoastaan kaikkien sellaisten jäsenvaltioiden yhteisellä sopimuksella, jotka ovat vastuussa mistä tahansa lohkokoon sisältyvästä ilmatilan osasta. Tällaisen ilmatilan lohkon perustaminen käsitellään valtiosopimusasiana (HE 139/2005 vp). Artiklan 1 kohdan määräys kuuluu lainsäädännön alaan. Artiklan 4 kohdassa määrätään sopimuksen maantieteellisestä soveltamisalasta. Kohdan määräys vaikuttaa sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten soveltamiseen ja edellyttää sen vuoksi eduskunnan hyväksymistä (PeVL 24/2001 vp).

Sopimuksen 7 artiklassa valtuutetaan sopimusvaltioiden kansalliset valvontaviranomaiset luomaan järjestelyjä NEFAB:n turvallisen ja tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi. Järjestelyistä on tehtävä yhteistyösopimukset, joihin sisältyy ainoastaan tiettyjä sääntelyllisiä, operatiivisia ja teknisiä näkökohtia, jotka rajoittuvat tämän sopimuksen soveltamisalaan ja tavoitteeseen sekä kunkin sopimusvaltion kansallisessa lainsäädännössä määriteltyyn näiden viranomaisten yleiseen toimivaltaan.

Kansalliset valvontaviranomaiset on jäsenvaltioissa nimetty puiteasetuksen 4 artiklan nojalla. Kansallisten valvontaviranomaisten tehtävistä säädetään palveluntarjonta-asetuksen 2 artiklassa. Suomessa ilmailulain 113 §:n mukaisesti Liikenteen turvallisuusvi-

rasto huolehtii yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa puiteasetuksessa, palveluntarjonta-asetuksessa ja yhteentoimivuusasetuksessa sekä niiden nojalla annetuissa komission asetuksissa tarkoitetuista Suomen valvontaviranomaisen tehtävistä, jollei toisin ole laissa säädetty.

Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 1 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä. Lain 2 §:n 1 momentin 9 kohdan mukaan viraston tehtävänä on tehdä valtuuksiensa puitteissa kansainvälisiä teknisuontoisia sopimuksia, jotka eivät koske lainsäädännön alaa. Kohdan yksityiskohtaisten perustelujen mukaan (HE 142/2009 vp) liikenneala on perinteisesti ollut hyvin kansainvälinen ja alalla on tehty lukuisia kansainvälisiä kahden- ja monenkeskisiä sopimuksia, jotka ovat usein teknisuonteisia. Perustelujen mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolle olisi tämän vuoksi tarpeen säätää toimivalta neuvotella ja tehdä tällaisia kansainvälisiä teknisuontoisia sopimuksia, jotka eivät kuulu lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 7 artiklan määräysten soveltamisesta yhdessä Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain 2 §:n 1 momentin 9 kohdan kanssa on kyse sopimuskentekovalan delegoinnista. Määräyksillä siirretään Liikenteen turvallisuusvirastolle oikeus sopia sellaisten hallitusten välisen sopimuksen alaan kuuluvien asioiden yksityiskohtaisesta täytäntöönpanosta, joista on tarkoituksenmukaisinta sopia viranomaistasolla määräysten teknisyyden ja yksityiskohtaisuuden vuoksi.

Sopimuskentekovalan osoittaminen viranomaiselle muodostaa poikkeuksen perustuslain 93 ja 94 §:n mukaisesta sääntelystä, jonka mukaan sopimuskentekovalta kuuluu lähtökohtaisesti tasavallan presidentin toimivaltuuksiin ja eduskunta osallistuu kansainvälisten velvoitteiden hyväksymiseen (PeVL 40/2000 vp). Sopimuskentekovaltaa voidaan siirtää alemmalle tasolle vain lailla, joko kansainvälisen velvoitteen voimaansaattamislaililla taikka muulla kansallisella lailla. Sopimuskentekovalan delegointi voi sisältyä myös itse kansainväliseen veloitteeseen, joka on tällöin voimaansaattettava lailla. Valtuutussäännöksessä tulee yksilöidä valtuutuksen saaja ja rajoittaa valtuuden asiallista

sisältöä riittävän täsmällisesti sekä ilmaista ne kansainvälisen oikeuden subjektit, joiden kanssa valtuutuksen saaja voi tehdä sopimuksen (PeVL 16/2004 vp).

Sopimuskentekovaltuutus rajoittuu pääsopimuksessa sovittujen velvoitteiden alaan, eikä sillä osoiteta Liikenteen turvallisuusvirastolle valtaa sopia puitesopimuksen luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista sopimussuhteeseen eikä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat eduskunnan toimivaltaan (PeVL 13/2008 vp ja PeVL 36/2006 vp). Sopimuskentekovalan sisältöä on rajattu myös sitomalla se pääsopimuksen velvoitteisiin, mikä merkitsee, ettei sopimus voi sisältää kokonaan uudentyyppisiä tai olennaisesti erilaisia määräyksiä kuin itse pääsopimuksessa on. Myös perustuslain 94 §:n 1 momentin vaatimus lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä sisältävien kansainvälisten velvoitteiden saattamisesta eduskunnan hyväksyttäväksi rajoittaa itsessään Liikenteen turvallisuusviraston sopimuskentekovaltaa (PeVL 14/2010 vp).

Sopimuksen 8 artiklassa määrätään NEFAB-neuvostosta ja sen toiminnasta. Tätä artiklaa koskevat päätökset saatetaan eduskunnan hyväksyttäväksi, mikäli ne kuuluvat eduskunnan lainsäädäntö- tai budjettivaltaan. Artiklan määräys kuuluu tältä osin lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 9 artiklassa määrätään NEFAB-neuvoston tehtävistä. NEFAB-neuvoston tehtävistä säädetään ilmailulain 114 ja 115 §:ssä (ilmatilan jäsentäminen, suunnittelu ja käyttö sekä yhteensovittaminen vierekkäisten ilmatilan lohkojen kanssa), ilmailulain 116 §:ssä (ilmaliikennepalvelun tarjoajien nimeäminen), ilmailulain 117 ja 123 §:ssä (ilmatilassa sovellettava maksupolitiikka) ja ilmailulain 118 §:ssä (siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittaminen sekä ilmatilan joustava käyttö). Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 13 artiklassa määrätään ilma-liikennepalvelun tarjoajien yhteisestä nimeämisestä. Ilmailulain 116 §:ssä säädetään, että liikenne- ja viestintäministeriö nimeää ilmatilan lohkon ilmaliikennepalvelujen tarjoajan. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 14 artiklassa määrätään NEFAB-ilmatilasta. Ilmailulain 114 §, 115 § ja 118 §:ssä säädetään ilmatilan jäsentämisestä ja suunnittelusta, ilmatilan käytöstä ja siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta ottaen huomioon ilmatilan joustavan käytön periaatteet. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 15 artiklan 1 kohdassa määrätään ilmatilan joustavasta käytöstä. Ilmailulain 118 §:ssä säädetään siviili- ja sotilasilmailun yhteensovittamisesta sekä ilmatilan joustavan käytön periaatteesta. Artiklan määräys kuuluu lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 18 artiklassa Suomi sitoutuu tarjoamaan tiettyjä lennonvarmistuspalveluja NEFAB:ssa. Lennonvarmistuspalvelun tarjoamisesta säädetään ilmailulain 12 luvussa. Artiklan määräys kuuluu lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 22 artiklassa määrätään sopimusvaltioiden yhteistyön varmistamisesta sääpalvelun tarjoajien välillä. Ilmailulain 116 §:ssä säädetään, että liikenne- ja viestintäministeriö voi nimetä puolustusministeriötä ja ilmaliikennepalvelun tarjoajaa kuultuaan sääpalvelun tarjoajan kaikkien tai joidenkin säätietojen toimittamiseksi yksinoikeudella Suomen vastuulla olevan ilmatilan osassa. Liikenne- ja viestintäministeriö on nimennyt Ilmatieteen laitoksen siviili-ilmailun lentosääpalveluiden (lentosääennustepalvelut ja lentosäävaroituspalvelut) tarjoajaksi yksinoikeudella Suomen lentotiedotusalueella. Ilmatieteen laitoksesta annetussa laissa säädetään Ilmatieteen laitoksen tehtäväksi tuottaa sääpalveluita maan yleisen turvallisuuden, liikenteen, elinkeinoelämän ja kansalaisten tarpeisiin. Artiklan määräys kuuluu lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 23 artiklassa määrätään lennonvarmistuspalvelun tarjoajien velvollisuudesta kuulla valmiussuunnitelmaa laatiessaan NEFAB-neuvostoa 12 artiklan määräysten mukaisesti. Artiklan määräys on merkityksellinen täysivaltaisuuden kannalta ja kuuluu siksi lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 24 artiklassa määrätään maksuista. Ilmailulain 117 §:ssä ja 123 §:ssä säädetään lennonvarmistuksen maksuista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 25 artiklassa määrätään lennonvarmistuspalvelun tarjoajien valvonnasta. Ilmailulain 115 §:ssä säädetään, että Liikenteen turvallisuusvirasto huolehtii SES-asetuksissa säädetyistä Suomen valvontaviranomaisen tehtävistä. Liikenteen turvallisuusviraston kansalliset valvontaviranomaisena toisten kansallisten valvontaviranomaisten kanssa keskenään laatimat lennonvarmistuspalveluiden tarjoajien valvonnan yhteistyötä koskevat sopimukset ovat sopimusten tekovallan delegoinnin nojalla tehtäviä sopimuksia ja kuuluvat lainsäädännön alaan. Ilmailulain 124 §:ssä säädetään Liikenteen turvallisuusviraston tietojensaantioikeudesta. Sotilasilmailuviranomaisen tietojensaantioikeudesta säädetään ilmailulaissa ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 27 artiklan 2 kohdan mukaan lennonvarmistuspalvelun tarjoajat ovat velvollisia korvaamaan ainoastaan omasta huolimattomuudestaan tai niiden henkilökunnan tai edustajien huolimattomuudesta aiheutuneen vahingon. Artiklan 2 kohdan määräys kuuluu lainsäädännön alaan. Artiklan 5 kohta sisältää määräyksen ehdottomasta oikeuspai-kasta riita-asioissa. Ehdottomasta oikeuspai-kasta säädetään Suomessa lailla. Kohdassa määrätään myös riitoihin sovellettavasta laista. Myös riita-asioihin sovellettavasta laista säädetään lailla. Artiklan 5 kohdan määräykset kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 28 artiklassa määrätään riidanratkaisusta. Tällaisessa riitojenratkaisumenetelyssä voi tulla Suomea sitovalla tavalla vahvistetuksi, miten tiettyä lainsäädännön alaan kuuluvaa sopimusmääräystä on tulkit-tava. Artiklan määräys kuuluu lainsäädännön alaan.

### 4.3 Käsittelyjärjestys

Sopimus ei sisällä määräyksiä, jotka koski-sivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Sopimus voidaan hallituksen käsityksen mu-kaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdo-tus sen voimaansaattamiseksi voidaan hy-väksyä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Sopimuksentekovallan osoittaminen viranomaiselle muodostaa poikkeuksen perustuslain 93 ja 94 §:n mukaisesta sääntelystä, jonka mukaan sopimuksentekovalta kuuluu lähtökohtaisesti tasavallan presidentin toimivaltuuksiin ja eduskunta osallistuu kansainvälisten velvoitteiden hyväksymiseen (PeVL 40/2000 vp). Sopimuksen määräys ei ole ongelmallinen perustuslain kannalta.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

*eduskunta hyväksyisi pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamisesta Viron tasavallan, Suomen tasavallan, Latvian tasavallan ja Norjan kuningaskunnan välillä Tallinnassa 4 päivänä kesäkuuta 2012 tehdyn sopimuksen.*

Koska sopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## **Laki**

### **pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamisesta Viron tasavallan, Suomen tasavallan, Latvian tasavallan ja Norjan kuningaskunnan välillä tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §  
Pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamisesta Viron tasavallan, Suomen tasavallan, Latvian tasavallan ja Norjan kuningaskunnan välillä Tallinnassa 4 päivänä kesäkuuta 2012 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §  
Sopimuksen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

---

Helsingissä 13 päivänä syyskuuta 2012

**Pääministeri**

**JYRKI KATAINEN**

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

**SOPIMUS POHJOISEUROOPPALAISEN TOIMINNALLISEN ILMATILAN LOHKON PERUSTAMISESTA VIRON TASAVALLAN, SUOMEN TASAVALLAN, LATVIAN TASAVALLAN JA NORJAN KUNINGASKUNNAN VÄLILLÄ**

**AGREEMENT ON THE ESTABLISHMENT OF THE NORTH EUROPEAN FUNCTIONAL AIRSPACE BLOCK BETWEEN THE REPUBLIC OF ESTONIA, THE REPUBLIC OF FINLAND, THE REPUBLIC OF LATVIA AND THE KINGDOM OF NORWAY**

Viron tasavalta, Suomen tasavalta, Latvian tasavalta ja Norjan kuningaskunta, jäljempänä ”sopimusvaltio” tai ”sopimusvaltiot”, jotka

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

ottavat huomioon yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset, asian kannalta merkitykselliset täytäntöönpanosäännöt ja yhtenäiseen eurooppalaiseen ilmatilaan liittyvistä sotilaallisista kysymyksistä 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun EU:n jäsenvaltioiden lausuman;

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

viittaavat Euroopan talousalueesta 3 päivänä tammikuuta 1994 tehtyyn sopimukseen;

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

tunnustavat velvollisuudet, jotka sitovat kutakin sopimusvaltiota vuonna 1944 tehdyn kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen (Chicagon yleissopimuksen) sopimuspuolina;

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

ottavat huomioon sopimusvaltioiden välisen tiiviin yhteistyön tarpeen pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamiseksi ja sen toimivuuden varmistamiseksi;

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

ottavat huomioon elokuussa 2011 laaditun pohjoiseurooppalaista toiminnallista ilmatilan lohkoa koskevan toteutettavuusselvityksen;

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

ottavat huomioon ministereiden 30 päivänä elokuuta 2011 antaman yhteisen aiejulistuksen pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamisesta;

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

tunnustavat, että on tärkeää jatkaa tiivistä

Recognizing the importance of continuing

yhteistyötä Islannin sekä tanskalais-ruotsalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon kanssa sekä muiden vierekkäisten toiminnallisten ilmatilan lohkojen kanssa mahdollista tulevaa yhdistymistä silmällä pitäen;

ottavat huomioon vuonna 1921 tehdyn Ahvenanmaansaarten linnoittamattomuutta ja puolueettomuutta koskevan sopimuksen;

katsovat, että ilmaliikenteen hallintaa koskeva yhteistyöhön perustuva lähestymistapa on merkittävä edistysaskel kohti siviili- ja sotilasilmaliikenteen tarpeiden täyttämistä;

panevat merkille, että sopimuksen määräykset eivät saa vaarantaa sopimusvaltioiden olemassa olevia sopimuksia ilmatilan hallintatehtävien delegoinnista kansainvälisille puolustusorganisaatioille ja alueellisia hankkeita;

katsovat, että pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustaminen edellyttää valtioiden rajat ylittävien lennonvarmistuspalvelujen tarjonnan parantamista ja lisäämistä;

tunnustavat, että tiivis yhteistyö lennonvarmistuspalvelun tarjoajien välillä on ehdottoman tärkeää siviili- ja sotilasilmaliikenteen tarpeiden täyttämiseksi;

ottavat huomioon oikeudenmukaisuuden ilmapiirin (”just culture”) periaatteen tärkeyden sellaisena kuin se ilmenee kansainvälisestä ja eurooppalaisesta lainsäädännöstä;

pyrkivät saavuttamaan ilmaliikenteen hallintaverkon maksimaalisen kapasiteetin, vaikeuttavuuden ja tehokkuuden ja samalla säilyttämään korkean turvallisuustason;

ovat vakuuttuneita pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon tuomasta lisäarvosta ympäristön kokonaiskestävyydelle;

tunnustavat, että pohjoiseurooppalaisen toiminnallisen ilmatilan lohkon perustamista koskevan sopimuksen tekeminen sopimusvaltioiden välillä ei loukkaa periaatetta, jonka mukaan jokaisella sopimusvaltiolla on täydell-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Recognizing that the conclusion of this Agreement between Contracting States regarding the establishment of NEFAB shall not prejudice the principle that every Contracting State has complete and exclusive

linen ja yksinomainen itsemääräämisoikeus oman alueensa yläpuolella olevaan ilmatilaan, eikä jokaisen sopimusvaltion kykyä käyttää toimivaltaansa yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvissä asioissa kansallisessa ilmatilassaan;

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

ovat sopineet seuraavasta:

have agreed as follows:

## 1 luku

## Chapter 1

### **Yleiset periaatteet**

### **General Principles**

#### 1 artikla

#### Article 1

#### *Määritelmät*

#### *Definitions*

1.1 Sopimusta sovellettaessa, jollei asiayhteydestä muuta johdu tai jollei toisin määrätä, sopimuksessa käytetyt termit ovat merkitykseltään samoja kuin yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevissa EU-asetuksissa ja Chicagon yleissopimuksessa.

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

1.2 Sopimuksessa tarkoitetaan:

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

”sopimuksella” tätä sopimusta ja siihen mahdollisesti tehtyjä muutoksia, jollei toisin ole määrätty;

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

”pohjoiseurooppalaisella toiminnallisella ilmatilan lohkokolla” (North European Functional Airspace Block, NEFAB) sopimusvaltioiden sopimuksen mukaisesti perustamaa toiminnallista ilmatilan lohkoa;

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

”NEFAB-ilmatilalla” ilmatilaa, joka käsittää kunkin sopimusvaltion ilmatilan;

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

”hyväksyvällä kansallisella valvontaviranomaisella” kansallista valvontaviranomaista, jonka kyseisen lennonvarmistuspalvelun tarjoajan hyväksynyt sopimusvaltio on nimennyt tai perustanut;

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

”alueellisella kansallisella valvontaviranomaisella” kansallista valvontaviranomaista, jonka kyseisestä ilmatilan osasta vastaava so-

“Territorial NSA” means, with respect to a particular portion of airspace, the national supervisory authority (NSA) nominated or



pimusvaltio on nimennyt tai perustanut.

established by the Contracting State having responsibility over that portion of airspace.

## 2 artikla

## Article 2

### *Soveltamisala ja tavoite*

### *Scope and Objective*

2.1 Sopimuksella perustetaan pohjoiseurooppalainen toiminnallinen ilmatilan lohko (NEFAB).

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

2.2 NEFAB:n tavoitteena on saavuttaa optimaalinen suorituskyky turvallisuuteen, ympäristön kestävyYTEEN, kapasiteettiin, kustannustehokkuuteen, lentojen tehokkuuteen ja sotilastoimien tehtävtehokkuuteen liittyvillä osa-alueilla suunnittelemalla ilmatila ja organisoimalla ilmaliikenteen hallinta kyseisessä ilmatilassa olemassa olevista rajoista riippumatta.

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

2.3 Sopimuksessa määritellään sopimusvaltioiden oikeudet ja velvollisuudet, ja sopimus on keskeinen väline yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevien tavoitteiden saavuttamisessa.

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

2.4 Sopimusta sovelletaan ilmatilaan, joka muodostuu seuraavista pohjoiseurooppalaisen ilmatilan lentotiedotusalueista ja ylälentotiedotusalueista:

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

- a. Viro
- b. Suomi
- c. Latvia
- d. Norja
- e. Bodø Oceanic.

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

## 3 artikla

## Article 3

### *Itsemääräämisoikeus*

### *Sovereignty*

Sopimuksen määräykset eivät vaikuta sopimusvaltioiden omaa ilmatilaansa koskevaan itsemääräämisoikeuteen eivätkä niiden Chicagon yleissopimuksesta tai muusta kansainvälisestä oikeudesta johtuviin oikeuksiin tai velvollisuuksiin.

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

## 4 artikla

*Yleinen turvallisuus ja puolustus*

4.1 Sopimuksen määräykset eivät rajoita sopimusvaltioiden toimivaltaa yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvissä asioissa.

4.2 Sopimusvaltioiden toimivaltaiset siviili- ja sotilasviranomaiset luovat NEFAB:ssa järjestelyt tehokasta siviili- ja sotilasalan yhteistyötä varten. Nämä järjestelyt on laadittava kirjallisesti noudattaen viranomaisten kansallisen lainsäädännön mukaista toimivaltaa.

## Article 4

*Public Security and Defence*

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

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

## 5 artikla

*Yhteistyön osa-alueet*

Saavuttaakseen NEFAB:lle asetetun tavoitteen sopimusvaltiot sitoutuvat tekemään yhteistyötä ja toteuttamaan tarkoituksenmukaiset toimenpiteet kansallisten menettelyjensä mukaisesti erityisesti seuraavilla aloilla:

- a. NEFAB:n hallinnointi
- b. siviili- ja sotilasalan yhteistyö
- c. ilmatila
- d. sääntöjen ja menettelyjen yhdenmukais-  
taminen
- e. lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen
- f. sääpalvelut
- g. maksujen periminen
- h. valvonta
- i. suorituskyky.

## 6 artikla

*Toimivaltaiset viranomaiset*

Toimivaltaisia viranomaisia ovat:

- a. Virossa: talous- ja viestintäministeriö sekä sotilasasioissa puolustusministeriö
- b. Suomessa: liikenne- ja viestintäministeriö sekä sotilasasioissa puolustusministeriö

## Article 5

*Areas of Cooperation*

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

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

## Article 6

*Competent Authorities*

Competent authorities are:

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

c. Latviassa: liikenneministeriö sekä sotilasasioissa puolustusministeriö

d. Norjassa: liikenne- ja viestintäministeriö sekä sotilasasioissa puolustusministeriö.

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

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

## 7 artikla

## Article 7

### *Kansallisten valvontaviranomaisten valtuuttaminen*

### *Authorisation to the National Supervisory Authorities*

Sopimusvaltioiden kansalliset valvontaviranomaiset (NSA:t) valtuutetaan laatimaan järjestelyjä NEFAB:n turvallisen ja tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi. Näistä järjestelyistä on määrättävä sopimusvaltioiden kansallisten valvontaviranomaisten välisissä yhteistyösopimuksissa sekä Euroopan muiden toiminnallisten ilmatilan lohkojen kansallisten valvontaviranomaisten kanssa tehdyissä yhteistyösopimuksissa. Yhteistyösopimukseen voidaan sisällyttää ainoastaan tiettyjä sääntelyllisiä, operatiivisia ja teknisiä asioita, jotka rajoittuvat sopimuksen soveltamisalaan ja tavoitteeseen sekä kunkin sopimusvaltion kansallisessa lainsäädännössä määriteltyyn, näiden viranomaisten yleiseen toimivaltaan.

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

Kansallisten valvontaviranomaisten väliset yhteistyösopimukset kattavat muun muassa seuraavat yhteistyöalueet:

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

a. teknisten ja operatiivisten tietojen vaihto, lukuun ottamatta henkilötietoja

b. palveluntarjoajia koskevien tietojen vaihto, lukuun ottamatta henkilötietoja

c. kaikkien NEFAB:n tehtävien kannalta merkityksellisten turvallisuuteen liittyvien tietojen vaihto

d. NEFAB:n tehtävien kannalta merkityksellisten teknisten järjestelmien, toiminnan, palveluntarjoajien ja muiden toimijoiden valvontaa

e. teknisten järjestelmien hyväksyminen

f. NEFAB:n tehtävien sekä turvallisuutta koskevien tietojen vaihdon kannalta merkityksellisten menettelyjen kehittäminen ja yhdenmukaistaminen

g. NEFAB:n suorituskyky suunnitelmien valmistelemineen.

a. exchange of technical and operational information, excluding personal data;

b. exchange of information of service providers, excluding personal data;

c. exchange of all safety-related information relevant to the functions of NEFAB;

d. supervision of technical systems, operations, service providers and other operators relevant to the functions of NEFAB;

e. approval of technical systems;

f. development and harmonisation of the procedures relevant to the functions of NEFAB and the exchange of safety-related information;

g. preparation of NEFAB performance plans.

## 2 luku

**NEFAB:n hallinnointi**

## 8 artikla

*NEFAB-neuvosto*

8.1 NEFAB:n hallinnointia varten perustetaan NEFAB-neuvosto.

8.2 NEFAB-neuvosto muodostuu sopimusvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten edustajista. Kukin toimivaltainen viranomainen voi nimetä useita edustajia, jotta sekä siviili- että sotilasilmailun näkemykset ovat edustettuina.

8.3 NEFAB-neuvoston puheenjohtajana toimii vuosittain yksi sopimusvaltioista. Kukin sopimusvaltiolla on yksi ääni. NEFAB-neuvoston päätökset tehdään yksimielisesti. Sopimusvaltiot panevat NEFAB-neuvoston päätökset täytäntöön kansallisten menettelyjensä mukaisesti, tarvittaessa parlamentin suostumuksella.

8.4 NEFAB-neuvosto laatii omat menettelytapasääntönsä sekä hyväksyy komiteoiden menettelytapasäännöt.

## 9 artikla

*NEFAB-neuvoston tehtävät*

9.1 Täyttääkseen sopimuksen mukaiset sopimusvaltioiden sitoumukset NEFAB-neuvosto varmistaa sopimuksen täytäntöönpanon ja NEFAB:n tavoitteiden yleisen toteuttamisen.

9.2 NEFAB-neuvoston tehtävänä on erityisesti:

a. määritellä NEFAB:n kehittämisen strategiset tavoitteet, arvioida saavutettuja tuloksia ja toteuttaa tarvittavat toimenpiteet

## Chapter 2

**Governance of NEFAB**

## Article 8

*NEFAB Council*

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

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

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

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

## Article 9

*Functions of the NEFAB Council*

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

9.2 The NEFAB Council shall in particular:

a. define strategic objectives for the development of NEFAB, assess the results achieved and take appropriate measures if required;

b. määrittellä siviili- ja sotilasalan yhteistyön kehittäminen

c. sopia ilmatilaa koskevasta yhteisestä politiikasta ja suunnittelusta

d. määrittellä ilmatilan joustavan käytön käsitteen soveltamiseen liittyvän yhteistyön yksityiskohtaiset säännöt

e. tukea olennaisten sääntöjen ja menettelyjen yhdenmukaistamista

f. edistää ilmaliikennepalvelun tarjoajien yhteistä nimeämisprosessia

g. edistää lennonvarmistuspalvelujen neuvonantavan komitean toimintaa

h. hyväksyä ilmatilassa sovellettavien maksujen määräytymisperiaatteet

i. sopia yhteisestä turvallisuuspolitiikasta ja tukea lennonvarmistuspalvelun tarjoajien yhteisen turvallisuushallintajärjestelmän kehittämistä ja täytäntöönpanoa

j. hyväksyä NEFAB:n suorituskykyosuunnitelmat ja niihin liittyvät suorituskykytavoitteet sekä päättää kannustimista ja uusista tai korjaavista toimenpiteistä

k. pyrkiä sovittamaan yhteen sopimusvaltioiden kannat Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO), Euroopan lennonvarmistusjärjestön (Eurocontrol), Euroopan komission, Euroopan lentoturvallisuusviraston ja lennonvarmistuspalvelualan yhteisyritysten toiminnassa

l. varmistaa toiminnan yhteensovittaminen vierekkäisten toiminnallisten ilmatilan lohkojen kanssa, mukaan lukien tehokkaat rajapinnat

m. asettaa muita kuin tällä sopimuksella perustettuja komiteoita sekä työryhmiä, jotka avustavat sitä tietyissä asioissa, ja hyväksyä komiteoiden ja työryhmien ehdotukset.

#### 10 artikla

#### *Komiteat*

NEFAB:lle asetetun tavoitteen saavuttamiseksi ja NEFAB-neuvoston avustamiseksi perustetaan kansallisten valvontaviranomaisten komitea, siviili- ja sotilasalan yhteistyökomitea sekä talous- ja suorituskykykomitea.

b. define the development of civil-military cooperation;

c. agree on the common policy and design for the airspace concerned;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 10

#### *Committees*

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

## 11 artikla

*Lennonvarmistuspalvelujen neuvoa-antava komitea*

11.1 NEFAB-neuvosto perustaa lennonvarmistuspalvelujen neuvoa-antavan komitean varmistamaan lennonvarmistuspalvelun tarjoajien kuulemisen asioissa, jotka liittyvät palvelujen tarjoamiseen NEFAB-alueella.

11.2 Lennonvarmistuspalvelujen neuvoa-antavassa komiteassa ovat edustettuina:

- a. NEFAB-neuvosto
- b. kansallisten valvontaviranomaisten komitea
- c. lennonvarmistuspalvelun tarjoajat
- d. sääpalvelut.

11.3 Lisäksi komitean kokouksiin voi osallistua muita NEFAB-neuvoston kutsumia osanottajia tarkkailijoina.

11.4 Lennonvarmistuspalvelujen neuvoa-antava komitea laatii omat menettelytapsääntönsä.

## 12 artikla

*Palveluntarjoajien väliset suhteet tarjottaessa valtioiden rajat ylittäviä palveluja*

Kuultuaan NEFAB-neuvostoa toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät ilmaliikennepalvelun tarjoajien ja sääpalvelun tarjoajien väliset kirjalliset sopimukset tai muut oikeudelliset järjestelyt, jotka koskevat valtioiden rajat ylittäviä palveluja kyseessä olevassa ilmatilassa. Kun sopimukset ja järjestelyt on hyväksytty, niistä ilmoitetaan NEFAB-neuvostolle.

## 13 artikla

*Yhteinen nimeäminen*

13.1 Kullakin sopimusvaltiolla on oikeus nimetä yksi tai useampi ilmaliikennepalvelun tarjoaja tarjoamaan ilmaliikennepalveluja ilmatilassaan, kumota tällainen nimeäminen tai

## Article 11

*Air Navigation Services Consultative Board*

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

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

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

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

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

## Article 12

*Relations between Service Providers for Cross-Border Services*

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

## Article 13

*Joint Designation*

13.1 Each Contracting State is entitled to designate, repeal or amend such designation of one or more air traffic service providers to provide air traffic services in its applicable

muuttaa sitä. Nimeäminen, kumoaminen tai muuttaminen voidaan tehdä kokonaan tai osittain, ja niistä on ilmoitettava tallettajalle kirjallisesti.

13.2 Tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti nimettyä ilmaliikennepalvelun tarjoajaa pidetään kaikkien sopimusvaltioiden yhteisesti nimeämänä siitä päivästä alkaen, kun nimeämisestä ilmoitetaan tallettajalle.

13.3 Jokainen sopimusvaltio varmistaa, että sen ilmatilassa toimivat lennonvarmistuspalvelun tarjoajat noudattavat sopimuksen kaikkia määräyksiä.

3 luku

### **Ilmatila**

14 artikla

#### *NEFAB-ilmatila*

14.1 Sopimusvaltiot varmistavat saumattoman ilmatilan suunnittelun ja hallinnan sekä ilmaliikennevirtojen ja kapasiteetin koordinoitun hallinnan ottaen asianmukaisella tavalla huomioon kansainvälisen tason yhteistyöprosessit.

14.2 Sopimusvaltioiden on erityisesti varmistettava:

- a. yhteisen ilmatilapolitiikan kehittäminen tiiviissä yhteistyössä siviili- ja sotilasviranomaisten välillä
- b. ilmatilan optimaalisen käytön mahdollistavan ilmatilarakenteen suunnittelu
- c. NEFAB:n suorituskykyyn vaikuttavien ilmatilamuutosten arviointi
- d. yhteensovittaminen yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan verkkotoimintojen kanssa
- e. ilmatilan käyttäjien kuuleminen
- f. valtioiden rajat ylittävien alueiden perustamisen koordinointi.

airspace, wholly or partially. Such designation, repeal or amendment shall be notified to the Depositary in writing.

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

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

Chapter 3

### **Airspace**

Article 14

#### *Airspace of NEFAB*

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

14.2 The Contracting States shall ensure in particular:

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

## 15 artikla

*Ilmatilan joustava käyttö*

15.1 Sopimusvaltiot tekevät oikeudellista, operatiivista ja teknistä yhteistyötä varmistukseen ilmatilan joustavan käytön käsitteen tehokkaan ja johdonmukaisen soveltamisen siten, että sekä siviili- että sotilastoiminnan tarpeet otetaan huomioon.

15.2 Sopimus ei vaikuta kunkin sopimusvaltion oikeuksiin varata, rajoittaa tai muulla tavoin järjestää tietty osa omasta ilmatilastaan yksinomaiseen tai nimenomaiseen sotilaalliseen käyttöön ja/tai operatiivisessa ilmaliikenteessä käytettävien ilma-alusten käyttöön.

## 16 artikla

*Siviili- ja sotilasalan yhteistyö*

16.1 Sopimusvaltiot tekevät tarvittaessa kirjallisia järjestelyjä, jotka mahdollistavat sotilaallisen koulutuksen tietyssä ilmatilassa olemassa olevista rajoista riippumatta, ottaen asianmukaisesti huomioon ilmatilan joustavan käytön periaatteet ja noudattaen olemassa olevia kansallisia järjestelyjä ja sovellettavia kansainvälisiä sopimuksia.

16.2 Sopimusvaltiot sallivat sen, että toisen sopimusvaltion siviili-ilmaliikennepalvelun tarjoaja voi tarjota valtioiden rajat ylittäviä ilmaliikennepalveluja sekä yleisessä että operatiivisessa ilmaliikenteessä toimiville valtion ilma-aluksille asianmukaisten, NEFAB-neuvostolle ilmoitettujen kirjallisten järjestelyjen mukaisesti.

16.3 Sopimusvaltiot sallivat sen, että toisen sopimusvaltion ilmapuolustusorganisaatiot ja taistelunjohto-organisaatiot voivat tarjota taktisia lennonvalvonta- ja lennonjohtopalveluja operatiiviselle ilmaliikenteelle asianmukaisten, NEFAB-neuvostolle ilmoitettujen kirjallisten järjestelyjen mukaisesti.

## Article 15

*Flexible Use of Airspace*

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

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

## Article 16

*Civil-Military Cooperation*

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

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

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



16.4 Valtioiden rajat ylittävien palvelujen tarjoaminen tietyssä ilmatilassa edellyttää, että sopimusvaltiot kannustavat siviili-ilmailun lennonvarmistuspalvelun tarjoajia, ilmapuolustusorganisaatioita ja taistelunjohtoorganisaatioita tiiviiseen yhteistyöhön.

16.5 Sopimusvaltiot pyrkivät yhdenmukaistamaan asian kannalta merkitykselliset siviili- ja sotilastoiminnan järjestelyt helpottaakseen siviili- ja sotilasalan yhteistyötä.

#### 4 luku

### **Yhdenmukaistaminen**

#### 17 artikla

*NEFAB:ssa sovellettavien sääntöjen ja menettelyjen yhdenmukaistaminen*

17.1 NEFAB-neuvosto yksilöi NEFAB:ssa sovellettavat säännöt ja menettelyt.

17.2 Sopimusvaltiot pyrkivät yhdenmukaistamaan sääntönsä ja menettelynsä NEFAB-neuvoston annettua suosituksensa.

17.3 Kansallisten valvontaviranomaisten komitea neuvottelee säännöllisesti tunnistaakseen ja poistaakseen kansallisten määräysten välisiä eroja.

17.4 NEFAB-neuvosto varmistaa, että tietyn ilmatilan lennonvarmistuspalvelun tarjoajat laativat yhteisen turvallisuuspolitiikan, jonka avulla pyritään luomaan yhdenmukaistettu turvallisuudenhallintajärjestelmä.

#### 5 luku

### **Lennonvarmistuspalvelun tarjoaminen**

#### 18 artikla

*Lennonvarmistuspalvelut*

Sopimusvaltiot varmistavat seuraavien lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisen erityises-

16.4 For the provision of cross-border services in the airspace concerned, the Contracting States shall encourage close cooperation between the civil air navigation service providers and the respective air defence and tactical air command and control service organisations.

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

#### Chapter 4

### **Harmonisation**

#### Article 17

*Harmonisation of Applicable Rules and Procedures Relevant to NEFAB*

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

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

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

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

#### Chapter 5

### **Provision of Air Navigation Services**

#### Article 18

*Air Navigation Services*

The Contracting States shall ensure the provision of the following air navigation ser-

ti niiden hallinnoinnin ja valvonnan osalta:

- a. ilmaliikennepalvelut
- b. viestintä-, suunnistus- ja valvontapalvelut
- c. ilmailutiedotuspalvelut
- d. sääpalvelut.

vices in particular with regard to the governance and oversight of the:

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

19 artikla

*Ilmaliikennepalvelut*

Sopimusvaltiot ilmoittavat toisilleen 13 artiklan mukaisesti kansallisella tasolla nimettyjen ilmaliikennepalvelun tarjoajien oikeuksista ja velvollisuuksista sekä niiden hyväksyntää ja oikeudellista asemaa koskevista muutoksista.

20 artikla

*Viestintä-, suunnistus- ja valvontapalvelut*

Sopimusvaltiot pyrkivät kehittämään yhteisiä teknisiä järjestelmiä ja kustannustehokkaan infrastruktuurin käyttämistä siviili-ilmailun lennonvarmistuspalvelun tarjoajien tuottamia viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja varten.

21 artikla

*Ilmailutiedotuspalvelut*

Sopimusvaltiot tekevät yhteistyötä ilmailutiedotuspalvelujen alalla ja yhteen sovittavat niiden tarjontaa.

22 artikla

*Sääpalvelut*

22.1 Sopimusvaltiot varmistavat yhteistyön sääpalvelun tarjoajien välillä.

22.2 Jokainen sopimusvaltio voi nimetä

Article 19

*Air Traffic Services*

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

Article 20

*Communication, Navigation and Surveillance Services*

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

Article 21

*Aeronautical Information Services*

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

Article 22

*Meteorological Services*

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

22.2 Each Contracting State may designate

sääpalvelun tarjoajat yksinoikeudella ja ilmoittaa niiden nimeämisestä NEFAB-neuvostolle.

23 artikla

*Valmiussuunnitelma*

Sopimusvaltiot kannustavat lennonvarmistuspalvelun tarjoajia laatimaan yhteisen valmiussuunnitelman, joka kattaa kaikki NEFAB:ssa tarjottavat palvelut. Tätä suunnitelmaa laatiessaan lennonvarmistuspalvelun tarjoajien on kuultava NEFAB-neuvostoa 12 artiklan määräysten mukaisesti.

6 luku

**Maksut**

24 artikla

*Maksut*

Sopimusvaltiot kehittävät ja soveltavat yhteisiä periaatteita ilmatilaa koskevaan maksupolitiikkaan, huomioiden mahdollisuudet kansallisiin erivapauksiin.

7 luku

**Valvonta**

25 artikla

*Lennonvarmistuspalvelun tarjoajien valvonta*

25.1 Sopimusvaltiot varmistavat, että kansalliset valvontaviranomaiset (NSA:t) tekevät tiivistä yhteistyötä lennonvarmistuspalvelun tarjoajien valvonnan alalla ja että niiden käytännöt yhdenmukaistetaan.

25.2 Kansalliset valvontaviranomaiset (NSA:t) tekevät tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettua yhteistyötä koskevia sopimuksia – vaatimustenvastaisuustapausten käsittelyä koskevat järjestelyt mukaan luettuina – nou-

the providers of the meteorological services on an exclusive basis and inform the NEFAB Council thereof.

Article 23

*Contingency*

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

Chapter 6

**Charging**

Article 24

*Charging*

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

Chapter 7

**Supervision**

Article 25

*Supervision of the Air Navigation Service Providers*

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

25.2 The NSAs shall conclude agreements in accordance with their respective competencies according to national law for the cooperation referred to in paragraph 1 of this Article, including arrangements for the han-

dattaen kansallisen lainsäädännön mukaista toimivaltaansa. Näihin sopimuksiin voi sisältyä valvontatehtävien vastuunjakoa koskeva järjestely. Kansallisten valvontaviranomaisten on ilmoitettava sopimuksista NEFAB-neuvostolle.

25.3 Hyväksyvä kansallinen valvontaviranomainen huolehtii lennonvarmistuspalvelun tarjoajan tarjoaman palvelun valvonnasta ja turvallisuusvalvonnasta siinä NEFAB-ilmatilan osassa, joka ei kuulu hyväksyvän kansallisen valvontaviranomaisen nimenneen sopimusvaltion vastuulle, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän artiklan 2 kohdan mukaisien sopimusten noudattamista.

25.4 Alueellisella kansallisella valvontaviranomaisella on oikeus pyytää auditointeja ja suoraa osallistumista kaikkiin hyväksyvän kansallisen valvontaviranomaisen suorittamiin valvontatehtäviin siltä osin kuin tehtävät liittyvät palvelujen tarjoamiseen alueellisen kansallisen valvontaviranomaisen vastuulla olevassa NEFAB-ilmatilassa. Hyväksyvä kansallinen valvontaviranomainen ottaa alueellisen kansallisen valvontaviranomaisen ehdotukset ja huomautukset asianmukaisella tavalla huomioon. Hyväksyvän kansallisen valvontaviranomaisen valvottavana olevan lennonvarmistuspalvelun tarjoajan on huolehdittava siitä, että alueellinen kansallinen valvontaviranomainen voi käyttää tässä tarkoitettuja oikeuksiaan.

25.5 Alueellinen kansallinen valvontaviranomainen ilmoittaa hyväksyvälle kansalliselle valvontaviranomaiselle kaikista säännöistä ja menettelyistä, joita sovelletaan palvelujen tarjontaan sen vastuulle kuuluvassa ilmatilassa.

25.6 Sopimusvaltiot tunnustavat vastavuo-roisesti hyväksyvän kansallisen valvontaviranomaisen havainnot, päätelmät ja päätökset lennonvarmistuspalvelun tarjoajan tarjoamasta palvelusta NEFAB-ilmatilan siinä osassa, joka ei kuulu hyväksyvän kansallisen valvontaviranomaisen nimenneen sopimusvaltion vastuulle. Mikäli hyväksyvä kansallinen valvontaviranomainen tekee havainnon, päätelmän tai päätöksen ottamatta alueellisen kan-

dling of cases involving non-compliances. Such agreements may include an arrangement regarding the division of responsibilities regarding supervisory tasks. The agreements shall be communicated by the NSAs concerned to the NEFAB Council.

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

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

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

25.6 In the NEFAB airspace which does not fall under the responsibility of the Contracting State which nominated the Certifying NSA, the Contracting States mutually recognise any finding, conclusion or decision made by the Certifying NSA with regard to provision of service by the air navigation service provider concerned. In case the Certifying NSA makes a finding, conclusion or decision without taking due account of the

sallisen valvontaviranomaisen sille tämän artiklan 5 kohdan mukaisesti ilmaisemia merkityksellisiä sääntöjä ja menettelyjä asianmukaisella tavalla huomioon, alueellisen kansallisen valvontaviranomaisen nimenneellä sopimusvaltiolla on oikeus olla tunnustamatta tällaista havaintoa, päätelmää tai päätöstä ja, mikäli se katsoo tarpeelliseksi, keskeyttää tämän artiklan soveltaminen ja ottaa vastuu valvonnasta ja turvallisuusvalvonnasta takaisin itselleen.

25.7 Tämän artiklan 1—6 kohtaa sovelletaan vastaavasti sekä ilmaliikennevirtojen säätelyyn että ilmatilan hallinnan turvallisuusvalvontaan. Turvallisuusvalvonnasta vastaava kansallinen valvontaviranomainen (NSA) on sen sopimusvaltion kansallinen valvontaviranomainen, jonka alueella ilmaliikennevirtojen säätelyä tai ilmatilan hallintaa taktisella tasolla harjoittavan organisaation pääasiallinen toimipaikka sijaitsee.

25.8 Tätä artiklaa ei sovelleta muiden kuin sopimusvaltion kansallisen valvontaviranomaisen (NSA:n) hyväksymien lennonvarmistuspalvelun tarjoajien palvelutarjonnan valvontaan.

25.9 Sopimusvaltioiden on varmistettava, että niiden kansalliset valvontaviranomaiset (NSA:t) perustavat valtioiden rajat ylittävään palvelujen tarjontaan liittyvän yhteisen järjestelmän tiedonvaihtoa, neuvotteluja ja toiminnan yhteensovittamista varten.

25.10 Sotilasilmaluviranomaisilla on oltava täysi oikeus tutustua kaikkiin asiakirjoihin, jotka koskevat sotilasilmalulle tarjottavien lennonvarmistuspalvelujen valvontaa sopimusvaltioiden kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

relevant rules and procedures disclosed to it by the Territorial NSA under paragraph 5, the Contracting State which nominated the Territorial NSA, shall have the right not to recognise such finding, conclusion or decision and, if so deemed necessary, suspend application of this article and resume supervision and safety oversight responsibility accordingly.

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

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

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

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

8 luku

**Suorituskyky**

26 artikla

*Suorituskyky*

Chapter 8

**Performance**

Article 26

*Performance*

26.1 Sopimusvaltiot kehittävät ja soveltavat NEFAB:n suorituskyky suunnitelmia, jotka ovat yhdenmukaisia Euroopan unionin laajusten suorituskyky tavoitteiden kanssa, ottaen huomioon sotilaallisen toiminnan tarpeet. NEFAB-neuvosto hyväksyy suorituskyky suunnitelmat.

26.2 Suorituskyky suunnitelmiin on sisällyttävä NEFAB:n suorituskyky tavoitteet sekä joukko selkeitä ja mitattavissa olevia keskeisiä suorituskyky indikaattoreita ainakin seuraavilta keskeisiltä suorituskyvyn osaluilta:

- a. turvallisuus
- b. ympäristö
- c. kapasiteetti
- d. kustannustehokkuus
- e. sotilasilmailun tehtävätehokkuus.

26.3 Suorituskyky suunnitelmiin on sisällyttävä myös NEFAB:ssa käytettävät kannustinjärjestelmät.

26.4 Kansallisten valvontaviranomaisten komitea raportoi NEFAB-neuvostolle seuraavista asioista:

- a. suorituskyky tavoitteiden täytäntöönpano ja saavuttaminen
- b. suorituskyky suunnitelmien täytäntöönpanon yhteensovittaminen sopimusvaltioiden kesken.

## 9 luku

### **Korvausvastuu**

#### 27 artikla

#### *Korvausvastuu*

27.1 Sopimusvaltio, jonka alueella tai jonka vastuulle kuuluvalla alueella vahinko tapahtui, voi nostaa toista sopimusvaltiota vastaan kanteen korvauksen saamiseksi kyseisen sopimusvaltion huolimattomuudesta johtuneen vahingon vuoksi maksetuista korvauksista tai siitä aiheutuneista kustannuksista.

27.2 Lennonvarmistuspalvelun tarjoajat,

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

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

- a. safety;
- b. environment;
- c. capacity;
- d. cost-efficiency;
- e. military mission effectiveness.

26.3 Performance plans shall also include NEFAB incentive schemes.

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

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

## Chapter 9

### **Liability**

#### Article 27

#### *Liability*

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

27.2 Air navigation service providers pro-

jotka tarjoavat palveluja NEFAB:ssa, ovat velvollisia korvaamaan ainoastaan omasta huolimattomuudestaan tai niiden henkilökunnan tai edustajien huolimattomuudesta aiheutuneen vahingon. Korvausvaatimusta ei voida esittää suoraan lennonvarmistuspalvelun tarjoajien henkilökunnalle tai edustajille, jotka suorittavat tehtäviään.

27.3 Sopimusvaltio, jonka alueella tai jonka vastuulle kuuluvalla alueella vahinko tapahtui, voi nostaa lennonvarmistuspalvelun tarjoajaa vastaan kanteen korvauksen saamiseksi niistä korvauksista tai kustannuksista, joita on maksettu tai aiheutunut lennonvarmistuspalvelun tarjoajien tai niiden henkilökunnan tai edustajien huolimattomuudesta johtuneen vahingon vuoksi.

27.4 Mikäli sopimusvaltiot ovat toimillaan tai laiminlyönneillään myötävaikuttaneet vahinkoon, lennonvarmistuspalvelun tarjoajat voivat nostaa kanteen korvauksen saamiseksi tämän artiklan 2 kohdan mukaisesti maksetuista korvauksista tai aiheutuneista kustannuksista suhteutettuna sopimusvaltioiden osuuteen vahingosta.

27.5 Kaikki lennonvarmistuspalvelun tarjoajien korvausvastuuta koskevat kanteet on nostettava sen sopimusvaltion tuomioistuimissa, jonka alueella tai jonka vastuulle kuuluvalla alueella vahinko tapahtui, ja menettelyssä on sovellettava tämän sopimusvaltion lainsäädäntöä.

27.6 Kukin sopimusvaltio ilmoittaa tallettajalle tämän artiklan soveltamiseksi toteutetut toimenpiteet.

## 10 luku

### **Institutionaaliset määräykset**

#### 28 artikla

#### *Riita-asioiden ratkaiseminen*

28.1 Sopimukseen liittyvät sopimusvaltioiden väliset riita-asiat, joita ei voida ratkaista kuuden kuukauden kuluessa sopimusvaltioiden välisillä suorilla neuvotteluilla tai muulla

viding services within NEFAB shall be liable only for the loss or damage caused by its/their negligence or that of its/their staff or agents. No direct claim shall be brought against the air navigation service providers' staff or agents when fulfilling their duties.

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

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

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

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

## Chapter 10

### **Institutional Provisions**

#### Article 28

#### *Settlement of Disputes*

28.1 All disputes arising between Contracting States relating to this Agreement, which cannot be settled within a period of six months through direct negotiations between

tavoin, siirretään NEFAB-neuvoston käsiteltäväksi.

28.2 Mikäli NEFAB-neuvosto ei pysty ratkaisemaan riita-asiaa kolmen kuukauden kuluessa siitä kun se siirrettiin neuvoston käsiteltäväksi, sopimusvaltioilla on oikeus siirtää riita-asia ulkopuolisen sovittelijan käsiteltäväksi tai sitovaan välimiesmenettelyyn lopullisen päätöksen tekemiseksi.

### 29 artikla

#### *Valtion liittyminen sopimukseen*

29.1 Sopimus on avoinna liittymistä varten. Valtion, joka haluaa liittyä sopimukseen, on toimitettava liittymishakemuksensa tallettajalle.

29.2 Liittymisehdoista ja niistä mahdollisesti aiheutuvista sopimuksen tarkistuksista laaditaan sopimus sopimusvaltioiden ja haki-javaltion välillä. Liittymissopimus ratifioidaan tai hyväksytään sopimusvaltion kansallisen lainsäädännön mukaisella tavalla.

29.3 Ratifioimis- tai hyväksymiskirja talletetaan tallettajan huostaan.

29.4 Liittymissopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun viimeinen ratifiointi- tai hyväksymiskirja on talletettu tallettajan huostaan.

### 30 artikla

#### *Sopimuksen irtisanominen*

30.1 Mikäli sopimusvaltio irtisanoo sopimuksen, kyseisen sopimusvaltion on ilmoitettava päätöksestään NEFAB-neuvostolle kirjallisesti diplomaattiteitse ja tehtävä ilmoitus tallettajalle.

the Contracting States concerned or by any other means, shall be referred to the NEFAB Council.

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

### Article 29

#### *Accession of a State to this Agreement*

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

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

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

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

### Article 30

#### *Withdrawal of a Contracting State from this Agreement*

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



30.2 Irtisanominen tulee voimaan vuoden kuluttua siitä päivästä, jolloin tallettaja sai ilmoituksen.

30.3 NEFAB-neuvosto toteuttaa kaikki irtisanomisen edellyttämät toimenpiteet.

30.4 Sopimusvaltio, joka irtisanoo sopimuksen, vastaa irtisanomisesta aiheutuvista kustannuksista. Irtisanomisesta aiheutuvat taloudelliset seuraukset määritellään irtisanovan sopimusvaltion ja muiden sopimusvaltioiden välisessä erillisessä sopimuksessa. Sopimusvaltion irtisanomisoikeus pysyy muuttamattomana.

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

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

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

### 31 artikla

#### *Sopimuksen muuttaminen*

31.1 Mikäli sopimusvaltio haluaa ehdottaa sopimuksen muuttamista, sen on tehtävä tästä asianmukainen kirjallinen ilmoitus NEFAB-neuvostolle.

31.2 Sopimuksen muutokset on tehtävä kirjallisesti, ja sopimusvaltioiden on hyväksyttävä ne NEFAB-neuvostossa.

31.3 Sopimuksen muutokset tulevat voimaan 30 päivän kuluttua sen jälkeen, kun viimeinen ratifiointi- tai hyväksymiskirja on talletettu tallettajan huostaan.

### 32 artikla

#### *Sopimuksen voimassaolon päätyminen*

32.1 Sopimusvaltiot voivat yksimielisesti päättää sopimuksen voimassaolon päättymisestä milloin tahansa.

32.2 Sopimuksen voimassaolon päätyminen toteutetaan siten, että sopimusvaltiot toimittavat tallettajalle kirjallisen ilmoituksen, jonka mukaan sopimuksen voimassaolo päättyy sopimusvaltioiden määräämänä päivänä.

32.3 Sopimusvaltiot määrittävät ja jakavat sopimuksen voimassaolon päättymisestä aiheutuvat kustannukset yhdessä.

### Article 31

#### *Amendment of this Agreement*

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

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

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

### Article 32

#### *Termination*

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

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

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

## 33 artikla

*Soveltamisen keskeyttäminen*

33.1 Jokaisella sopimusvaltiolla on oikeus keskeyttää välittömästi sopimuksen tai sen osien soveltaminen yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen ja puolustukseen liittyvistä syistä. Sopimusvaltion, joka keskeyttää sopimuksen tai sen osien soveltamisen, on ilmoitettava päätöksestään välittömästi muille sopimusvaltioille ja tehtävä asianmukainen ilmoitus tallettajalle.

33.2 Sopimusvaltion, joka keskeyttää sopimuksen tai sen osien soveltamisen, on pyrittävä lopettamaan soveltamisen keskeyttäminen mahdollisimman pian. Sen on ilmoitettava päätöksestään välittömästi muille sopimusvaltioille ja tehtävä asianmukainen ilmoitus tallettajalle.

33.3 Soveltamisen keskeyttäminen ei vapauta muita sopimusvaltioita 30 artiklan noudattamisesta.

## 34 artikla

*Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä*

Sopimus ja siihen myöhemmin tehtävät muutokset on rekisteröitävä Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) Chicagon yleissopimuksen 83 artiklan määräysten mukaisesti.

## 35 artikla

*Voimaantulo*

35.1 Sopimus ratifioidaan tai hyväksytään sopimusvaltioiden kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Ratifioimis- tai hyväksymiskirjat talletetaan tallettajan huostaan.

35.2 Sopimus tulee voimaan 30 päivän kuluessa sen jälkeen, kun viimeinen ratifiointi-

from termination.

## Article 33

*Suspension*

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

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

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

## Article 34

*International Civil Aviation Organisation Registration*

This Agreement and any subsequent amendment thereto shall be registered with ICAO in accordance with the provisions of Article 83 of the Chicago Convention.

## Article 35

*Entry into Force*

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

35.2 This Agreement shall enter into force 30 days after the deposit of the last instru-

tai hyväksymiskirja on talletettu tallettajan huostaan.

### 36 artikla

#### *Tallettaja ja sen tehtävät*

36.1 Norjan kuningaskunta on sopimuksen tallettaja.

36.2 Tallettajan tehtävänä on:

- 1) ilmoittaa sopimusvaltioille
  - a. jokaisesta ratifioimis- tai hyväksymiskirjan tallettamisesta ja sen ajankohdasta;
  - b. sopimuksen ja sen muutosten voimaantuloapäivästä;
  - c. valtioiden hakemuksista sopimukseen liittymiseksi;
  - d. sopimuksen irtisanomisesta koskevista sopimusvaltioiden ilmoituksista, päivästä, jona tallettaja vastaanotti irtisanomisilmoituksen ja päivästä, jona sopimuksen voimassaolo päättyy kyseisen sopimusvaltion osalta;
  - e. ilmaliikennepalvelun tarjoajien nimeämisilmoituksista;
  - f. soveltamisen keskeyttämistä ja sen lopettamista koskevista ilmoituksista;
  - g. 27 artiklan soveltamista koskevista ilmoituksista.
- 2) rekisteröidä sopimus ja siihen myöhemmin tehtävät muutokset ICAO:ssa.
- 3) ilmoittaa Euroopan komissiolle sopimuksen ja sen muutosten voimaantuloapäivät.
- 4) ilmoittaa ICAO:lle ja Euroopan komissiolle
  - a. liittymisistä sopimukseen ja niiden ajankohdista;
  - b. sopimuksen irtisanomisista ja niiden ajankohdista;
  - c. sopimuksen soveltamisen keskeyttämisistä ja osittaisista keskeyttämisistä sekä niiden ajankohdista;
  - d. sopimuksen voimassaolon päättämisestä ja sen ajankohdasta.
- 5) hoitaa tallettajien muita tavanomaisia tehtäviä.

Tämän vakuudeksi allekirjoittaneet ovat

ment of ratification, acceptance or approval with the Depositary.

### Article 36

#### *Depositary and its Functions*

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

36.2 The Depositary shall:

- 1) inform the Contracting States of:
  - a. each deposit of an instrument of ratification, acceptance and approval with the date thereof;
  - b. the date of entry into force of this Agreement and of any amendment;
  - c. any application by a state to accede to this Agreement;
  - d. any withdrawal by a Contracting State of this Agreement, the date on which the notification of the withdrawal is received by the Depositary and the date on which this Agreement shall cease to have effect for the Contracting State concerned;
  - e. any notification of the designation of the air traffic service providers;
  - f. any notification of the suspension and the termination of the suspension;
  - g. any notification of the application of Article 27.
- 2) register this Agreement and any subsequent amendment with ICAO.
- 3) inform the European Commission of the date of entry into force of this Agreement and any subsequent amendment.
- 4) inform ICAO and the European Commission of:
  - a. any accession to this Agreement with the date thereof;
  - b. any withdrawal of this Agreement with the date thereof;
  - c. any suspension or partial suspension of this Agreement with the date thereof;
- d. the termination of this Agreement with the date thereof.
- 5) perform any other functions customary for depositaries.

IN WITNESS WHEREOF the under-

siihen asianmukaisesti valtuutettuina allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

Tehty Tallinnassa 4 päivänä kesäkuuta 2012 yhtenä (1) alkuperäiskappaleena englannin kielellä. Tallettaja toimittaa oikeaksi todistetut jäljennökset kaikille sopimusvaltioille.

signed, being duly authorised, have signed this Agreement.

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

Viron tasavallan puolesta

Suomen tasavallan puolesta

Latvian tasavallan puolesta

Norjan kuningaskunnan puolesta

For the Republic of Estonia

For the Republic of Finland

For the Republic of Latvia

For the Kingdom of Norway