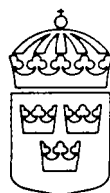


# Regeringens proposition

## 1993/94:104



Prop.  
1993/94:104

Sveriges tillträde till den internationella  
Eurocontrolkonventionen och den multilaterala  
överenskommelsen om undervägsavgifter

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 9 december 1993

*Carl Bildt*

*Alf Svensson*  
(Kommunikationsdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner *dels* den internationella Eurocontrolkonventionen om samarbete för luftfartens säkerhet med i Bryssel 1981 vidtagna ändringar, *dels* den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter.

Propositionen innehåller också förslag till den lagstiftning som behövs för att Sverige skall kunna tillträda överenskommelserna.

Lagstiftningen föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

1	Förslag till riksdagsbeslut . . . . .	4
2	Lagtext . . . . .	5
2.1	Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297) . . . . .	5
2.2	Förslag till lag med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter . . . . .	6
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning . . . . .	9
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall . . . . .	10
3	Ärendet och dess beredning . . . . .	11
4	Bakgrund . . . . .	12
4.1	Flygtrafiktjänsten . . . . .	12
4.2	Luftfarten i Europa - trender och problem . . . . .	12
5	Eurocontrol . . . . .	13
5.1	Eurocontrols tillkomst, organisation och uppgifter . . . . .	13
5.2	Närmare om Eurocontrols uppgifter, särskilt i förhållande till ECAC och ICAO . . . . .	15
6	Gällande rätt . . . . .	16
6.1	Flygtrafiktjänsten . . . . .	17
6.1.1	Nationella regler . . . . .	17
6.1.2	Internationella åtaganden . . . . .	18
6.2	Mål om betalningsskyldighet för undervägsavgifter . . . . .	19
6.2.1	Behörig domstol . . . . .	19
6.2.2	Erkännande och verkställighet av utländska avgöranden . . . . .	19
6.3	Immunitet och privilegier . . . . .	21
7	Konventionernas huvudsakliga innehåll . . . . .	21
7.1	Allmänt . . . . .	21
7.2	Eurocontrolkonventionen . . . . .	21
7.3	Den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter . . . . .	25
8	Närmare om undervägsavgifterna . . . . .	29
8.1	Beskrivning av Eurocontrols system för fastställande av undervägsavgifterna . . . . .	29
8.2	Det svenska systemet jämfört med Eurocontrols . . . . .	30

9	Allmän motivering . . . . .	31	Prop. 1993/94:104
9.1	Sveriges tillträde till konventionerna . . . . .	31	
9.1.1	Behovet av samarbete . . . . .	31	
9.1.2	Ekonomiska konsekvenser . . . . .	33	
9.2	Lagstiftningsfrågor . . . . .	34	
9.2.1	Metod för införlivandet av konventionerna med svensk rätt . . . . .	34	
9.2.2	Konstitutionella frågor . . . . .	35	
9.3	Huvudfrågor i den föreslagna lagstiftningen . . . . .	36	
9.3.1	Fastställande av avgifter för flygtrafik- tjänsten . . . . .	36	
9.3.2	Behörighet i mål rörande betalnings- skyldighet för undervägsavgift samt erkännande och verkställighet av utländska avgöranden . . . . .	37	
9.3.3	Immunitet och privilegier . . . . .	40	
9.4	Ikraftträdande . . . . .	41	
9.5	Kostnadsfrågor . . . . .	41	
9.6	Annan lagstiftning . . . . .	42	
10	Specialmotivering . . . . .	43	
10.1	Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297) . . . . .	43	
10.2	Förslaget till lag med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om under- vägsavgifter . . . . .	43	
10.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning . . . . .	48	
10.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall . . . . .	48	
Bilaga 1	Internationella Eurocontrolkonventionen om samarbete för luftfartens säkerhet med i Bryssel 1981 vidtagna ändringar . . . . .	51	
Bilaga 2	Multilateral överenskommelse om undervägsavgifter . .	90	
Bilaga 3	Förteckning över vilka som inbjudits till hearing angående Sveriges anslutning till Eurocontrol . . . . .	107	
Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag . . . . .	109	
Bilaga 5	Lagrådets yttrande . . . . .	115	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 9 december 1993 . . . . .	117	
	Rättsdatablad . . . . .	118	

Regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner *dels* den internationella Eurocontrolkonventionen den 13 december 1960 om samarbete för luftfartens säkerhet med i Bryssel 1981 vidtagna ändringar, *dels* den multilaterala överenskommelsen den 12 februari 1981 om undervägsavgifter,
2. antar regeringens förslag till
  - a) lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),
  - b) lag med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter,
  - c) lag om ändring i lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning,
  - d) lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

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

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 13 §<sup>2</sup>

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

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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

<sup>2</sup>Senaste lydelse 1989:997.

## 2.2 Förslag till

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

Härigenom föreskrivs följande.

#### Tillämpningsområde

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

**2 §** Med undervägsavgift förstås i denna lag avgift för den flygtrafiktjänst och de navigeringshjälpmedel och andra hjälpmedel som en överflugen stat tillhandahåller under en flygning, utom vid start och landning samt ut- och inflygning.

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

#### Behörighet

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

Om svaranden saknar hemvist i någon stat som tillträtt överenskommelsen skall talan inom en fördragslutande stats territorium väckas där svaranden har ett driftställe eller, om han inte har något driftställe i den staten, där svaranden har tillgångar.

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

#### Erkännande och verkställighet

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

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

**7 § Erkännande av utländskt avgörande skall vägras**

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

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

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

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

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

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

Ny prövning av själva saken är inte tillåten.

**8 §** Avgörande, som gäller här i landet enligt denna lag och som får verkställas enligt reglerna i den stat där det har meddelats, skall på ansökan verkställas här.

**9 §** Ansökan om verkställighet görs hos Svea hovrätt.

Till ansökan skall fogas

1. original eller av myndighet bestyrkt kopia av exekutionstiteln,

2. om exekutionstiteln är en treskodom eller liknande avgörande, handling i original eller bestyrkt kopia, som utvisar att stämning har delgivits gäldenären i den ordning som gäller enligt lagen i den stat där exekutionstiteln meddelats,

3. om exekutionstiteln är ett sådant avgörande av administrativ myndighet som avses i 6 §, handling som utvisar att kraven i den bestämmelsen är uppfyllda,

4. bevis att verkställighet får ske i den stat, där exekutionstiteln har upprättats,

5. bevis att gäldenären underrättats om exekutionstiteln i tillräcklig tid.

**10 §** Ansökan om verkställighet får inte bifallas utan att tillfälle har lämnats motparten att yttra sig över ansökan.

11 § Om en ansökan om verkställighet bifalls, skall det utländska Prop. 1993/94:104  
avgörandet verkställas på samma sätt som en svensk domstols lagakraft-  
ägande dom, såvida inte Högsta domstolen förordnar annat.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

### Lag om ändring i lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning

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

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

#### 6 §

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

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

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

*Avser en ansökan om betalningsföreläggande åläggande att betala en undervägsavgift enligt 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter skall i stället för vad som sagts i denna paragraf bestämmelserna i 4 § lagen (1994:000) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter tillämpas.*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

<sup>1</sup>Lagen omtryckt 1987:341.

<sup>2</sup>Senaste lydelse 1994:000, prop. 1993/94:23.

Vid ett europeiskt transportministermöte som hölls i ECAC:s<sup>1</sup> regi 1988 enades ministrarna om att bl.a. rekommendera ECAC:s medlemsstater att ansöka om medlemskap i Eurocontrol, eller europeiska organisationen för luftfartens säkerhet. Vid ett skandinaviskt luftfartsmöte 1989 – med efterföljande konsultation med Finland – beslutade de nordiska luftfartsmyndigheterna med undantag av Islands, att genomföra en gemensam studie över de närmare förutsättningarna för en samlad nordisk anslutning till Eurocontrol. En arbetsgrupp, bestående av representanter från luftfartsmyndigheterna i Danmark, Finland, Norge och Sverige redovisade efter genomförd studie i en rapport att ett medlemskap skulle innebära vissa fördelar för de nordiska länderna, speciellt vad gäller möjligheterna att påverka utvecklingen av ett gemensamt europeiskt flygtrafikledningssystem.

Mot bakgrund av rapporten begärde Luftfartsverket i en skrivelse den 2 april 1990 till regeringen att få i uppdrag att inleda förhandlingar om ett svenskt medlemskap i Eurocontrol. I regeringsbeslut den 21 juni 1990 uppdrogs åt Luftfartsverket att inleda överläggningar med Eurocontrol om de närmare förutsättningarna för ett svenskt medlemskap i organisationen. Luftfartsverket har därefter i november 1991 redovisat uppdraget och hemställt om regeringens bemyndigande att få ansöka om medlemskap i Eurocontrol och ingå erforderliga överenskommelser.

Utarbetandet av de nu aktuella lagförslagen har föregåtts av ingående diskussioner med Luftfartsverket. Verket har inte haft något att erinra mot förslagets slutliga utformning.

Svea hovrätt, Domstolsverket, Riksskatteverket och Överbefälhavaren har beretts tillfälle att yttra sig över lagförslagen och lämnat dem utan erinran.

Kommunikationsdepartementet har tillsammans med Luftfartsverket anordnat en hearing den 28 oktober 1993 vid vilken innehållet och förslagen i en kommande lagrådsremiss redovisats i sina huvuddrag. En förteckning över vilka som inbjudits till nämnda hearing finns i *bilaga 3*. Samtliga vid hearingen närvarande har lämnat förslaget om en svenskt anslutning till Eurocontrol utan erinran. De synpunkter som i övrigt framförts redovisas i förekommande fall under respektive avsnitt i det följande.

#### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 4 november 1993 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 4*.

Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*.

<sup>1</sup>ECAC eller European Civil Aviation Conference är ett samarbetsorgan för de europeiska luftfartsmyndigheterna när det gäller luftfartsfrågor. Sverige är medlem alltsedan ECAC bildades 1955.

Regeringen har i propositionen följt Lagrådets förslag. Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts i lagtexten. Vi återkommer till Lagrådets synpunkter i specialmotiveringen till lagen med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter.

## 4 Bakgrund

### 4.1 Flygtrafiktjänsten

Det svenska flygtrafikledningssystemet har byggts upp och utvecklats av Luftfartsverket i samarbete med flygbolagen och flygvapnet under de senaste 50 åren. Verksamheten sysselsätter drygt 1 000 personer. Den har sin grund i internationella regler och överenskommelser och har också ett gemensamt språk, engelskan.

Syftet med flygtrafikledningen är i första hand att upprätthålla högsta möjliga säkerhet för flygtrafiken. Den är vidare ett viktigt instrument för att minimera flygtrafikens miljöstörningar.

Flygtrafikledningen för civil och militär luftfart är integrerad i Sverige alltsedan 1978. Hela verksamheten sköts av Luftfartsverket. Den organisation inom verket som ansvarar för verksamheten kallas Flygtrafiktjänsten, Air Navigation Services Department (ANS). Flygtrafiktjänsten omfattar också informationstjänst, meteorologisk tjänst, flygräddningstjänst samt teletjänst för luftfarten. Verksamheten övervakas från flygsäkerhetsunpunkt av luftfartsinspektionen. Tillsynsarbetet sker i samråd med flygvapnet.

### 4.2 Luftfarten i Europa – trender och problem

Flygtrafiksituationen i Västeuropa kännetecknas av brist på flygplatskapacitet och flygtrafikledningsresurser. Under andra hälften av 1980-talet ökade flygtrafiken i Europa kraftigt med stora förseningar i trafiken som följd. Storleken i trafikökningen var oväntad och saknade tidigare motsvarighet. I en studie som de europeiska flygbolagens samarbetsorganisation, Association of European Airlines (AEA), presenterade 1989 uppskattades kostnaderna för brist på kapacitet inom flygtrafikledningssystemet till totalt 4,2 miljarder US-dollar bara under 1988. Bland kostnaderna återfinns t.ex. ökade bränslekostnader beroende på förseningar, förlängda flygvägar och oekonomiska flyghöjder. Flaskhalsarna i dagens system ligger utanför Norden, men även för nordiska flygbolag med utomnordisk trafik är situationen besvärlig. För trafik till och från Norden innebär problemen i Centraleuropa störningar i trafiken med förseningar till följd. Förseningar på grund av inomnordiska förhållanden har hittills bara förekommit sporadiskt och har då berott antingen på brist på bankapacitet eller brist på flygledare. I Norden är de största trafikströmmarna koncentrerade till områdets södra delar och utgörs i stor utsträckning av trafik som genereras vid flygplatserna i de nordiska

Den kapacitetsbrist som kännetecknar flygtrafiken i Europa gör sig gällande på ett flertal områden. Förutom brist på flygledare och utbildningsresurser saknas tillräcklig flygplatskapacitet. Ett annat problem är bristen på kompatibilitet mellan olika tekniska system för flygtrafikledning. Med vissa undantag är dagens västeuropeiska flygtrafikledningssystem moderna och har hög teknisk standard. De saknar emellertid i stor utsträckning möjligheten att kommunicera med varandra. Manuella och i många fall icke radarbaserade rutiner för överlämning mellan olika kontrollcentraler begränsar kapaciteten. Vidare innehåller systemet för flödesplanering, dvs. planering av flygplansrörelserna, fortfarande en rad brister. Dessa kan t.ex. bestå i att taktiska åtgärder i stor utsträckning hindras av bristen på snabba och säkra förbindelser mellan enskilda enheter för flödesplanering och i avsaknaden av en överordnad central för flödesledning med anpassade tekniska hjälpmedel. (I avsnitt 5.2 lämnas en redogörelse för det pågående arbetet med upprättandet av en central enhet för flödesplanering i Bryssel.) Militära anspråk på luftrum begränsar också det utrymme som är tillgängligt för den civila trafiken. Samordning av det dagliga militära luftrumsutnyttjandet mellan olika länder i syfte att minimera begränsningar för den civila trafiken saknas i stor utsträckning.

Möjligheterna att på kort sikt förbättra situationen i Västeuropa anses allmänt ligga i åtgärder för ett effektivt utnyttjande av luftrummet och en fortsatt uppbyggnad av en gemensam europeisk funktion för övergripande planering och styrning av trafikflödet. På längre sikt däremot anges en harmonisering av nationella tekniska flygtrafikledningssystem och därefter en integrering av desamma vara den bästa lösningen. I detta sammanhang bör också uppmärksammas att man enligt gällande prognoser räknar med nära nog en fördubbling av flygtrafiken under perioden fram till år 2010.

## 5 Eurocontrol

### 5.1 Eurocontrols tillkomst, organisation och uppgifter

Eurocontrol, eller "den europeiska organisationen för säkrare flygtrafik-tjänst" bildades 1960 i Bryssel. Organisationen tillkom efter initiativ av sex europeiska stater, men har nu 15 medlemsstater, nämligen Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg, Nederländerna, Storbritannien, Irland, Portugal, Grekland, Turkiet, Malta, Cypern, Ungern, Schweiz och Österrike. Utöver dessa stater har också Italien, Spanien, Danmark och Norge ansökt om medlemskap och dessa stater väntas bli medlemmar inom kort.

Eurocontrol, med sina drygt 1 500 medarbetare, har sitt huvudkontor i Bryssel. Där ligger också CRCO (Central Route Charges Office), som är Eurocontrols enhet för undervägsavgifter, varom mera nedan. Orga-

nisationen har vidare en flygkontrollcentral i Maastricht i Nederländerna, ett experimentcenter i Brétigny-sur-Orge i Frankrike samt ett utbildningsinstitut för bl.a. utbildning av flygledare i Luxemburg.

Organisationens högsta beslutande organ "The Permanent Commission", i det följande kallad kommissionen, svarar för utformandet av organisationens allmänna policy. Kommissionen består av en eller flera representanter på ministernivå från respektive medlemsstat.

Den verkställande funktionen utövas av "The Agency", här benämnd Organet, vilket utgörs *dels* av en "Committee of Management", i det följande kallad den administrativa kommittén, bestående av militära och civila representanter från medlemsstaterna, *dels* av ett direktorat i vilket man samlat stabsresurser under ledning av en generaldirektör.

I såväl kommissionen som den administrativa kommittén har varje medlemsstat en röst. Rösterna har emellertid olika röstvärde till följd av de röstvägningsprinciper som tillämpas inom organisationen. Dessa medför att små stater har mindre inflytande än stora.

Eurocontrol styrs ytterst av två konventioner, *dels* den internationella Eurocontrolkonventionen om samarbete för luftfartens säkerhet, med i Bryssel 1981 vidtagna ändringar, i det följande kallad Eurocontrolkonventionen, *dels* den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter, i det följande kallad den multilaterala överenskommelsen. Eurocontrolkonventionen som ingicks den 13 december 1960 och trädde i kraft den 1 mars 1963, hade en giltighetstid på 20 år. Den blev föremål för omfattande ändringar 1981. Ändringsprotokollet, daterat den 12 februari 1981, trädde ikraft den 1 januari 1986 och konventionen i den ändrade lydelsen har en giltighetstid om 20 år från detta datum med automatisk förlängning om den inte sägs upp. Tillträde till Eurocontrolkonventionen medför automatiskt tillträde till den multilaterala överenskommelsen. Däremot kan en stat ansluta sig till den sistnämnda överenskommelsen utan att vara medlem i Eurocontrol. Organets stadga är intagen som en bilaga till Eurocontrolkonventionen.

Det främsta syftet med Eurocontrol var ursprungligen att tillskapa en organisation som skulle sköta flygtrafikledningstjänsten för såväl militär som civil flygtrafik i medlemsstaternas övre luftrum. Det visade sig emellertid att medlemsstaterna, trots betydande påtryckningar från såväl Europaparlamentet som EG-kommissionen, i mycket begränsad omfattning var beredda att överlåta kontrollen av sina luftrum till Eurocontrol. Organisationen kom därför att utöva flygtrafikledningstjänst endast i ett begränsat område i det övre luftrummet över Benelux-staterna och delar av dåvarande Västtyskland samt över Irland. Som en följd härav ändrade medlemsstaterna Eurocontrolkonventionen 1981 och den ursprungliga tanken att organisationen skulle utöva operativ trafikledning övergavs i praktiken. Eurocontrol kom nu i stället att definieras som ett planeringsorgan och planerings- och utvecklingsfrågor fick en framskjuten plats i verksamheten. Eurocontrol handhar efter konventionsändringen endast flygtrafikledningstjänsten inom det övre luftrummet av norra delen av det tidigare Västtyskland och Benelux-staterna.

Förutom dessa uppgifter handhar Eurocontrol för medlemsstaternas räkning samt för de stater som tillträtt den multilaterala överenskom-

melsen, hanteringen av undervägsavgifter. Undervägsavgift, eller "en route" avgift som är den internationella beteckningen, är den avgift som tas upp för utnyttjande av den flygtrafiktjänst och de navigeringshjälpmedel och andra hjälpmedel som den överflugna staten tillhandahåller inom sitt flyginformationspmråde dvs. det luftrum inom vilket man svarar för flygtrafiktjänsten. Avgiften omfattar den tjänst som tillhandahålls "undervägs", dvs. under hela flygningen bortsett från start och landning samt ut- och inflygning.

Danmark, Norge och Sverige ingick 1964 ett samarbetsavtal med Eurocontrol. Syftet med avtalet – som alltjämt är ikraft – var att säkerställa ett fortlöpande informationsutbyte avseende flygtrafiktjänsten.

Sverige har alltsedan januari 1991 haft observatörsstatus vid sammanträden i den administrativa kommittén och den utökade kommittén för undervägsavgifter.

## 5.2 Närmare om Eurocontrols uppgifter, särskilt i förhållande till ECAC och ICAO

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

År 1983 fick Eurocontrol i uppdrag att upprätta en central databank (CDB) för flödesplanering. Initiativet kom vid detta tillfälle från det europeiska regionala möte som Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) genomförde 1980. (ICAO beskrivs närmare i avsnitt 6.1.2).

När man inom ECAC sedan på allvar tog itu med de ökande kapacitetsproblemen inom flygtrafikledningssystemet och i luftrummet vände man sig också till Eurocontrol. På det tidigare nämnda ministermötet som hölls genom ECAC:s försorg i Frankfurt 1988 och som var det första i sitt slag enades man om en centralisering av flödesplaneringen. Eurocontrol fick i uppdrag att genomföra centraliseringen i två etapper, först genom att den nationella flödesplaneringen överfördes till fem regionala enheter och slutligen genom att informationen från de regionala enheterna samlades till en central enhet. Den gemensamma flödescentralen, Eurocontrol Central Flow Management Unit (CFMU) i Bryssel väntas tas i drift under hösten 1994.

Arbetet inom ECAC med att harmonisera och integrera flygtrafikledningstjänsten i Europa konkretiserades ytterligare genom antagandet av den s.k. ECAC-strategin vid det andra ministermötet 1990 i Paris. Vid ett tredje ministermöte våren 1992 beslöts om en särskild ECAC-strategi för flygplatser (APATSI, Airports/ATS Interface) samt en utvidgning av den tidigare antagna strategin för till fem ny tillkomna medlemsstater i ECAC. För att komma tillrätta med trängseln i luftrummet och på flygplatserna fordras enligt ECAC-strategin en harmonisering av de

nationella flygtrafikledningssystemen och senare även en integrering av desamma. En multilateral inriktning anges vara nyckeln till att förbättra effektiviteten i det europeiska systemet och få till stånd en varaktig lösning. Med harmonisering menas t.ex. att de begränsningar för trafiken som de nationella gränserna innebär i dagsläget undanröjs och att man därigenom uppnår ett effektivare flygtrafikledningssystem. Harmonisering innebär också att man ersätter tidsödande och ineffektiv manuell samordning och utväxling av meddelanden mellan kontrollcentraler och olika arbetspositioner med datameddelanden. I ett framtida läge med integrering skulle piloterna komma att uppleva det som om det var ett enda flygtrafikledningssystem i Europa. Eurocontrol fick i uppdrag att genomföra ECAC-strategin, vilket sker inom EATCHIP-projektet (European Air Traffic Control Harmonization and Integration Programme).

Samtliga europeiska länder bortsett från Serbien, Montenegro, Liechtenstein och Vatikanstaten har tillträtt Chicagokonventionen och deltar därmed i det arbete som utförs i ICAO:s regi. (En utförligare redogörelse för Chicagokonventionen finns i avsnitt 6.1.2). Normalt svarar ICAO för planeringen och samordningen av flygtrafiktjänsten inom de nio olika ICAO-regionerna. Detta sker genom regionala plandokument som ses över och uppdateras vid de regionala möten som genomförs inom respektive region med 5-10 års mellanrum. I Europaregionen med dess särskilda problem och komplexitet tillskapades i början av 1970-talet en särskild planeringsgrupp EANPG (European Air Navigation Planning Group) för att mer kontinuerligt bearbeta och uppdatera Europaplanen. Europaregionen, som ytmässigt omfattar bl.a. förutvarande Sovjetunionen, består av ett betydligt större antal stater än vad som ryms inom ECAC:s eller Eurocontrols ramar. Det har ansetts nödvändigt att det regionala arbetet inom ICAO:s ram fortsätter för att samordna planeringen inom hela regionen och mot angränsande regioner. I dessa sammanhang utnyttjas i hög grad den kompetens som Eurocontrol byggt upp.

## 6 Gällande rätt

Som ovan redovisats har Eurocontrol som sin huvudsakliga uppgift att planera och utveckla flygtrafikledningsrutiner för flyget inom ECAC-området. Därutöver handhar organisationen fastställandet och uppbärandet av undervägsavgifterna för medlemsstaternas räkning samt för de staters räkning som - utan att vara medlemmar i Eurocontrol - tillträtt den multilaterala överenskommelsen. De båda konventioner som styr Eurocontrols verksamhet, Eurocontrolkonventionen och den multilaterala överenskommelsen, innehåller bestämmelser rörande dessa frågor. Vidare återfinns i konventionerna bestämmelser om behörig domstol, erkännande och verkställighet av avgöranden rörande vissa avgifter för flygtrafiktjänsten samt föreskrifter angående immunitet och privilegier för organisationen och dess personal. I det följande redogörs

för gällande svensk rätt inom dessa områden samt i förekommande fall för de internationella konventioner och överenskommelser som Sverige är bundet av.

## 6.1 Flygtrafiktjänsten

### 6.1.1 Nationella regler

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

Luftfartsverket har möjlighet att uppdra åt innehavare av flygplats eller annan att ombesörja den flygtrafiktjänst som med hänsyn till förhållandena skäligen kan åläggas honom. Med stöd av luftfartsförordningens bestämmelser har Luftfartsverket utfärdat en stor mängd föreskrifter angående flygtrafiktjänstens närmare innehåll och utförande. Dessa behandlar exempelvis flygregler samt föreskrifter för flygtrafikledningspersonal.

Enligt 6 kap. 13 § luftfartslagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om avgifter för tjänster för luftfarten. I 75 § luftfartsförordningen delegeras befogenheten att meddela föreskrifter om avgifter för tjänster för luftfarten till Luftfartsverket. Dessa föreskrifter återfinns i luftfartstaxan för luftfartsverkets flygplatser m.m., del 1 och 2 (AIC A1/1993 resp. AIC A2/1993). Av taxans bestämmelser följer att avgift skall betalas för *dels* luftfartyg som använder civila flygplatser vilka förvaltas av Luftfartsverket, *dels* luftfartyg som framförs inom svensk flyginformationsregion (FIR), *dels ock* civila luftfartyg som använder militära flygplatser, vilka enligt avtal med Chefen för flygvapnet och Luftfartsverket upplåtits för reguljär civil trafik. För luftfartyg med högsta tillåtna startvikt, maximum take-off weight (MTOW), ej överstigande 2 000 kg utgörs avgifterna av landningsavgift, TNC-avgift<sup>2</sup> (Terminal Navigation Charge) samt undervägsavgift. För luftfartyg med högsta tillåtna startvikt överstigande 2 000 kg tillkommer security-avgift och passageraravgift. För dessa luftfartyg har också varje flygplats rätt att besluta om hangar- och par-

<sup>2</sup>Avgift som tas ut för flygtrafiktjänst som utförs i samband med inflygning.

keringsavgift. Betalningsskyldig för de aktuella avgifterna är luftfartygets ägare eller brukare.

Vid uppbyggnaden av luftfartstaxan har principen om kostnadsbaserad prissättning beaktats. Intäkterna bör således inte överstiga de faktiska kostnaderna för att tillhandahålla den aktuella tjänsten. Sverige är härvid bundet av de överväganden och rekommendationer angående principerna för prissättning som gjorts inom ICAO.

De avgifter som i detta sammanhang är av särskilt intresse är undervägsavgifterna, varför i det följande redogörs närmare för vad som gäller beträffande dessa.

Undervägsavgift skall betalas för luftfartyg som framförs inom svensk flyginformationsregion, FIR, och detta oavsett om flygningen sker enligt instrumentflygregler eller visuelflygregler. För luftfartyg med högsta tillåten startvikt (MTOW) av 5 700 kg eller mindre som är registrerat i Sverige utgår en särskild årsavgift vars storlek är beroende av luftfartygets vikt. För utlandsregistrerat luftfartyg i denna viktklass gäller som huvudregel att de skall betala en viss avgift per flygning inom svenskt FIR. Storleken på denna avgift är inte relaterad till flygsträckans längd och inte heller beroende av flygplanets vikt. Det finns emellertid möjlighet att i stället erlägga årsavgift. För luftfartyg med MTOW överstigande 5 700 kg betalas inte årsavgift utan för dessa gäller, oavsett om de är registrerade i Sverige eller inte, att undervägsavgiften beräknas efter en avgiftsformel där ett pris per avgiftsenhet multipliceras med dels en avståndsfaktor, dels en viktfaktor. Luftfartsverket har i enlighet med taxans bestämmelser möjlighet att meddela befrielse från undervägsavgift i vissa fall.

För militär flygverksamhet debiteras inte någon undervägsavgift. Kostnaden för undervägstjänsten regleras i ett särskilt avtal mellan Försvarsstaben och Luftfartsverket.

### 6.1.2 Internationella åtaganden

Sverige har tillträtt ett stort antal konventioner inom luftfartsområdet. Utformningen av den svenska luftfartslagstiftningen är följaktligen beroende av de internationella åtaganden som Sverige gjort. Bland de internationella överenskommelser som Sverige är bundet av bör i detta sammanhang särskilt nämnas konventionen den 7 december 1944 angående internationell civil luftfart, den s.k. Chicagokonventionen (Convention on International Civil Aviation). Sverige ratificerade konventionen 1946, (SÖ 1946 nr 2). Drygt 180 stater har anslutit sig till densamma.

Genom bestämmelserna i konventionen inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen, ICAO (International Civil Aviation Organization). ICAO:s ändamål och uppgift anges i konventionen vara "att utveckla principerna och tekniken för internationell luftfart samt att befärma planering och utveckling av internationell lufttrafik".

Vidare behandlar konventionen bl.a. utarbetandet av internationella normer. ICAO har att anta internationella normer samt förorda regler

och tillämpningsförfaranden avseende ett stort antal frågor inom luftfartsområdet. Dessa normer och rekommendationer utfärdar ICAO i form av bihang (annex) till konventionen. Hittills har 18 annex tillkommit, varav ett (Annex 11) rör Air Traffic Services, dvs. flygtrafikledning. Annexen är bindande för varje stat, såvida denna inte har meddelat ICAO att vederbörande stat inte kan tillämpa de fastställda normerna och rekommendationerna.

Förutom dessa normer och rekommendationer utfärdar ICAO s.k. Council Statements, vilka inte är bindande på samma sätt för medlemsstaterna, men som ändå kan sägas utgöra vägledande uttalanden från ICAO:s verkställande organ (dess råd) till medlemsstaterna. Rörande principerna för fastställande av avgifter för tjänster för luftfarten finns sådana uttalanden från ICAO, (Doc 9082/4), vilka anger principerna för avgiftsättningen. Denna skall enligt uttalandena vara kostnadsbaserad, dvs. avgiften får inte sättas högre än vad som motiveras av de faktiska kostnaderna för tillhandahållande av den aktuella tjänsten. Bland de kostnader som får täckas av avgifterna märks t.ex. personalkostnader och andra administrationskostnader, drift- och underhållskostnader, avskrivningar och räntekostnader, men självfallet också kostnader som är specifikt hänförliga till den tillhandahållna tjänsten. Till kostnader för exempelvis undervägshanteringen kan således även hänföras kostnader för meteorologiska tjänster och flyginformationstjänster m.m. Om den närmare utformningen av avgiftssystemet för undervägsavgifterna sägs att dessa som huvudregel skall sättas i relation till luftfartygets vikt samt flygsträckans längd. Avgiften skall, om möjligt, utformas som en avgift per flygning oavsett om undervägstjänsten tillhandahålls av en stat eller en grupp av stater.

## 6.2 Mål om betalningsskyldighet för undervägsavgifter

### 6.2.1 Behörig domstol

Avgifterna för tjänster för luftfarten, däribland undervägsavgifter, fastställs enligt vad som redovisats i avsnitt 6.1.1 ovan av Luftfartsverket. De beslut om avgift som Luftfartsverket fattar med stöd av luftfartstaxan är direkt verkställbara (se nedan under avsnitt 6.2.2). Någon tillämpning av bestämmelser rörande behörig domstol eller motsvarande blir således inte aktuell enligt nu gällande ordning.

### 6.2.2 Erkännande och verkställighet av utländska avgöranden

De grundläggande bestämmelserna om vilka avgöranden som är verkställbara i Sverige återfinns i utsökningsbalken (UB). Bland de exekutionstitlar som anges märks förvaltningsmyndighets beslut under förutsättning att det är särskilt föreskrivet att beslutet får verkställas. Att beslut angående avgift för tjänster för luftfarten får verkställas enligt utsökningsbalken följer av 6 kap. 13 § luftfartslagen. Den uppräkningslista som återfinns i 3 kap. 1 § UB av vilka exekutionstitlar som är verkställbara avser emellertid inte utländska avgöranden. För att en utländsk

exekutionstitel skall kunna verkställas här krävs att det är särskilt medgivet. Detta följer av 3 kap. 2 § UB. I sådana fall skall UB:s bestämmelser tillämpas såvida inte annat är föreskrivet. För att ett utländskt avgörande skall kunna verkställas här fordras således en bestämmelse i lag. Sådana bestämmelser grundar sig vanligen på Sveriges åtaganden enligt en konvention, men det finns även exempel på lagstiftning som tillkommit utan att det funnits någon konventionsreglering på området, exempelvis bestämmelserna om verkställighet av utländska avgöranden rörande adoption.

Någon författningsreglering som möjliggör erkännande och verkställighet av utländska avgöranden rörande betalningsskyldighet för avgifter för flygtrafiktjänst, dvs. för en offentligrättslig avgift av förevarande slag finns inte. För att ge en överblick kan det emellertid vara av intresse att här kort ge exempel på författningsreglering rörande erkännande och verkställighet av utländska avgöranden.

På civilrättens område finns anledning att särskilt nämna lagen (1992:794) med anledning av Sveriges tillträde till Luganokonventionen, genom vilken lag Luganokonventionen görs direkt tillämplig här. Lagen trädde i kraft den 1 januari 1993. Luganokonventionen gäller inom privaträttens område och omfattar inte straffrätten och inte heller frågor rörande skatter, tull och liknande offentligrättsliga spørsmål. Konventionen är inte tillämplig inom hela det privaträttsliga området. Så har exempelvis vissa familjerättsliga frågor undantagits, liksom konkurs- och skiljedomsförfaranden. Konventionen reglerar inte bara frågor angående erkännande och verkställighet utan behandlar bl.a. också domstols internationella behörighet, domsrätt samt vissa andra frågor som är aktuella redan under rättegången. Konventionen gäller i förhållandet mellan EFTA-länderna och EG-länderna men också mellan EFTA-länderna inbördes allt i den mån respektive land har tillträtt konventionen. Sverige tillträdde den 1 januari 1993. Luganokonventionen ersatte de generella verkställighetskonventioner som gällde mellan staterna. Luganokonventionen ersätter däremot inte de konventioner som konventionsstaterna har ingått eller kan komma att ingå på speciella områden. Sådana konventioner finns exempelvis inom transporträttens område. Här kan t.ex. nämnas 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF), som införlivats genom lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik. Vidare kan nämnas 1973 års Haagkonvention om erkännande och verkställighet av avgöranden rörande underhållsskyldighet, se lagen (1976:108) om erkännande och verkställighet av utländskt avgörande angående underhållsskyldighet.

På straffrättens område kan nämnas lagen (1963:193) om samarbete med Danmark, Finland, Island och Norge ang. verkställighet av straff m.m. samt lagen (1972:260) om internationellt samarbete rörande verkställighet av brottmålsdom, vilka möjliggör att utländska brottmålsdomar i vissa fall kan verkställas här och vilka båda bygger på internationella överenskommelser.

På det offentligrättsliga området slutligen finns lagen (1969:200) om uttagande av utländsk tull, annan skatt, avgift eller pålaga, som möjliggör exekution här i de fall överenskommelse därom träffats med den

## 6.3 Immunitet och privilegier

Sverige är part i och bundet av ett flertal internationella överenskommelser, vilka rör medlemskap i internationella organisationer och organ. Överenskommelser av detta slag innehåller vanligen bestämmelser om immunitet och privilegier för organisationen ifråga liksom för personer med anknytning till denna. Bestämmelserna avser ofta immunitet för organisationen mot rättsligt förfarande, okränkbarhet för organisationens lokaler och arkiv samt immunitet och skatte- och tullprivilegier för personer som är knutna till organisationen. Bland dessa överenskommelser kan särskilt nämnas konventionen den 13 februari 1946 rörande Förenta nationernas privilegier och immunitet samt konventionen den 21 november 1947 om privilegier och immunitet för Förenta nationernas fackorgan. Vidare kan nämnas Wienkonventionerna år 1961 och 1963 rörande diplomatiska respektive konsulära förbindelser. De bestämmelser om immunitet och privilegier som finns i internationella överenskommelser som Sverige har tillträtt har införlivats med svensk rätt genom lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall. Enligt 4 § i nämnda lag skall sådana internationella organ och därtill knutna personer som anges i bilagan till lagen åtnjuta immunitet och privilegier enligt vad som bestäms i stadga eller avtal som är ikraft i förhållande till Sverige.

## 7 Konventionernas huvudsakliga innehåll

### 7.1 Allmänt

Som tidigare angetts styrs Eurocontrols verksamhet övergripande av Eurocontrolkonventionen vilken är fogad som *bilaga 1* till denna proposition. Eurocontrols uppgift att handha hanteringen av undervägsavgifter för bl. a. medlemsstaternas räkning regleras av den multilaterala överenskommelsen. Denna återfinns som *bilaga 2*. I det följande lämnas en översikt av innehållet i de båda konventionerna. För det fall de enskilda bestämmelserna fordrar utförligare kommentarer kommer hänvisning att göras till de avsnitt som behandlar de frågor som den aktuella bestämmelsen reglerar.

### 7.2 Eurocontrolkonventionen

*Artiklarna 1 och 2* anger ändamålet med tillskapandet av Eurocontrol, dess verksamhetsområde, organisation och uppgifter. Där sägs således inledningsvis att de fördragsslutande staterna för att stärka samarbetet

- fastställa gemensamma mål inom luftfartsområdet med avseende på flygtrafikledningstjänster och anordningar,
- utarbeta planer för avancerad utbildning, forsknings- och utvecklingsprogram med avseende på anordningar och tjänster för säkerhet, effektivitet och snabbhet i flygtrafikflödet,
- samordna alla andra åtgärder för att trygga ett säkert och välordnat flygtrafikflöde,
- inrätta en gemensam fond av erfarenheter avseende såväl drifts- som tekniska och ekonomiska aspekter av luftfarten,
- samordna flödesplaneringen genom att införa ett internationellt flödesplaneringssystem för att säkerställa ett effektivt utnyttjande av luftrummet. För de angivna ändamålen tillskapades Eurocontrol med säte i Bryssel.

Av *artikel 2* framgår närmare de uppgifter som organisationen skall åta sig. I första punkten återfinns de uppgifter som närmast rör planering, harmonisering och vidareutveckling av flygtrafikledningstjänsten. Där anges också organisationens uppgift inom områdena för såväl utbildning- och forskning som utveckling av ny teknik inom luftfartsområdet. Organisationens uppgifter i förhållande till den Internationella civila luftfartsorganisationen och andra internationella organisationer anges också. Slutligen sägs att organisationen för de fördragsslutande staternas räkning och för de staters räkning som är parter till den multilaterala överenskommelsen skall fastställa och uppbära undervägsavgifter.

Utöver de uppgifter som ovan redovisats kan Eurocontrol även ges befogenhet att installera och driva flygtrafikledningstjänsten för en fördragsslutande stats räkning samt att handha avgiftshanteringen för avgifter inom luftfartsområdet som inte täcks av den multilaterala överenskommelsen. Möjligheten att överlåta avgiftshanteringen till Eurocontrol finns även för icke-medlemsstater. För deras räkning står Eurocontrol även till förfogande för bl.a. flödesplanering och för planering och anskaffning av flygtrafiktjänster och utrustning. I samtliga dessa fall krävs dock en särskild begäran från den stat som önskar ta Eurocontrols tjänster i anspråk.

*Artikel 3* anger konventionens fysiska tillämpningsområde till de flyginformationsregioner, FIR, vilka utgör de fördragsslutande staternas luftrum. Inom de fördragsslutande staternas flyginformationsregioner anges att konventionen är tillämplig på flygtrafiktjänst "en route", i terminalområden samt vid flygplatser.

Eurocontrols status som juridisk person framgår av *artikel 4*.

Kommissionens sammansättning och uppgifter regleras i *artiklarna 5 och 6*. Kommissionen skall vara sammansatt av företrädare för de fördragsslutande staterna vilka har rätt att utse flera delegater. Varje stat har emellertid endast en röst.

Kommissionens beslut fattas efter omröstning bland de fördragsslutande staterna och är bindande för dessa. Detta följer av *artikel 7*.

Besluten skall vara enhälliga. Det finns möjlighet för en stat ett meddela en avvikande mening (reservera sig) från ett beslut rörande vissa i artikeln närmare angivna frågor, för det fall överordnade nationella hänsyn så kräver. Kommissionen skall i sådana fall antingen ändra sitt tidigare beslut eller meddela villkor eller begränsningar för avvikelsen. För beslut i vissa frågor räcker det att beslutet fattats med viss majoritet och efter ett särskilt vägningsförfarande av de avgivna rösterna. Närmare bestämmelser härom återfinns i *artiklarna 7 och 8*. Huvudprincipen för röstvägningen är att antalet röster fastställs i relation till den fördragsslutande statens procentuella andel av staternas totala årliga bidrag till organisationens budget.

*Artiklarna 9-13* behandlar procedurfrågor, kommissionens befogenhet att företräda Eurocontrol i organisationens kontakter med stater och internationella organisationer, den interna fördelningen av befogenheter inom Eurocontrol samt bestämmelser om vad avtal mellan Eurocontrol och andra internationella organisationer eller stater skall innehålla.

Eurocontrols rätt att också utföra vad som ålagts organisationen inom de fördragsslutande staternas territorier kommer till uttryck i *artikel 14*. I denna sägs att de fördragsslutande staterna skall, när det behövs för att Eurocontrol skall få tillgång till mark för sina installationer, tillmäta dessa behov karaktären av samhällsintresse för att möjliggöra expropriation eller motsvarande förfarande. Staterna förbinder sig också enligt punkten 3 att inte diskriminera Eurocontrol vid tillämpningen av intern rätt rörande restriktioner i äganderätten till fast egendom. I de fall Eurocontrol gör installationer skall således Eurocontrols behov tillmätas karaktären av samhällsintresse på samma sätt som gäller för inhemska tjänster för samma ändamål.

Föreskrifter som behandlar Eurocontrols skyldigheter gentemot de stater som givit organisationen i uppdrag att ombesörja flygtrafikledningstjänsten för deras räkning finns i *artiklarna 15-17*. Eftersom detta inte är aktuellt för Sveriges vidkommande saknas anledning att här närmare redovisa konventionens bestämmelser i dessa frågor.

*Artiklarna 18-24* samt *artikel 26* reglerar frågor om immunitet och privilegier för organisationen som sådan liksom för personer med anknytning till densamma. Här återfinns således bl.a. bestämmelser rörande okränkbarhet för organisationens installationer och arkiv, immunitet för dess egendom och tillgångar mot rekvisition, konfiskation, expropriation och liknande åtgärder samt föreskrifter om befrielse från valutarestriktioner, tullar och skatter. Konventionens närmare innehåll i dessa avseenden kommer att närmare redovisas i avsnitt 10.4.

*Artiklarna 25 och 27* innehåller bestämmelser rörande Eurocontrols ansvar och skyldigheter gentemot de fördragsslutande staterna.

För det fall Eurocontrol givits i uppdrag att handha flygtrafikledningstjänsten för en stats räkning finns i *artiklarna 28 och 29* ytterligare bestämmelser härom. För det närmare innehållet i konventionen i denna del hänvisas till den bilagda konventionstexten.

*Artikel 30* innehåller en bestämmelse av innebörd att de fördragsslutande staterna dels erkänner nödvändigheten av att Organet har en balanserad ekonomi dels påtar sig ansvaret för att - inom de ramar som

anges i Organets stadga – ställa skäligen ekonomiska resurser till Organets förfogande.

Prop. 1993/94:104

Tvister med avseende på tillämpningen eller tolkningen av konventionen skall, om de inte kunnat slutas genom direkta förhandlingar eller på annat sätt, hänskjutas till skiljedom. Detta framgår av *artikel 31*, som också innehåller föreskrifter i övrigt rörande skiljeförfarandet.

I *artikel 32* fastslås att Organets stadga liksom de ändringar som görs i den gäller inom de fördragsslutande staternas territorier. Vidare gäller att stadgeändringar fordrar enhälligt godkännande av kommissionen. I vissa uppräknade frågor äger dock inte kommissionen rätt att vidta stadgeändringar.

Att konventionens bestämmelser inte påverkar de fördragsslutande staternas handlingsfrihet i händelse av krig och undantagstillstånd framgår av *artikel 33*.

De fördragsslutande staterna skyldighet att tillförsäkra Eurocontrol kontinuitet i de tjänster som det allmänna tillhandahåller framgår av *artikel 34*.

Av slutbestämmelserna, *artiklarna 35 och 36*, framgår bl.a. att konventionens giltighetstid är tjugo år från den dag då det ändringsprotokoll som öppnades för undertecknande i Bryssel den 12 februari 1981 trädde i kraft, vilket var 1986. Giltighetstiden förlängs automatiskt med fem år, såvida inte den fördragsslutande stat som önskar frånträda konventionen senast två år före utgången av den löpande perioden tillkännager sin avsikt att frånträda konventionen. Anslutning till konventionen av annan stat än signatärstaterna förutsätter dels kommissionens enhälliga godkännande, dels att staten samtidigt deponerar ett instrument om anslutning till den multilaterala överenskommelsen. Tillträde till Eurocontrolkonventionen förutsätter således att staten ifråga samtidigt tillträder den multilaterala överenskommelsen. Anslutningen träder i kraft från och med den första dagen i den andra månaden efter deposition av anslutningsinstrumentet, vilken skall ske hos den belgiska regeringen. Konventionen har upprättats på de tyska, engelska, franska, holländska och portugisiska språken. Vid bristande överensstämmelse mellan texterna har den franska texten företräde.

Organets stadga utgör en bilaga till konventionen. Stadgan innehåller bestämmelser för Organets verksamhet. Någon anledning att närmare kommentera innehållet i varje enskild bestämmelse finns inte. Här skall emellertid redovisas några bestämmelser som kan vara av särskilt intresse.

*Artikel 19* anger principerna för hur de fördragsslutande staternas årliga bidrag till organisationens budget skall beräknas. Således skall 30 % av bidraget utgöra ett belopp som står i viss relation till den aktuella statens bruttonationalprodukt. De resterande 70 % skall beräknas i relation till storleken av den aktuella statens "route facility cost-base", dvs. kostnadsbasen för undervägsavgiften. En särskild spärregel finns emellertid som medför att ingen stat kan åläggas att betala mer än 30 % av staternas totala bidrag till Eurocontrol.

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

Av *artikel 1* framgår sålunda de fördragsslutande parternas enighet om att anta en gemensam policy härför inom respektive stats flyginformationsregion, FIR, samt att anförtro hanteringen till Eurocontrol. För detta ändamål utökas Eurocontrols permanenta kommission och permanenta kommitté med företrädare för de fördragsslutande stater som inte är medlemmar av Eurocontrol. De sålunda tillskapade beslutande respektive verkställande organen benämns den utökade kommissionen respektive den utökade kommittén.

Enligt huvudregeln har varje stat en röst i den utökade kommissionen. Detta framgår av *artikel 2*. För beslut i vissa frågor används ett system med viktade röster. Till dessa bestämmelser återkommer regeringen vid redovisningen av innehållet av *artikel 6*.

De generella ramarna för kommissionens arbete fastslås i *artikel 3*, vari också anges de uppgifter som ankommer på kommissionen enligt överenskommelsen. Det gemensamma systemet för undervägsavgifter skall upprättas på ett sådant sätt att avgifterna fastställs enligt en formel som dels beaktar de kostnader som de fördragsslutande parterna har för flygtrafikfjäns och hjälpmedel en route samt för det praktiska genomförandet av systemet, dels tar hänsyn till de kostnader som Eurocontrol vidkänns för avgiftshanteringen. Vidare sägs att det gemensamma systemet skall bygga på att undervägsavgifterna skall uppbäras av Eurocontrol som en enhetsavgift per flygning. För att genomföra det sålunda angivna ändamålet anges därefter i artikeln vad som ankommer på kommissionen i detta hänseende. Utöver dessa uppgifter, som hänför sig till fastställande av undervägsavgifterna, har den utökade kommissionen även vissa andra uppgifter vilka normalt ankommer på ett beslutande organ av förevarande slag.

Som huvudregel har varje fördragsslutande stat en röst i den utökade kommittén. Detta framgår av *artikel 4*. Förfarandet med viktade röster förekommer i vissa fall.

*Artikel 5* innehåller bestämmelser om den utökade kommitténs uppgifter och fordrar inte någon närmare kommentar. I denna del hänvisas till den bilagda överenskommelsen.

Enligt huvudregeln i *artikel 6* skall beslut som den utökade kommissionen fattar och som rör systemet för undervägsavgifterna vara enhälliga. Besluten är bindande för de fördragsslutande staterna. För det fall enighet inte kan uppnås kan dock beslut fattas med två tredjedels majoritet av de angivna rösterna. De stater som av överordnade nationella hänsyn inte kan tillämpa ett sådant beslut skall meddela detta till den utökade kommissionen och ange skälen härför. För vissa övriga i artikeln angivna beslut av den utökade kommissionen och den utökade kommittén krävs inte enhällighet. Det räcker då med tvåtredjedels majo-

ritet av avgivna röster för det fall rösterna omfattar den vägda majoriteten av medlemsstaterna i Eurocontrol enligt det särskilda röstvägningsförfarande som parterna enats om. Artikel 8 hänvisar till bilaga 2 till den multilaterala överenskommelsen som bl.a. utgörs av Eurocontrolkonventionens röstvägningsregler (artikel 8). Dessa har berörts i avsnittet rörande Eurocontrolkonventionens innehåll, till vilket hänvisas.

I *artiklarna 7 och 8* fastslås Eurocontrols befogenhet att dels i enlighet med tillämpliga regler fastställa de undervägsavgifter som skall erläggas för varje flygning i det luftrum som definierats i artikel 1, dels uppbära dessa avgifter. Avgifterna skall utgöra en enhetsavgift vilken erläggs för varje flygning. Avgiften skall betalas till Eurocontrols huvudkontor och utgörs av en enda fordran.

Betalningsskyldig för avgiften ifråga är den som var brukare av luftfartyget vid tidpunkten för flygningen. För det fall brukarens identitet är okänd skall som brukare anses luftfartygets ägare, såvida han inte kan visa vem som i annat fall var brukare. Föreskrifterna om vem som är betalningsskyldig finns i *artiklarna 9 och 10*.

Vissa bestämmelser om indrivning anges i *artiklarna 11 och 12*. För det fall en fordran förfallit till betalning och gäldenären inte betalar så får åtgärder för indrivning vidtas. Dessa får vidtas av Eurocontrol, men organisationen har tillagts befogenhet att uppdra åt en fördragsslutande stat att vidta ifrågavarande åtgärder. Det förfarande som kan bli aktuellt kan vara endera ett rättsligt eller ett administrativt förfarande, beroende på vilket som tillämpas i den stat där det inleds. Det ankommer på de fördragsslutande staterna att underrätta Eurocontrol om vilket förfarande som staterna tillämpar, *artikel 12*.

Enligt *artikel 14* ges Eurocontrol även befogenhet att vidta rättsliga åtgärder i stater som inte är parter till den multilaterala överenskommelsen.

Ett stort antal av överenskommelsens bestämmelser rör frågor om domstols eller administrativ myndighets behörighet samt om erkännande och verkställighet av avgöranden rörande undervägsavgifter. Överenskommelsen innehåller inte någon uttömmande reglering av de frågor som rör erkännande och verkställighet av ifrågavarande avgöranden, utan hänvisar tvärtom till de bestämmelser som gäller i den anmodade staten för det fall överenskommelsen inte behandlar frågan, *artikel 19 andra punkten*. På vissa punkter innehåller emellertid överenskommelsen detaljerade föreskrifter rörande behörighet samt erkännande och verkställighet. Här följer en genomgång av dessa bestämmelser.

Forumreglerna återfinns i *artikel 13*. Sålunda skall åtgärder för indrivning inom den fördragsslutande statens territorium vidtas där gäldenären har sitt hemvist eller säte. Detta är huvudregeln. För det fall gäldenären saknar hemvist eller säte inom en fördragsslutande stats territorium skall han i stället sökas där han har ett "place of business", vilket närmast motsvaras av begreppet "driftställe". Skulle forum saknas enligt ovanstående regler skall åtgärder för indrivning vidtas där gäldenären har tillgångar. I sista hand anges att gäldenären skall sökas där Eurocontrol har sitt huvudkontor, dvs. i Bryssel.

Den grundläggande förutsättningen för att ett avgörande skall erkännas och verkställas i en fördragsslutande stat är att det rör sig om ett avgörande rörande betalningsansvar för undervägsavgifter. Detta följer redan av *artikel 1*, som anger tillämpningsområdet för den multilaterala överenskommelsen. De närmare förutsättningarna framgår av *artikel 15*, som behandlar vilka typer av avgöranden som skall erkännas och verkställas i en fördragsslutande stat. Först och främst uppställs kravet att avgörandet skall vara meddelat i en fördragsslutande stat. Därutöver skall det vara endera ett slutligt avgörande av en domstol eller en administrativ myndighets avgörande som varit möjligt att överklaga när det gavs men i de fall det inte överklagats ändock blivit slutligt. De fall som omnämns är *dels* när domstolen avslagit överklagandet genom ett slutligt avgörande, *dels* när överklagandet dragits tillbaka, *dels ock* när tiden för att fullfölja överklagandet försuttits.

I *artikel 16* görs en uppräknig av de omständigheter som skall medföra att ett avgörande inte skall erkännas eller verkställas. Sålunda anges för det första att bristande behörighet enligt *artikel 13* utgör en sådan omständighet. Vidare utgör "ordre public" vägransgrund, dvs. att avgörandet är uppenbart oförenligt med grunderna för rättsordningen. Därutöver anges att erkännande och verkställighet skall vägras i de fall gäldenären inte i tillräckligt god tid underrättats om det rättsliga förfarandet eller en administrativ myndighets avgörande för att göra det möjligt för honom att ta tillvara sina intressen i processen. Likaså utgör litispensens vägransgrund liksom det förhållandet att avgörandet är oförenligt med ett avgörande rörande samma undervägsavgift som meddelats i den anmodade staten. Slutligen innehåller den multilaterala överenskommelsen en föreskrift av innebörd att en lagvalsregel tillmäts betydelse som vägransgrund. I enlighet därmed skall erkännande och verkställighet vägras i de fall domstolen eller den administrativa myndigheten avgjort en preliminär fråga rörande i artikeln särskilt uppräknade förhållanden i strid med en internationell privaträttslig bestämmelse som gäller i den anmodade staten. Detta förhållande skall emellertid inte utgöra vägransgrund om resultatet ändock skulle blivit det samma vid tillämpningen av den anmodade statens internationellt privaträttsliga bestämmelser.

Som en grundläggande förutsättning för att ett avgörande skall vara verkställbart i den anmodade staten anges i *artikel 17* att det skall kunna verkställas i ursprungsstaten. För det fall detta är möjligt skall sedan själva förfarandet för verkställighet ske enligt den anmodade statens lag.

*Artikel 19* slår fast att verkställighet inte får vägras i andra fall än de som anges i *artikel 16*. Att avgörandet för att vara verkställbart också skall vara verkställbart i ursprungsstaten utgör som ovan påpekats en grundförutsättning och återfinns inte bland vägransgrunderna. Ett avgörande får inte omprövas i sak i den anmodade staten.

Som tidigare redovisats skall den anmodade statens lagar tillämpas på förfarandet för erkännande och verkställighet såvida inte annat följer av den multilaterala överenskommelsens bestämmelser. Denna uppställer emellertid vissa krav på vilka handlingar som skall fogas till ansöknigen. Dessa krav framgår av *artikel 18*.

Eurocontrols skyldighet att redovisa indrivna belopp till de fördragslutande staterna regleras av *artiklarna 20 och 21*. För det fall en fördragslutande stat haft kostnader för indrivning skall dessa debiteras Eurocontrol.

De fördragslutande staternas myndigheter åläggs en allmän skyldighet att samarbeta med organisationen vid hanteringen av undervägsavgifterna, *artikel 22*.

För det fall den utökade kommittén enhälligt beslutat att avstå från indrivning av en fordran ankommer det på respektive stat att bestämma om åtgärder för indrivning skall vidtas eller inte. I dessa fall upphör överenskommelsens bestämmelser om indrivning samt om erkännande och verkställighet att gälla, *artikel 23*.

I *artikel 24* anges att överenskommelsens bestämmelser inte utgör ett hinder mot de fördragslutande staternas handlingsfrihet i händelse av krig eller undantagstillstånd.

Twister om tolkning eller tillämpning av den multilaterala överenskommelsen som inte kunnat lösas genom förhandlingar eller någon annan metod skall på begäran av någon av de tvistande parterna hänskjutas till skiljedomstol. Detta följer av *artikel 25*, som också innehåller föreskrifter om skiljeförfarandet i övrigt.

*Artiklarna 26–30* utgör slutbestämmelser och behandlar bl.a. ratifikation, ikraftträdande, anslutning och bundenhet. Av artiklarna innehåll framgår bl.a. att varje stat får ansluta sig till den multilaterala överenskommelsen, men att detta förutsätter ett enhälligt godkännande av den utökade kommissionen. Detta gäller dock inte i de fall en europeisk stat ansluter sig till Eurocontrolkonventionen, som ju enligt vad som ovan redovisats under avsnitt 6.1 förutsätter en samtidig anslutning till den multilaterala överenskommelsen. Förutsättningarna för anslutning till den multilaterala överenskommelsen i dessa fall följer i stället av de föreskrifter som gäller anslutning till Eurocontrolkonventionen. Anslutningsinstrumentet skall deponeras hos den belgiska regeringen och anslutningen träder ikraft den första dagen i den andra månaden efter deponering av anslutningsinstrumentet.

För stater som tillträtt Eurocontrolkonventionen gäller att dessa är bundna av den multilaterala överenskommelsen under samma tidsperiod som de är bundna av Eurocontrolkonventionen. För andra stater gäller en bundenhet om fem år. Detta följer av *artikel 29*, som också anger regler för frånträde av överenskommelsen.

Överenskommelsen är upprättad på det tyska, engelska, spanska, franska, nederländska och portugisiska språken som alla har samma giltighet. Vid bristande överensstämmelse skall dock den franska texten ha företräde, *artikel 30*.

Den multilaterala överenskommelsen biläggs denna proposition som *bilaga 2*. Bilagorna till överenskommelsen har utelämnats. Bilaga 1 till den multilaterala överenskommelsen utgör en förteckning av de fördragslutande staternas flyginformationsregioner. Denna saknar intresse i detta sammanhang. Den multilaterala överenskommelsens bilaga 2 består dels av ett utdrag ur Eurocontrolkonventionen innehållande röst-

## 8 Närmare om undervägsavgifterna

I avsnittet rörande konventionernas huvudsakliga innehåll har i avsnitt 7.2 redogjorts för den multilaterala överenskommelsens regelverk rörande bl.a. fastställande av undervägsavgifter, dvs. den traktatmässiga grunden för avgiftssättningen inom Eurocontrol-systemet. I avsnitt 6.1 har redovisats den judiciella grunden för det svenska systemet. Det kan emellertid finnas anledning att något närmare studera hur Eurocontrols system ser ut i praktiken och i vad mån det skiljer sig från det svenska systemet. I de följande avsnitten kommer dessa frågor därför att belysas ytterligare.

### 8.1 Beskrivning av Eurocontrols system för fastställande av undervägsavgifterna

Eurocontrols system för fastställande av undervägsavgifternas storlek vilar, liksom det svenska systemet, på principen om kostnadsbaserad prissättning. Eurocontrol följer här de föreskrifter och rekommendationer som ICAO utfärdat rörande principerna för prissättning av tjänsterna för flygtrafiktjänsten. Principen om kostnadsbaserad prissättning, som ju innebär att intäkterna från undervägsverksamheten inte får överstiga de faktiska kostnaderna för att tillhandahålla tjänsten (se avsnitt 6.1.2), har medfört att Eurocontrol arbetar efter en modell som illustreras av följande exempel.

Exemplet beskriver hur man bestämmer undervägsavgiften för 1993. Varje medlemsstat tar under 1992 fram en budget för de kostnader för verksamheten som beräknas för 1993. I denna s.k. kostnadsbas ingår alla kostnader som kan knytas till undervägsverksamheten (verksamheten "en route"), såsom personalkostnader, drift- och underhållskostnader, avskrivningar och räntekostnader. Även kostnader för administration, meteorologiska tjänster och flyginformationstjänst ingår. Kostnadsbasen fördelas sedan på den prognosticerade flygtrafik som finns för 1993. Här är att märka att varje stat får sin egen avgiftsnivå beroende på hur stor kostnadsbas och flygtrafikvolym respektive stat har.

Vad sedan gäller principerna för återbetalning av undervägsavgifterna till respektive stat gäller följande. Eftersom undervägsavgifterna inte får överstiga de faktiska kostnaderna görs en avstämning efter varje år för att kontrollera utfallet. I exemplet ovan kommer man under 1994 att kontrollera det verkliga utfallet för 1993. För det fall det skulle visa sig att inbetalda avgifter överstiger kostnaderna för verksamheten sker en utjämning. Skillnaden mellan inbetalda avgifter och kostnader för tjänsten för undervägsverksamheten överförs till kommande år, i detta exempel således till 1995. För det fall en stat t.ex. fått 10 miljoner kr mer

i intäkter/avgifter än vad som motsvaras av kostnader för verksamheten minskas det totala avgiftsuttaget för 1995 i motsvarande mån. I ett fungerande system kommer intäkter och kostnader att på lång sikt att vara exakt lika stora, vilket gör att principen om kostnadsbaserad pris-sättning följs.

Eurocontrols avgiftsmodell har tagit sig uttryck i en beräkningsformel som i korthet kan beskrivas enligt följande. För en flygning som passerar genom luftrum omfattande flera fördragsslutande stater sammanställs en faktura, som motsvarar summan av avgifterna genererade i de berörda staterna. Den nationella avgiften för en flygning beräknas som produkten av priset per avgiftsenhet och antalet avgiftsenheter för flygningen. Priset per avgiftsenhet beror på kostnadsnivån i den aktuella staten och antalet avgiftsenheter för en given flygning räknas fram med ledning av flygsträckans längd och luftfartygets vikt. Kostnadsbasen ligger till grund för den största delen av priset per avgiftsenhet, men därutöver debiterar Eurocontrols enhet för avgiftshantering, CRCO, en administrativ avgift. (För 1993 uppgår denna avgift till 0,4 ecu per avgiftsenhet). Det fastställda priset per avgiftsenhet publiceras av såväl den fördragsslutande staten som Eurocontrol.

Vissa slags flygningar är undantagna från undervägsavgifter enligt Eurocontrols regelverk. Dessutom har en fördragsslutande stat rätt att inom sitt eget luftrum undanta vissa flygningar från erläggande av undervägsavgifter, nämligen *dels* flygningar som genomförs helt inom eget luftrum (inrikes flygningar), *dels* militära flygningar från alla stater, *dels* ock skolflygningar genomförda uteslutande med avsikt att erhålla, förnya eller bibehålla flygcertifikat eller kvalifikationer hos flygande personal. I de fall en fördragsslutande stat medgivit undantag från avgiftsplikt svarar den aktuella staten för kostnaderna för dessa flygningar.

Inom Eurocontrol pågår för närvarande en översyn av den avgiftsformel som tillämpas i dagsläget. Syftet med denna är att försöka finna en formel som på ett tydligare sätt speglar de marginalkostnader som uppkommer när flygtrafiktjänsten måste ta hand om mer trafik.

## 8.2 Det svenska systemet jämfört med Eurocontrols

Vid en jämförelse mellan den avgiftsformel som Eurocontrol tillämpar och den svenska kan följande huvudsakliga skillnader noteras.

Sättet att beräkna avståndsfaktorn och vikt faktorn skiljer sig åt. Vidare tillämpar Eurocontrol en lägsta viktgräns om 2 000 kg (i Sverige 5 700 kg med möjlighet till årsavgift för luftfartyg med en högsta tillåtna startvikt understigande denna vikt). Flygningar ovanför 61:a breddgraden behandlas inte med en konstant avståndsfaktor i Eurocontrols system till skillnad från vad som gäller i Sverige. Slutligen är flygningar som sker enligt visuelflygregler befriade från undervägsavgifter enligt Eurocontrols regelsystem, liksom även vissa andra flygningar.

En övergång från det svenska systemet till Eurocontrols avgiftsformel skulle inte innebära några dramatiska förändringar beträffande avgifts-

skyldigheten. Statens årliga intäkter från undervägsverksamheten uppgår till ca 540 miljoner kr. Intäkternas storlek kommer efter en övergång till Eurocontrols system i princip att vara oförändrade.

## 9 Allmän motivering

### 9.1 Sveriges tillträde till konventionerna

#### 9.1.1 Behovet av samarbete

**Regeringens förslag:** Riksdagen skall godkänna konventionerna.

**Skälen för regeringens förslag:** Den kraftigt ökande flygtrafiken i Europa under senare delen av 1980-talet har lett till den omfattande integrerings- och harmoniseringsprocess av det europeiska flygtrafikledningssystemet som nu pågår i Europa. I denna process har Eurocontrol kommit att spela en alltmer framträdande roll, bl.a. genom den centrala funktion organisationen fått i genomförandet av den s.k. ECAC-strategin, EATCHIP. Den roll som ICAO traditionellt haft som det ledande organet för utveckling och planering av flygtrafiktjänsten i bl.a. Europa har delvis övertagits av Eurocontrol. Organisationen har utvecklats till det ledande organet för framtida utveckling, planering och implementering av flygtrafiktjänsten i Europa. För Sveriges möjligheter att i framtiden aktivt kunna medverka i denna process och i realiteten påverka utvecklingen i önskvärd riktning är ett medlemskap i Eurocontrol av stor betydelse. Sveriges möjligheter till inflytande i organisationens verksamhet blir i och för sig begränsade med tanke på de röstvägningsprinciper som tillämpas vid beslutsfattandet i Eurocontrols beslutande organ. Det finns emellertid ett stort antal frågor bl.a. rörande utvecklingen av flygtrafiktjänsten i Europa där de nordiska länderna har ett gemensamt intresse och där det samlade nordiska inflytandet kan komma att visa sig vara inte helt obetydligt.

Ett medlemskap i Eurocontrol för Sveriges del kan också ses som en helt naturlig och logisk följd på det engagemang som Sverige redan har i andra internationella organ på luftfartens område. Förutom att Sverige såsom medlem i ICAO är delaktigt i den verksamhet som ICAO bedriver deltar ju Sverige aktivt i det arbete som utförs inom ECAC. Sverige har såsom medlem i ECAC ställt sig bakom de gemensamma uttalanden som gjorts vid de ministermöten som hållits i ECAC:s regi, innebärande en rekommendation för medlemsstaterna att söka medlemskap i Eurocontrol. Även i andra sammanhang har Sverige uttalat en avsikt om ett möjligt framtida medlemskap i organisationen. Avtalet mellan Sverige, Norge och EEG om civil luftfart, m.m., som ingicks 1991 (prop. 1991/92:29) innehåller således förutom huvudavtalet ett protokoll nr 3 i vilket de avtalsslutande staterna gör vissa gemensamma uttalanden rörande Eurocontrol. Förutom att parterna i protokollet bekräftar behovet av att lösa problemen med lufttrafikstockningar i

Europa och vikten av det arbete som utförs av Eurocontrol, uttalas där att en anslutning till Eurocontrolkonventionen allvarligt bör övervägas av EG:s medlemsstater. Sverige har således redan i olika sammanhang gjort uttalanden till förmån för ett kommande medlemskap i Eurocontrol.

Den största nyttan med en anslutning till Eurocontrolkonventionen ligger helt naturligt i de möjligheter som därvid ges att aktivt delta i Eurocontrols verksamhet rörande tillskapandet av ett intereuropeiskt system för flygtrafikledning och flödesplanering, samt att i full utsträckning kunna utnyttja de tjänster som Eurocontrol därvid har att erbjuda.

Ett svenskt medlemskap skulle emellertid troligtvis även få positiva effekter för svensk industri. Det pågående arbetet med att förbättra kapaciteten för flygtrafiktjänsten inom Europa kommer att kräva omfattande investeringar i ny teknik inom elektronikområdet, ett område där svensk industri är väl representerad. Svenska företags möjligheter att hävda sig på denna marknad skulle med all sannolikhet förbättras genom ett medlemskap, eftersom man inte helt kan bortse från att leverantörens nationalitet kan spela viss roll vid valet av eljest likvärdiga alternativ. En anslutning skulle också förbättra svensk industris förutsättningar till insyn och kunskapsinhämtande inom verksamhetsområdet.

Eurocontrol har emellertid verksamhetsområden där fördelarna med ett svenskt medlemskap inte är lika påtagliga, men där Sverige ändå har mycket att vinna. Vid Eurocontrols utbildningsinstitut i Luxemburg och forsknings- och utvecklingscenter i Frankrike bedrivs en omfattande verksamhet. De tjänster som Eurocontrol härvid erbjuder kan i viss omfattning utnyttjas av icke-medlemsstater. Som medlemsstat finns dock möjligheten att med större emfas påverka innehållet i verksamheten och att exempelvis initiera forsknings- och utvecklingsprojekt som av ekonomiska eller andra skäl i praktiken skulle vara ogenomförbara i nationell regi.

Tillträde till Eurocontrolkonventionen innebär vidare som nämnts anslutning till organisationens system för hantering av undervägsavgifter. Från svenska brukare, dvs. från dem som tar de aktuella undervägstjänsterna i anspråk och därmed blir avgiftspliktiga, har framförts kritik mot ett svenskt tillträde till den multilaterala överenskommelsen. Sålunda har från SAS och Svenska allmänflygföreningen, SPAF, sammanfattningsvis gjorts gällande att Eurocontrols enhet för undervägsavgifter, CRCO, är ineffektiv och föga brukarvänlig, samt att Eurocontrols system för hantering av undervägsavgifter inte har några fördelar att erbjuda jämfört med det svenska systemet.

I Sverige finns redan ett väl fungerande system för hantering av undervägsavgifterna. Regeringen har därför förståelse för de synpunkter som framförts mot en anslutning till den multilaterala överenskommelsen. Någon möjlighet för en stat som önskar vara medlem i Eurocontrol att stå utanför CRCO finns emellertid inte. En övergång till Eurocontrols system kommer med all nödvändighet att innebära en omställningsprocess av teknisk/operationell karaktär som tar viss tid i anspråk. Avsikten är därför att hos Eurocontrol begära anstånd med tillämpningen av den multilaterala överenskommelsen under en längre över-

gångsperiod. Möjligheterna att etablera en svensk undercentral till Eurocontrol/CRCO kommer också att undersökas. Som medlem i Eurocontrol finns också möjligheter att påverka och förbättra organisationens hantering av undervägsavgifterna.

Man kan således sammanfattningsvis konstatera att tillträde till konventionerna skulle komma att innebära tydliga fördelar, men knappast några nackdelar förutom de redan nämnda avseende undervägsavgiftssystemet. Mot bakgrund av den pågående europeiska integrationsprocessen i vidare bemärkelse framstår ett svenskt medlemskap i Eurocontrol som alltmer självklart.

För att Sverige skall kunna tillträda konventionerna krävs enligt 10 kap. 2 § regeringsformen att riksdagen godkänner dessa. Enligt vad som närmare redovisas i avsnitt 9.2.2 fordras att riksdagens beslut med anledning av den föreslagna lagstiftningen såvitt avser ändringen i luftfartslagen fattas i den ordning som gäller för stiftande av grundlag. Samma ordning skall också iaktas vid riksdagens godkännande av konventionerna. Efter riksdagsbehandlingen avser regeringen att fatta beslut om anslutning till de aktuella överenskommelserna.

### 9.1.2 Ekonomiska konsekvenser

I avsnitt 8.2 har olikheterna mellan Eurocontrols avgiftssystem och det svenska systemet behandlats. En fråga som härvid uppkommer är vilka ekonomiska konsekvenser tillträde till den multilaterala överenskommelsen får för brukarna. En jämförande analys av de båda systemen ger vid handen att en övergång till Eurocontrols system kommer att få konsekvenser för vissa brukare. Således kommer svenskregistrerade luftfartyg med högsta tillåtna startvikt 2 000–5 700 kg, vilka i dagsläget erlägger undervägsavgift i form av årsavgift, att få högre avgift. Denna brukarkategori omfattar privatflyg och bruksflyg med främst tvåmotoriga propellerplan. I bruksflyget ingår bl.a. taxifyget.

Svenska allmänflygföreningen, SPAF, har härvid anfört att en anslutning till den multilaterala överenskommelsen kommer att få allvarliga ekonomiska konsekvenser för bl.a. regionalflyget och taxifyget i Sverige. SPAF har föreslagit att regeringen bör överväga att från Eurocontrols befogenhet i första hand undanta allt luftrum under flygnivå 195. För det fall Sverige finner samarbetsformerna med Eurocontrol utvecklingsbara har SPAF föreslagit att i ett andra steg endast undanta allt luftrum under flygnivå 95.

Regeringen är medveten om de negativa konsekvenserna för vissa brukarkategorier. Undervägsavgifterna utgör emellertid endast en av flera avgifter för flygtrafiktjänsten. Inom Luftfartsverket pågår en översyn av alla typer av avgifter i syfte att finna en modell som kan mildra effekterna för de brukare som kan komma att drabbas hårdast. Möjligheter finns att – inom ramen för det totala avgiftsuttaget – justera andra avgifter i lämplig omfattning.

Luftfartsverket har ställt sig tveksam till SPAF:s förslag om att exkludera visst luftrum från Eurocontrols befogenhet huvudsakligen med

Den multilaterala överenskommelsens bestämmelser lämnar inte utrymme för den föreslagna ordningen. Frågan kan emellertid komma att övervägas närmare i samband med att Sverige, såsom ovan redovisats, begär anstånd med tillämpningen av den multilaterala överenskommelsen.

Sveriges årliga bidrag till Eurocontrol beräknas för 1995 uppgå till 47 miljoner kr och för 1996 till 56 miljoner kr. För de närmast följande åren väntas en årlig ökning av avgiften med 10 procent. Att avgiften beräknas stiga i denna omfattning beror på det utvecklingsintensiva skede som organisationen befinner sig i. Avgiften kommer att behandlas som en kostnad för undervägsverksamheten. Den utgör därmed en del av kostnadsbasen för undervägsavgifterna och finansieras genom ett ökat avgiftsuttag. I detta sammanhang är värt att notera att Sverige i dagsläget, vid en internationell jämförelse, har låga undervägsavgifter.

## 9.2 Lagstiftningsfrågor

### 9.2.1 Metod för införlivandet av konventionerna med svensk rätt

**Regeringens förslag:** Konventionerna skall införlivas med svensk rätt genom transformation, utom såvitt avser bestämmelserna rörande immunitet och privilegier som skall införlivas genom inkorporering.

**Skälen för regeringens förslag:** Som tidigare nämnts krävs lagstiftning för att överföra hanteringen av de avgifter för flygtrafiktjänsten varom nu är i fråga till Eurocontrol i enlighet med konventionernas bestämmelser härom. Den multilaterala överenskommelsens bestämmelser om domstols behörighet samt om erkännande och verkställighet av avgöranden rörande dessa avgifter kräver också lagstiftning. Slutligen kräver Eurocontrolkonventionens bestämmelser om immunitet och privilegier en komplettering av den svenska lagen.

Vid införlivande av bestämmelser i internationella överenskommelser med svensk rätt kan olika metoder användas. Transformationsmetoden innebär att de delar av överenskommelsen som behöver införlivas med svensk rätt omarbetas – transformeras – till svensk författningstext, varvid det språkbruk och den systematik som normalt används vid internt lagstiftningsarbete kommer till användning. Ett annat sätt är att i lag eller annan författning föreskriva att konventionens bestämmelser skall gälla som svensk lag, den s.k. inkorporeringsmetoden. De olika metoderna har diskuterats i SOU 1974:100 Internationella överenskommelser och svensk rätt. Valet av metod uppmärksammades också i lagstiftningsärendet angående Sveriges tillträde till Luganokonventionen (se prop. 1991/92:128 s.136 ff), som genom lagen (1992:794) med anledning av Sveriges tillträde till Luganokonventionen inkorporerades med svensk rätt.

Lagen om immunitet och privilegier i vissa fall är i huvudsak utformad som en inkorporeringslag. Lagens tekniska uppbyggnad gör det möjligt för Sverige att uppfylla förpliktelseerna angående immunitet och privilegier enligt Eurocontrolkonventionen genom en ändring i bilagan till lagen. Konventionens bestämmelser om immunitet och privilegier blir därmed direkt tillämpliga här.

I motsats till Luganokonventionen utgör den multilaterala överenskommelsens bestämmelser om bl.a. erkännande och verkställighet inte en direkt tillämpligt regelkomplex lämpat för svenska förhållanden. För den aktuella lagstiftningen i övrigt framstår det därför som mest ändamålsenligt att införliva de bestämmelser i konventionerna som behöver införlivas med svensk rätt genom transformation.

### 9.2.2 Konstitutionella frågor

**Regeringens bedömning:** Lagrådsremissens lagförslag såvitt avser ändring i luftfartslagen aktualiserar tillämpning av 10 kap. 5 § regeringsformen.

**Skälen för regeringens bedömning:** Tillträde till Eurocontrolkonventionen innebär ju som regeringen redogjort för i det föregående (avsnitt 5.1) också att Sverige automatiskt blir bundet av den multilaterala överenskommelsen. Genom denna överenskommelse har tillskapats en organisation för den totala hanteringen av undervägsavgifter, alltifrån fastställande av avgifternas storlek på basis av principer beslutade av Eurocontrol, uppbärande av avgifterna samt åtgärder för indrivning av förfallna belopp. Fråga uppkommer nu om det är konstitutionellt möjligt att överlåta dessa uppgifter till Eurocontrol.

Regeringsformen (RF) bygger på grundsatsen att konstitutionell kompetens inte kan överlåtas, såvida detta inte uttryckligen framgår av RF:s bestämmelser. Detta gäller såväl överlåtelse till inhemska som till utländska och mellanfolkliga organ. RF:s föreskrifter om rättsskipning och förvaltning utgår likaså från förutsättningen att dessa funktioner skall handhas av svenska organ. För överlåtelse av sådana funktioner krävs således grundlagsstöd. Bestämmelser som gör det möjligt att i vissa fall överlåta offentligrättsliga uppgifter till utländska organ återfinns i 10 kap. 5 § RF. Där anges inledningsvis att beslutanderätt, som direkt grundar sig på RF, i begränsad omfattning kan överlåtas till mellanfolklig organisation för fredligt samarbete. Stadgandet innebär dels att det skall röra sig om en konstitutionell befogenhet som direkt baserar sig på RF:s bestämmelser, dels att överlåtelsemöjligheten begränsas kvantitativt. Härutöver krävs att Sverige endera är eller avser att bli medlem i den aktuella organisationen och att det inte rör sig om beslutanderätt som avser fråga om stiftande, ändring eller upphävande av grundlag, riksdagsordning eller lag om val till riksdagen eller fråga om begränsning av de fri- och rättigheter som avses i 2 kap. RF. Den

Riksdagens exklusiva rätt att meddela föreskrifter på vissa områden följer av olika bestämmelser i 8 kap. RF. Till det s.k. primära lagområdet inom vilket riksdagen tillagts exklusiv normgivningskompetens hör t.ex. föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna som gäller åligganden för enskilda eller som i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden (3 §). Det rör sig här om offentligrättsliga föreskrifter som är betungande för den enskilde. Hit hör enligt paragrafens ordalydelse uttryckligen föreskrifter om skatt till staten, men stadgandet är även tillämpligt på sådana offentligrättsliga avgifter som det här är fråga om. Riksdagens direkt på RF grundade konstitutionella befogenhet att genom lag meddela föreskrifter om bl.a avgifter till staten faller således inom ramen för RF 10 kap. 5 § första styckets tillämpningsområde.

Av det sagda framgår således att RF:s bestämmelser möjliggör överförandet av de befogenheter som enligt nu gällande rätt tillkommer Luftfartsverket att meddela föreskrifter om undervägsavgifter till Eurocontrol. Angående formen för överlåtelse gäller att sådant beslut, liksom riksdagens beslut rörande godkännande av de aktuella konventionerna, skall fattas i samma ordning som gäller för stiftande av grundlag.

Tillträde till den multilaterala överenskommelsen innebär att även annan hantering av undervägsavgifterna än som avser fastställande av avgifternas storlek överförs till Eurocontrol, exempelvis påförande av en avgift för en viss flygning, fakturering och indrivning av förfallna belopp. Det rör sig här bl.a. om sådana förvaltningsuppgifter som enligt RF:s grundsatser tillkommer inhemska organ. Enligt 10 kap. 5 § tredje stycket kan emellertid sådana uppgifter överlåtas till bl.a. mellanfolklig organisation. Några konstitutionella hinder mot att överföra uppgifter som visserligen inte innebär normgivning men som rör avgiftshantering- en i övrigt till Eurocontrol finns således inte.

### 9.3 Huvudfrågor i den föreslagna lagstiftningen

#### 9.3.1 Fastställande av avgifter för flygtrafiktjänsten

**Regeringens förslag:** Befogenheten att meddela föreskrifter om undervägsavgifter överlåts till Eurocontrol liksom rätten att påföra och driva in undervägsavgift, allt i den omfattning som följer av den multilaterala överenskommelsen. Ett beslut meddelat av Eurocontrol angående avgift som är förfallen till betalning får inte verkställas enligt utsökningsbalken.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt vad som ovan redovisats i avsnittet rörande gällande rätt ankommer det enligt nu gällande ordning på Luftfartsverket att meddela föreskrifter om flygtrafiktjänsten och avgifter för densamma. Det är här fråga om såväl föreskrifter av ren

operationell och teknisk karaktär som taxor för de olika tjänsterna för luftfarten och föreskrifter hänförliga till avgiftsbestämmandet. Tillträde till den multilaterala överenskommelsen innebär att den befogenhet som nu tillkommer Luftfartsverket såvitt avser hanteringen av undervägsavgifterna överförs till Eurocontrol i den omfattning som den multilaterala överenskommelsen anger. Avgiftshanteringen omfattar bl.a. fastställande av avgifternas storlek genom utfärdande av taxor, påförande av undervägsavgift för en viss flygning samt fakturering och indrivning av förfallna belopp. De konstitutionella aspekterna på att överföra hanteringen av dessa avgifter har diskuterats i avsnitt 9.2.2. Den lagtekniska lösning som lämpligen bör väljas är att man i luftfartslagen överlåter befogenheten att meddela föreskrifter om undervägsavgifter till Eurocontrol. I lagen bör också anges att Eurocontrol får rätt att påföra och driva in avgifterna i fråga.

Tillträde till den multilaterala överenskommelsen innebär inte att den fördragsslutande staten frånhänder sig all befogenhet rörande hanteringen av avgifterna. Tvärtom innebär Eurocontrols system att den fördragsslutande staten behåller vissa befogenheter, exempelvis rätten att ta ut undervägsavgift för vissa kategorier flygningar som är undantagna avgiftplikt enligt Eurocontrols regelsystem. Den närmare gränsdragningen för Eurocontrols befogenhet följer av den multilaterala överenskommelsens bestämmelser.

Enligt vad som närmare redovisas i avsnitt 9.3.2 innebär tillträde till den multilaterala överenskommelsen behov av bestämmelser enligt vilka utländska avgöranden rörande betalningsskyldighet för undervägsavgift kan erkännas och verkställas i Sverige. Den multilaterala överenskommelsen förutsätter inte att Eurocontrols beslut angående undervägsavgift skall vara direkt verkställbara i de fördragsslutande staterna vilket Luftfartsverkets motsvarande beslut är i Sverige. Regeringen anser inte att det är lämpligt att införa en sådan möjlighet beträffande beslut fattade av Eurocontrol.

### 9.3.2 Behörighet i mål rörande betalningsskyldighet för undervägsavgift samt erkännande och verkställighet av utländska avgöranden

**Regeringens förslag:** Den multilaterala överenskommelsens bestämmelser om domstols behörighet samt om erkännande och verkställighet av utländska avgöranden rörande betalningsskyldighet för undervägsavgift transformeras till en särskild lag. Lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning kompletteras med bestämmelser innebärande att lagens bestämmelser om behörig kronofogdemyndighet inte gäller när en ansökan avser åläggande att betala undervägsavgift.

**Skälen för regeringens förslag:** Den multilaterala överenskommelsen innehåller ett komplett system för hanteringen av undervägsavgifterna, alltifrån fastställande av avgifterna till erkännande och verkställighet

av avgöranden rörande betalningsskyldighet för dessa avgifter. För att Sverige skall kunna fullgöra sina förpliktelser enligt överenskommelsen fordras en anpassning av den svenska författningsregleringen i flera avseenden. Förutom problematiken rörande fastställande av avgifterna, vilken behandlats i avsnitt 9.3.1, aktualiserar tillträde till den multilaterala överenskommelsen även ett behov av föreskrifter rörande domstols behörighet i mål rörande betalningsskyldighet samt ett regelsystem enligt vilket utländska avgöranden rörande dessa avgifter kan erkännas och verkställas i Sverige. I den befogenhet som nu tillkommer Luftfartsverket beträffande handhavandet av undervägsavgifterna ingår bl.a. dels fastställande av storleken på undervägsavgifterna i form av taxor, dels tillämpning av dessa genom meddelande av beslut om undervägsavgift för en viss flygning. Luftfartsverkets beslut är, såsom redovisats i avsnitt 6.2.2, direkt verkställbara. Eurocontrols motsvarande beslut kommer vid ett svenskt tillträde till den multilaterala överenskommelsen inte att kunna verkställas enligt utsökningsbalken enligt nu gällande ordning. Någon sådan möjlighet införs inte heller genom den föreslagna regleringen. Enligt gällande rätt saknas emellertid även bestämmelser enligt vilka utländsk domstols eller administrativ myndighets avgörande avseende betalningsskyldighet för undervägsavgift kan verkställas i Sverige. Den föreslagna lagen motsvarar den multilaterala överenskommelsens reglering härom. Därutöver innehåller den föreslagna lagen och ändringen i lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning behörighetsregler motsvarande den multilaterala överenskommelsens innehåll i det avseendet.

Överenskommelsens bestämmelser är inte heltäckande. Den föreslagna lagstiftningen reglerar därför naturligt nog inte uttömmande alla frågor rörande behörighet, erkännande och verkställighet. För de fall den föreslagna lagstiftningen inte innehåller föreskrifter i en viss fråga kan i stället annan processrättslig lagstiftning bli tillämplig. Artikel 19.2 stadgar också att den fördragsslutande statens författning skall tillämpas på förfarandet vid erkännande och verkställighet såvida inte överenskommelsen innehåller bestämmelser i frågan. Lagstiftningen är att betrakta som en specialreglering i förhållande till rättegångsbalkens regler. Huruvida man i rättegångsbalken bör införa en erinran om att det beträffande mål om betalningsskyldighet för undervägsavgifter finns särskilda bestämmelser kan diskuteras. Motsvarande frågeställning behandlades utförligt i samband med Sveriges tillträde till Luganokonventionen (se prop. 1991/92:128 s.149 ff, vartill hänvisas). Regeringen ansluter sig till den bedömning som gjordes i det lagstiftningsärendet, vilket innebär att någon ändring i rättegångsbalken inte föreslås i detta fall heller.

Den föreslagna lagen innehåller inledningsvis bestämmelser som anger lagens tillämpningsområde. Dessa avspeglar naturligt nog den multilaterala överenskommelsens innehåll och syfte. För att en tillämpning av den föreslagna lagens bestämmelser om behörig domstol överhuvudtaget skall aktualiseras skall målet avse ett anspråk avseende undervägsavgift grundat på den multilaterala överenskommelsen. Det är således anspråkets natur som utgör grunden för den föreslagna lagens

tillämplighet. Eftersom den multilaterala överenskommelsen innebär att de fördragsslutande staterna överlåter rätten att uppbära undervägsavgifter till Eurocontrol, kommer Eurocontrol att uppträda som kändpart i dessa mål, eller, i de fall organisationen uppdragit åt en fördragsslutande stat att vidta åtgärder för indrivning, staten genom Luftfartsverket. Den föreslagna lagens bestämmelser rörande erkännande och verkställighet är självfallet endast tillämpliga i förhållande till stat som tillträtt den multilaterala överenskommelsen. Regeringen avser att i förordning närmare ange i förhållande till vilka stater den föreslagna lagen skall tillämpas.

I de fall Eurocontrols utökade kommitté beslutat att avstå från indrivning av en undervägsavgift ankommer det enligt den multilaterala överenskommelsen på den fördragsslutande staten att själv besluta vilka åtgärder som bör vidtas. I sådant fall upphör den multilaterala överenskommelsens regler angående indrivning samt erkännande och verkställighet att gälla. I den föreslagna lagen har upptagits en motsvarande bestämmelse, vilken självfallet innebär en betydelsefull inskränkning i lagens tillämpningsområde. I de fall Eurocontrol sålunda avstått från att vidta åtgärder för indrivning av undervägsavgift får det ankomma på Luftfartsverket att besluta om vidare åtgärder.

Den multilaterala överenskommelsen innehåller förutom erkännande- och verkställighetsregler också behörighetsregler. Den är vad man brukar kalla en dubbel konvention. I s.k. enkla verkställighetskonventioner ingår indirekta behörighetsregler som får betydelse på verkställighetsstadiet. Dessa konventioner stadgar vanligtvis att ett sådant utländskt avgörande varom fråga är enligt konventionens bestämmelser, skall erkännas och verkställas såvida det meddelats av myndighet som anses behörig enligt konventionen, varefter det i en särskild bestämmelse anges i vilka fall en myndighet skall anses behörig. I den multilaterala överenskommelsen finns emellertid direkta behörighetsregler i artikel 13, vilka får betydelse redan på rättegångsstadiet. Till följd härav innehåller den föreslagna lagen föreskrifter om behörighet. Dessa kan sägas ha två syften. Dels anger de var talan skall anhängiggöras här i landet, dels kan erkännande och verkställighet av ett utländskt avgörande vägras i de fall domstolen eller den administrativa myndigheten i den stat där avgörandet meddelades saknade behörighet enligt behörighetsreglerna. Bestämmelserna är utformade i enlighet med den multilaterala överenskommelsens stadganden och innehåller förutom interna behörighetsregler även en hänvisning till utrikes forum i de fall då behörighet eljest saknas. Den multilaterala överenskommelsen innehåller inte några bestämmelser om handläggningen av behörighetsfrågan, om s.k. tyst proration, dvs. svarandens möjlighet att "bota" domstolens bristande behörighet genom att underlåta att göra invändning därom, eller dylika bestämmelser. Starka skäl talar emellertid för att överenskommelsens bestämmelser om behörighet är att uppfatta som tvingande. Förutom att överenskommelsens ordalydelse starkt talar för detta, skall bristande behörighet medföra att avgörandet inte skall erkännas och verkställas. De i den föreslagna lagen upptagna behörighetsreglerna får därför anses

tvingande och skall alltså tillämpas oberoende av om de åberopas eller inte.

Ett utländskt avgörande som avser betalningsskyldighet för undervägsavgift och som grundar sig på den multilaterala överenskommelsen gäller enligt huvudregeln även i Sverige. Överenskommelsens bestämmelser förutsätter för erkännande och verkställighet inte att avgörandet skall ha vunnit laga kraft. Någon bestämmelse av denna innebörd har därför inte införts i den föreslagna lagen. Som en ytterligare förutsättning för verkställighet gäller att det utländska avgörandet måste vara verkställbart i ursprungsstaten för att vara verkställbart i Sverige. Det utländska avgörandet tillerkänns således inte några rättsverkningar i verkställighetsstaten som det inte har i ursprungslandet, vilket framstår som motiverat.

Den föreslagna lagen innehåller en uppräknig av en rad omständigheter som skall medföra att erkännande och verkställighet skall vägras. Dessa blir således att betrakta som undantag och erkännande och verkställighet får inte vägras av något annat skäl än de särskilt angivna. Föreligger en omständighet som utgör vägransgrund skall den emellertid, i den mån den är känd, beaktas ex officio av exekvaturdomstolen – dvs. den domstol som prövar frågan om erkännande och verkställighet – och medföra att erkännande och verkställighet vägras.

Den föreslagna lagen föranleder inte, enligt vad som ovan redovisats, någon ändring i rättegångsbalkens bestämmelser om behörig domstol. Talan om betalningsskyldighet för undervägsavgift kommer också att kunna föras inom ramen för summarisk process. I lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning bör emellertid erinras om att lagens bestämmelser rörande behörig kronofogdemyndighet inte gäller i mål av förevarande slag. I sådana fall blir i stället bestämmelserna om behörighet i den föreslagna lagen tillämpliga.

### 9.3.3 Immunitet och privilegier

**Regeringens förslag:** Eurocontrolkonventionens bestämmelser om immunitet och privilegier tas in i 1976 års lag om immunitet och privilegier i vissa fall.

Skälen för regeringens förslag: Eurocontrolkonventionen innehåller ett flertal bestämmelser rörande immunitet och privilegier. Genom tillträde till konventionen är Sverige bundet av konventionens bestämmelser härom. Dessa ansluter till vad som är gängse beträffande liknande internationella organisationer. För att Sverige skall kunna tillträda Eurocontrolkonventionen och Eurocontrol och dess personal m.fl. skall komma i åtnjutande av de förmåner som anges i konventionen måste en ändring göras i 1976 års lag. Således bör till bilagan till 1976 års lag om immunitet och privilegier fogas en ny punkt upptagande organisationen ifråga, den personkrets som skall komma i åtnjutande av förmånerna samt en hänvisning till konventionsbestämmelserna.

**Regeringens förslag:** Den föreslagna lagstiftningen skall träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

**Skälen för regeringens förslag:** Av artikel 36.4 i Eurocontrolkonventionen framgår att denna – i förhållande till stat som anslutit sig till konventionen – träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter det att anslutningsinstrumentet har deponerats. Som tidigare angetts förutsätter anslutning till Eurocontrolkonventionen samtidig anslutning till den multilaterala överenskommelsen, vars ikraftträdandebesättning motsvarar den som återfinns i Eurocontrolkonventionen. Med hänsyn till att det nu inte kan säkert anges när konventionerna kan komma att träda i kraft i förhållande till Sverige, bör den föreslagna lagstiftningen träda i kraft den dag regeringen bestämmer. Eurocontrolkonventionens bestämmelser om immunitet och privilegier blir tillämpliga som svensk lag först från den dag då konventionen träder i kraft i förhållande till Sverige (jfr prop. 1975/76:205 s. 18–20). Det åligger regeringen att kungöra tidpunkten då Eurocontrolkonventionen har trätt i kraft i förhållande till Sverige.

## 9.5 Kostnadsfrågor

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

**Skälen för regeringens bedömning:** En anslutning till den multilaterala överenskommelsen kommer för Luftfartsverkets vidkommande bl.a. att innebära att den praktiska hanteringen av undervägsavgifterna i vissa delar överförs till Eurocontrol. Detta kommer sannolikt inte att leda till några betydande besparingsmöjligheter. Den verksamhet som består i framtagandet av kostnadsbasen liksom faktureringsunderlag för undervägsverksamheten kommer även fortsättningsvis att handhas av Luftfartsverket. Därtill kommer de resurser som en övergång till ett annat avgiftssystem ofrånkomligen kräver, liksom de krav ett medlemskap i sig ställer på berörda organ inom en fördragsslutande stat. För Luftfartsverkets vidkommande torde därför ett svenskt tillträde till de aktuella konventionerna vara att betrakta som kostnadsneutralt. I vilken omfattning ett svenskt tillträde till konventionerna kommer att kräva ökade resurser till domstols- och exekutionsväsendet är svårt att bedöma. Inledningsvis bör dock uppgifterna kunna fullgöras inom ramen för redan tillgängliga resurser. När konventionerna varit i kraft en tid bör frågan emellertid utvärderas närmare. Sveriges årliga bidrag till Eurocontrol kommer, som närmare redovisats i avsnitt 9.1.2, inte att belasta statsbudgeten.

**Regeringens bedömning:** Tillträde till Eurocontrolkonventionen och den multilaterala överenskommelsen föranleder inte några ytterligare lagändringar. För att täcka det behov av särskilda föreskrifter som konventionerna därutöver ger upphov till krävs inte lagstiftning.

**Skälen för regeringens bedömning:** I den allmänna motiveringen har redovisats den lagändring som tillträde till Eurocontrolkonventionen och den multilaterala överenskommelsen föranleder samt övervägandena bakom den föreslagna lagstiftningen. Det finns dock skäl att kommentera några stadganden i överenskommelserna som kan ge upphov till överväganden om behovet av ytterligare åtgärder.

Eurocontrols rätt att utnyttja expropriation eller motsvarande förfarande samt de fördragsslutande staternas förpliktelse att inte diskriminera organisationen i dessa sammanhang följer av artikel 14 i Eurocontrolkonventionen. Bestämmelsen har sin betydelse i de fall en fördragsslutande stat givit Eurocontrol i uppdrag att i enlighet med artikel 2.2 handha exempelvis flygtrafikledningstjänsten för statens räkning. Även i andra situationer där organisationen givits i uppdrag att förlägga sin verksamhet till den fördragsslutande statens territorium har bestämmelsen relevans. För Sveriges vidkommande torde emellertid stadgandet sakna praktisk betydelse.

Eurocontrols skadeståndsrättsliga ansvar framgår av artikel 25 i Eurocontrolkonventionen och föranleder enligt regeringens bedömning inte någon lagstiftningsåtgärd. Den kontraktsrättsliga skyldighet som åvilar organisationen enligt konventionens stadgande sammanfaller med vad som ändock gäller enligt vår interna rätt. Beträffande den utombligatoriska skadeståndsskyldigheten kan konstateras att konventionens reglering i allt fall inte innebär en inskränkning i förhållande till svensk skadeståndsrätt.

Den multilaterala överenskommelsen innehåller bestämmelser som nödvändiggör införandet av bestämmelser av praktisk karaktär. Dessa kan emellertid ges i annan form än lag. Regeringen bör sålunda meddela föreskrifter om utfärdande av intyg för att den som ansöker om verkställighet av ett svenskt avgörande utomlands skall kunna uppfylla de krav som uppställs i artiklarna 16 c) och 18.1 c) och d). Vidare bör föreskrifter meddelas till klargörande av vem som är behörig att bestyrka en översättning enligt bestämmelserna i artikel 18.2 (jfr 1 § förordningen (1992:974) med anledning av Sveriges tillträde till Luganokonventionen). Slutligen bör meddelas bestämmelser till fullgörande av Sveriges skyldigheter enligt artikel 12.3. De krav som överenskommelsen ställer på att bevis om delgivning bevaras i erforderlig utsträckning (jfr artikel 18.1 b)) är redan tillgodosedda genom de ändringar i 19 § protokollskungörelsen (1971:1066) för de allmänna domstolarna som Sveriges tillträde till Luganokonventionen föranledde.

## 10 Specialmotivering

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

#### 6 kap. 13 §

I andra stycket anges Eurocontrols befogenheter rörande en av de i första stycket angivna avgifterna för tjänster för luftfarten nämligen undervägsavgifterna. Den närmare omfattningen av Eurocontrols befogenhet i förhållande till den befogenhet som enligt första stycket tillkommer regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer följer av den multilaterala överenskommelsens bestämmelser.

Den befogenhet som lämnas över till Eurocontrol är att fastställa undervägsavgifternas storlek, dels genom rätten att meddela föreskrifter om undervägsavgifter, dels genom rätten att påföra avgift i det enskilda fallet. Därutöver tillkommer rätten att vidta de åtgärder som behövs för att driva in avgifterna i fråga.

Ändringen i tredje stycket innebär att den möjlighet att få direkt verkställighet av ett beslut angående avgift som är förfallen till betalning inte omfattar beslut meddelade av Eurocontrol.

### 10.2 Förslaget till lag med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter

På förslag av *Lagrådet* har lagens disposition delvis omarbetats i syfte att uppnå en klarare disposition. Lagen innehåller inledningsvis bestämmelser om lagens tillämpningsområde, 1-3 §§. Därpå följer en bestämmelse om behörighet, 4 §. I 5-11 §§ slutligen, regleras erkännande och verkställighet.

#### 1 §

Paragrafen som fått sin slutliga utformning på förslag av *Lagrådet* anger lagens tillämpningsområde. I lagen återfinns bestämmelser om behörighet och om erkännande och verkställighet av utländska avgöranden. Lagens tillämpningsområde är emellertid inskränkt till mål rörande betalningsskyldighet för undervägsavgift och erkännande och verkställighet av utländska avgöranden om undervägsavgift vilka grundar sig på bestämmelserna i den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter.

#### 2 §

I paragrafen definieras uttrycket undervägsavgift, eller "en route" avgift som är den internationella beteckningen. Med undervägsavgift avses i lagen sålunda avgift för utnyttjande av den flygtrafiktjänst och de navigeringshjälpmedel och andra hjälpmedel som den överflugna staten

tillhandahåller. I flygtrafiktjänsten ingår flygtrafikledningstjänst, informations- och meteorologisk tjänst för luftfarten, flygräddningstjänst och teletjänst för luftfarten. De hjälpmedel förutom navigeringshjälpmedel som det kan vara fråga om är exempelvis kommunikations- och informationshjälpmedel. Det område inom vilket staten ansvarar för flygtrafiktjänsten är respektive stats flyginformationsområde, vilket ofta men inte alltid sammanfaller med statens luftterritorium. Avgiften avser flygtrafiktjänst som tillhandahålls under hela flygningen bortsett från start och landning och in- och utflygning. Med in- och utflygning avses den del av flygningen under vilken ett luftfartyg uppehåller sig i det s.k. terminalområdet, dvs. det särskilt definierade luftrum som omger en flygplats. Paragrafen har omarbetats i redaktionellt hänseende på inrådan av *Lagrådet*.

### 3 §

Lagens räckvidd begränsas ytterligare genom bestämmelsen i 3 §. Stadsgandet innebär att lagens tillämpningsområde inskränks till de fall Eurocontrols utökade kommitté inte fattat beslut om att avstå från att driva in en fordran rörande undervägsavgift. I de fall ett sådant beslut finns gäller således inte den specialreglering som lagens bestämmelser utgör. Lagens bestämmelse motsvaras av artikel 23 i den multilaterala överenskommelsen. För det fall den utökade kommittén beslutat att inte driva in en avgift ankommer det på respektive fördragsslutande stat att avgöra om den vill driva in avgiften eller inte. Enligt regeringens bedömning kan det inte ankomma på domstolen, eller i förekommande fall kronofogdemyndigheten, att självmant undersöka huruvida ett sådant beslut finns. I de fall omständigheten är känd skall den emellertid beaktas *ex officio*. På *Lagrådets* förslag har uttrycket "Lagens bestämmelser" ändrats till "Lagen".

### 4 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om var ett mål om betalnings-skyldighet för undervägsavgift skall anhängiggöras. Paragrafen motsvaras av artikel 13 i den multilaterala överenskommelsen som utpekar behörig domstol respektive administrativ myndighet inom en fördragsslutande stats territorium. Paragrafen har fått sin slutliga utformning på förslag av *Lagrådet*.

Av första stycket framgår att svarandens hemvist i första hand är behörighetsgrundande. Tålan skall sålunda väckas vid tingsrätten på den ort alternativt hos kronofogdemyndigheten i det län där svaranden har sitt hemvist. För det fall svaranden är en juridisk person blir då detta där styrelsen har sitt säte.

När svaranden saknar hemvist i en fördragsslutande stat föreligger behörighet för domstol eller administrativ myndighet i första hand på den ort där svaranden har ett driftställe. För att behörighet enligt andra stycket skall föreligga krävs att hemvist saknas såväl i den stat i vilken

talans väckts som i samtliga andra stater som tillträtt den multilaterala överenskommelsen. Något krav på att driftstället skall vara fast återfinns inte i konventionen och uppställs inte heller i den föreslagna lagen. I andra hand grundar det förhållandet att svaranden har tillgångar på viss ort behörighet i de fall svaranden inte har driftställe i den stat där talan väckts.

Tredje stycket anger att i de fall när omständigheter som skulle kunna grunda behörighet enligt första eller andra stycket inte föreligger, behörighet tillkommer domstol eller administrativ myndighet där Eurocontrol har sitt huvudkontor, dvs. för närvarande i Bryssel.

## 5-11 §§

Bestämmelserna i dessa paragrafer behandlar erkännande och verkställighet i Sverige av de utländska avgöranden varom nu är fråga och motsvaras av artiklarna 13 och 16-19 i konventionen. I paragraferna återfinns också närmare bestämmelser för exekvaturförfarandet.

## 5 §

I 5 § slås fast att lagens bestämmelser om erkännande och verkställighet av utländska avgöranden om undervägsavgift gäller i förhållande till de stater som tillträtt den multilaterala överenskommelsen. Det är således endast avgöranden som meddelats i någon av konventionsstaterna som omfattas av lagens bestämmelser. På *Lagrådets* förslag har hänvisningen till vad regeringen förordnar strukits. Den under avsnitt 9.3.2 aviserade förordningen har endast till syfte att ange vilka stater som tillträtt den multilaterala överenskommelsen och vid vilken tidpunkt.

## 6 §

Paragrafen motsvaras av 4 och 5 §§ i det remitterade förslaget och har fått sin slutliga utformning på förslag av *Lagrådet*. I paragrafen fastslås som huvudregel att ett utländskt avgörande rörande betalningsskyldighet för undervägsavgift gäller i Sverige såvida annat inte följer av de undantag som följer av 7 §. Av bestämmelsen framgår under vilka förutsättningar ett utländskt avgörande gäller i Sverige, dvs. att avgörandet tilläggas såväl positiv som negativ rättskraft här. För att avgörandet skall kunna göras gällande krävs till en början att det skall avse betalningsskyldighet för undervägsavgift grundat på den multilaterala överenskommelsen. Utanför lagens tillämpningsområde faller således varje annat avgörande rörande anspråk av såväl offentligrättslig som straffrättslig natur, men också avgöranden av privaträttslig beskaffenhet.

Vidare anges i överensstämmelse med artikel 15 i konventionen de ytterligare förutsättningar som gäller för att ett utländskt avgörande varom nu är fråga skall kunna erkännas och verkställas här. Bestämmelsen innebär att det skall vara ett slutligt avgörande av en domstol

eller administrativ myndighet. Huruvida avgörandet rubricerats som dom eller beslut eller som något annat saknar betydelse. Att avgörandet skall vara slutligt innebär att interimistiska beslut eller andra beslut under rättegången liksom beslut om kvarstad och andra säkerhetsåtgärder faller utanför lagens tillämpningsområde. Den multilaterala överenskommelsen innehåller inte någon bestämmelse om rättegångskostnader. Beslut om sådana kostnader bör även utan uttryckliga föreskrifter härom kunna verkställas med stöd av denna lag. För att ett avgörande av en administrativ myndighet skall kunna erkännas och verkställas i Sverige krävs också att det skall ha kunnat överklagas när det gavs. Beträffande administrativa myndigheters avgöranden omfattar bestämmelsen dels avgöranden som i och för sig kunnat prövas av en domstol efter överklagande men där avgörandet blivit slutligt på grund av att möjligheten till överklagande inte utnyttjats, dels de fall där ett administrativt avgörande varit föremål för prövning av en domstol men inte längre är det beroende på att domstolen avslagit talan eller överklagandet återkallats.

## 7 §

I denna paragraf återfinns de undantagsbestämmelser som anger när ett utländskt avgörande varom nu är fråga inte skall erkännas i Sverige. Bestämmelserna har sin motsvarighet i artikel 16 i konventionen. På inrådan av *Lagrådet* har ordet "endast" i ingressen strukits såsom obehövt eftersom paragrafens bestämmelser utgör undantag i förhållande till huvudregeln i 6 §.

I bestämmelsen anges under sex olika punkter de omständigheter som medför att ett avgörande inte skall erkännas i Sverige. Uppräkningen är uttömmande och erkännande får således inte vägras av något annat skäl än de särskilt angivna. Bestämmelserna är obligatoriska, viket medför att avgörandet inte får erkännas när vägransgrund föreligger. Det ankommer således på exekvaturdomstolen att mot bakgrund av för domstolen kända omständigheter utan åberopande av part självmant pröva om vägransgrund föreligger.

I första punkten anges att erkännande skall vägras om domstolen eller den administrativa myndigheten saknat behörighet enligt bestämmelserna härom. Den andra punkten avser situationen när erkännande av avgörandet är uppenbart oförenligt med grunderna för rättsordningen (ordre public). En bestämmelse av förevarande slag är vanligt förekommande i verkställighetskonventioner. Den tredje punkten reglerar de fall när gäldenären visserligen underrättats om en administrativ myndighets avgörande eller ett pågående rättsligt förfarande, men inte givits tillräcklig tid för att i praktiken kunna föra sin talan i processen, t.ex. genom att överklaga eller ingå i svaromål. Bestämmelsen har fått sin slutliga utformning på förslag av *Lagrådet*, till klargörande av att den som verkställighetshinder angivna underlåtenheten att i tid underrätta gäldenären om det rättsliga förfarandet gäller förfaranden såväl vid domstol som vid administrativ myndighet. Bestämmelsen motsvaras av artikel 16 c) i den multilaterala överenskommelsen. Denna uppställer

inte något formellt krav att gäldenären måste ha delgivits stämning eller motsvarande, inte heller att det är klarlagt att han verkligen fått kännedom om den administrativa myndighetens avgörande. Vad som krävs är att gäldenären blivit "underrättad", och detta måste givetvis ha gjorts på något ändamålsenligt sätt. I punkten fyra återfinns en s.k. indirekt litispændensregel, enligt vilken erkännande skall vägras om samma sak anhängiggjorts här innan talan väcktes i den andra staten och talan alltså är anhängig här. Bestämmelsen syftar till att förhindra att talan angående samma sak förs i flera stater samtidigt. Punkten fem innehåller en sorts res judicata-regel. Avgörandet skall nämligen erkännas i Sverige utom i det fall när det utländska avgörandet strider mot ett här redan meddelat avgörande angående samma sak. Punkten sex slutligen innehåller en bestämmelse som medför att erkännande skall vägras i de fall domstolen prejudiciellt avgjort vissa i paragrafen närmare angivna frågor i strid med en svensk internationell privaträttslig bestämmelse. Erkännande skall dock inte vägras om resultatet ändå skulle ha blivit detsamma om de lagvalsbestämmelser som gäller här hade tillämpats.

Paragrafens sista stycke innehåller en bestämmelse om att ett avgörande inte får omprövas i sak. Detta medför att någon ny prövning av det utländska avgörandets materiella riktighet inte får göras. Exekvaturdomstolen är således bunden av såväl den bevisprövning som den rätts-tillämpning som legat till grund för det utländska avgörandet.

## 8 §

I 8 § slås fast att de avgöranden som gäller i Sverige i enlighet med lagens bestämmelser också är verkställbara här. För verkställighet krävs således att de förutsättningar som angetts i lagen för erkännande föreligger. De grunder för vägran som är tillåtna är desamma för erkännande och verkställighet och är uttömmande reglerade i 7 §. Några ytterligare krav för verkställighet uppställs inte, förutom den grundläggande förutsättningen att avgörandet skall vara verkställbart i den konventionsstat som meddelat detsamma.

## 9 §

I 9 § sägs inledningsvis att ansökan om verkställighet skall göras hos Svea hovrätt. Domstolen är redan exekvaturdomstol enligt andra författningar rörande verkställighet av utländska avgöranden, t.ex. enligt lagen (1992:794) med anledning av Sveriges tillträde till Luganokonventionen. I paragrafens andra stycke anges vilka handlingar som skall fogas till ansökan. Uppräkningen följer de krav som ställs på sökanden enligt artikel 18 i den multilaterala överenskommelsen. För det fall hovrätten skulle ha behov av ytterligare handlingar utgör konventionens bestämmelser inte något hinder härför. Verkställighet skall i princip ske i enlighet med verkställighetsstatens lagar. Någon uttrycklig bestämmelse enligt vilken hovrätten ges möjlighet att infordra ytterligare handlingar är därför inte nödvändig. Beträffande översättning till svenska

språket utgör konventionens bestämmelser inte något hinder för domstolen att infordra en översättning för det fall domstolen vid tillämpning av rättegångsbalkens regler härom beslutar om det. Konventionen innehåller en föreskrift om att legalisering eller liknande förfarande inte får krävas. Några sådana krav ställs inte enligt svensk rätt och bestämmelsen har därför ingen praktisk betydelse. Till följd av den av *Lagrådet* föreslagna omDispositioneringen av lagens sex första paragrafer har tredje punkten ändrats redaktionellt.

## 10 §

I paragrafen anges att en förutsättning för bifall till en ansökan om verkställighet är att motparten beretts tillfälle att yttra sig över ansökan. Bestämmelsen saknar motsvarighet i konventionen. Den stämmer emellertid väl överens med svensk rättstradition och återfinns i andra författningar rörande verkställighet av utländska avgöranden.

## 11 §

I 11 § slutligen fastslås att det utländska avgörandet – vid bifall till ansöknings – skall verkställas på samma sätt som en svensk domstols lagakraftäggande dom, såvida inte Högsta domstolen förordnar annat. Motsvarande bestämmelse finns i andra författningar rörande verkställighet av utländska avgöranden.

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

#### 6 §

Genom den föreslagna lagändringen införs en bestämmelse av innebörd att behörighetsreglerna i lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning inte skall tillämpas på en ansökan om betalningsföreläggande som avser betalningsskyldighet för undervägsavgift enligt den multilaterala överenskommelsen. I dessa fall blir i stället behörighetsreglerna i den föreslagna lagen med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgift tillämpliga.

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

I detta avsnitt redovisas närmare Eurocontrolkonventionens innehåll rörande immunitet och privilegier.

I *artikel 18* anges att spridningen av skrifter och annat informationsmaterial som skickas från eller till Eurocontrol i samband med dess officiella verksamhet inte får begränsas på något sätt. Vidare sägs att organisationen vad avser sina tjänstemeddelanden och sina överföringar

skall åtnjuta en behandling som inte är mindre förmånlig än den som varje fördragsslutande part beviljar jämförliga internationella organisationer.

*Artikel 19* innehåller bestämmelser om att Eurocontrol skall vara befriat från pålagor, skatter och avgifter i skilda hänseenden som närmare anges i artikeln. Vidare sägs att befrielse inte gäller för skatter och avgifter som inkasseras för allmännyttiga tjänster.

I *artikel 20* föreskrivs att Eurocontrol skall vara befriat från alla tullavgifter, skatter och andra liknande avgifter utom sådana som avser utförda tjänster. Vidare skall Eurocontrol vara undantaget från import- eller exportförbud eller begränsning vad avser material, utrustning, förråd och andra artiklar som importeras för organisationens verksamhet och som är avsedda för dess byggnader och installationer eller dess verksamhet. Däremot får Eurocontrol inte avhända sig de varor som importerats utom på de villkor som fastställts av den berörda fördragsslutande statens regering. Artikeln innehåller vidare en bestämmelse enligt vilken Eurocontrol underkastar sig kontroll vad gäller utnyttjandet av privilegierna. Slutligen sägs att organisationen även med avseende på de tryckalster som omfattas av artikel 25 i den till konventionen bilagda stadgan skall vara befriad från alla tullavgifter och undantas från varje import- eller exportförbud eller begränsning.

Av *artikel 21* framgår Eurocontrols rättigheter att inneha vilka valutor som helst och inneha konton i varje valuta i den mån det är nödvändigt för att utföra de transaktioner som fördras för dess syfte. De fördragsslutande parterna åtar sig enligt artikelns bestämmelser att ge Eurocontrol de bemyndiganden som är nödvändiga för alla kapitalöverföringar som är förenade med upprättandet av organisationen och med dess verksamhet.

*Artikel 22* behandlar privilegier och immunitet för Eurocontrols personal och Organets generaldirektör. Därutöver fastslås inledningsvis i första punkten det verkställande organets rätt att ta i anspråk de tjänster som de fördragsslutande staternas undersåtar kan ställa till förfogande.

Organisationens personal och familjemedlemmar ingående i deras hushåll skall, med vissa undantag, på samma sätt som vanligen beviljas personal i jämförliga internationella organisationer undantas från inrese-restriktioner och bestämmelser om registrering av utlänningar. Samma personkrets skall också i händelse av internationell kris beviljas samma möjlighet till repatriering som andra internationella organisationers personal. För Eurocontrols personal gäller också att de skall befrias från tull och andra avgifter än sådana som avser utförda tjänster när det gäller in- och utförande av personliga tillhörigheter, lösöre och andra hushållsartiklar som inte är nya vid tillträde respektive frånträde av Eurocontrol-tjänst på parts territorium.

Organisationens personal får också när de tillträder respektive frånträder sin tjänst inom någon fördragsslutande parts territorium tullfritt in- och utföra sin privata bil, allt under beaktande av de villkor som den berörda fördragsslutande partens regering i varje särskilt fall anser nödvändiga. I artikeln sägs vidare att de fördragsslutande parterna inte

är förpliktade att bevilja sina egna undersåtar tullfrihet enligt konventionens bestämmelser. De skall dock i likhet med organisationens personal i övrigt åtnjuta okränkbarhet för sina officiella dokument.

Förutom de privilegier som gäller för Eurocontrols personal stadgas beträffande Organets generaldirektör att denne skall åtnjuta immunitet mot åtal med avseende på handlingar, inklusive ord i tal och skrift, som han utför under sin tjänsteutövning. Dock skall denna immunitet inte gälla för trafikbrott eller skada som vållats av motorfordon som tillhör eller framförs av honom.

Slutligen garanterar de fördragsslutande parterna att överföring av nettolöner kan ske utan restriktioner.

*Artikel 23* anger att de fördragsslutande parternas representanter skall åtnjuta okränkbarhet för sina officiella dokument under tjänsteutövning och under resor till och från mötesplatser.

Enligt *artikel 24* gäller, med visst undantag, befrielse från obligatoriska avgifter till nationella försäkringskassor för Eurocontrol, organisationens personal och för dess generaldirektör.

*Artikel 26* stadgar att Eurocontrols installationer är okränkbara. Organisationens egendom och tillgångar är undantagna från varje form av rekvisition, expropriation och konfiskation. Eurocontrols arkiv och officiella dokument är okränkbara var de än är placerade. För Eurocontrols egendom och tillgångar gäller att de endast får tas i beslag och utmätas efter domstolsavgörande. Organisationens installationer är emellertid undantagna från beslag och utmätning. Artikelns innehåller slutligen en rätt till insyn i organisationens arkiv och installationer för att möjliggöra rättsliga utredningar och verkställighet av domstolsbeslut.

**INTERNATIONELLA EUROCONTROL-  
KONVENTIONEN OM SAMARBETE  
FÖR LUFTFARTENS SÄKERHET MED I  
BRYSEL 1981 VIDTAGNA ÄND-  
RINGAR**

*Artikel 1*

1. De fördragsslutande parterna är överens om att stärka sitt samarbete och att utveckla sin gemensamma verksamhet inom luftfartsområdet med vederbörlig hänsyn till försvarets behov och därvid ge alla användare av lufttrummet all den frihet som är förenlig med den säkerhetsnivå som krävs. De har därför kommit överens om att:

a) fastställa gemensamma långsiktiga mål inom luftfartsområdet och att inom denna ram upprätta en gemensam plan på medellång sikt för flygtrafikledningstjänster (ATS) och anordningar,

b) utarbeta gemensamma planer för kvalificerad utbildning, för förfaringssätt samt för forsknings- och utvecklingsprogram med avseende på anordningar och tjänster för säkerhet, effektivitet och snabbhet i flygtrafikflödet,

c) samordna alla andra åtgärder som är nödvändiga för att trygga ett säkert och välordnat flygtrafikflöde,

d) inrätta en gemensam fond av erfarenheter avseende såväl driftsaspekter som de tekniska och ekonomiska aspekterna av luftfarten,

**DISPOSITIF COORDONNE REGROU-  
PANT LES TEXTES MAINTENUS EN  
VIGUEUR DE L'ACTUELLE CONVEN-  
TION ET LES AMENDEMENTS  
INTRODUIIS PAR LE PROTOCOLE**

*Article 1*

1. Les Parties contractantes conviennent de renforcer leur coopération dans le domaine de la navigation aérienne et de développer leurs activités communes en ce domaine, en tenant dûment compte des nécessités de la défense, tout en assurant à tous les usagers de l'espace aérien le maximum de liberté compatible avec le niveau de sécurité requis. Elles conviennent en conséquence:

(a) de fixer des objectifs communs à long terme en matière de navigation aérienne et, dans ce cadre, d'établir un plan commun à moyen terme portant sur les services et installations de la circulation aérienne;

(b) d'élaborer des plans communs relatifs au perfectionnement des personnels, aux procédures et aux programmes de recherche et de développement concernant les installations et services visant à assurer la sécurité, l'efficacité et l'écoulement rapide de la circulation aérienne;

(c) de se concerter sur toute autre mesure nécessaire pour assurer l'écoulement sûr et ordonné du trafic aérien;

(d) de constituer un fonds commun d'expérience relatif aux aspects opérationnel, technique et financier de la navigation aérienne;

e) samordna sin verksamhet med avseende på flödesplanering (ATFM) genom att införa ett internationellt system för flödesplanering för att säkerställa ett så effektivt utnyttjande av luftrummet som möjligt.

2. För detta ändamål upprättar de härmed en "Europeisk organisation för säkrare flygtrafiktjänst" (EUROCONTROL), i det följande kallad "organisationen", som skall samverka med nationella civila och militära myndigheter. Organisationen skall omfatta två organ:

- en "Permanent kommission för säkrare flygtrafiktjänst", ("Permanent Commission for the safety of air navigation"), i det följande kallad "kommissionen", som skall vara ansvarigt organ för att utforma organisationens allmänna inriktning,

- ett "organ för säkrare flygtrafiktjänst" ("Agency for the safety of air navigation"), i det följande kallat "Organet", vars stadga återfinns i bilaga 1 till denna konvention. Organet är ansvarigt för fullgörandet av de uppgifter som fastställs i denna konvention eller som det anförtros av kommissionen i enlighet med konventionen.

3. Organisationen skall ha sitt säte i Bryssel.

### Artikel 2

1. Organisationen skall åläggas följande uppgifter:

(e) de coordonner leurs activités en ce qui concerne la gestion des courants de trafic aérien en mettant sur pied un système international de gestion des courants de trafic en vue d'assurer l'utilisation la plus efficace de l'espace aérien.

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

- une "Commission permanente pour la sécurité de la navigation aérienne", ci-après dénommée "la Commission", qui constitue l'organe responsable de la politique générale de l'Organisation;

- une "Agence pour la sécurité de la navigation aérienne", ci-après dénommée "l'Agence", dont les Statuts figurent à l'annexe 1 à la présente Convention. L'Agence constitue l'organe chargé de l'exécution des tâches qui sont fixées par la présente Convention, ou qui, en application de celles-ci, lui sont confiées par la Commission.

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

### Article 2

1. L'Organisation est chargée des tâches suivantes :

- a) att analysera flygtrafikens framtida behov och de nya tekniker som är nödvändiga för att tillfredsställa dessa behov,
- b) att utarbeta och anta gemensamma långsiktiga mål inom luftfartsområdet,
- c) att samordna nationella medelfristiga planer för att upprätta en gemensam plan på medellång sikt för flygtrafikledningstjänster och anordningar inom ramen för de långsiktiga mål som avses i b) ovan,
- d) att främja gemensamma handlingsprogram för mark- och flygburna navigeringssystem samt utbildning av personal i flygtrafikledningstjänster,
- e) att undersöka och främja åtgärder för att förbättra kostnadseffektiviteten och effektiviteten inom luftfartsområdet,
- f) att främja och leda undersökningar, tester och prov som avser luftfarten samt att samla in och sprida resultaten av de undersökningar, tester och prov som utförts av de fördragsslutande parterna inom luftfartsområdet,
- g) att samordna de fördragsslutande parternas program för forskning och utveckling som avser nya tekniker inom luftfartsområdet,
- h) att granska ärenden inom luftfartsområdet som handläggs av Internationella civila luftfartsorganisationen och andra internationella organisationer inom området för civil luftfart,
- (a) analyser les besoins futurs du trafic aérien ainsi que les nouvelles techniques requises pour répondre a ces besoins;
- (b) élaborer et adopter des objectifs communs à long terme en matière de navigation aérienne;
- (c) coordonner les plans nationaux à moyen terme pour aboutir à l'établissement d'un plan commun à moyen terme portant sur les services et installations de la circulation aérienne dans le cadre des objectifs à long terme mentionnés au (b) ci-dessus;
- (d) promouvoir des politiques communes en matière de systèmes de navigation aérienne au sol et de bord, ainsi que de formation du personnel des services de la navigation aérienne;
- (e) étudier et promouvoir les mesures propres à accroître la rentabilité et l'efficacité dans le domaine de la navigation aérienne;
- (f) promouvoir et exécuter des études, des essais et des expérimentations touchant la navigation aérienne; rassembler et diffuser le résultat des études, des essais et des expérimentations effectués par les Parties contractantes dans le domaine de la navigation aérienne;
- (g) coordonner les programmes de recherche et de développement des Parties contractantes relatifs aux nouvelles techniques dans le domaine de la navigation aérienne;
- (h) examiner les questions relevant du domaine de la navigation aérienne mises à l'étude par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ou par d'autres organi-

- sations internationales traitant de l'aviation civile;
- i) att granska ändringar i de regionala luftfartsplaner som skall föreläggas Internationella civila luftfartsorganisationen, (i) étudier les amendements aux plans régionaux de navigation aérienne à présenter à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale;
- j) att utföra alla andra uppgifter som kan komma att anförtros den enligt artikel 1.1 c), (j) exécuter toute autre tâche qui pourrait lui être confiée en application du (c) du paragraphe 1 de l'article 1;
- k) att bistå de fördragsslutande parterna och intresserade icke-medlemsstater med införande och drift av ett internationellt system för flödesplanering, (k) assister les Parties contractantes et les Etats tiers intéressés dans la création et la mise en œuvre d'un système international de gestion des courants de trafic aérien;
- l) att för de fördragsslutande parternas räkning samt för de staters räkning som inte är medlemmar men som är parter i den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter fastställa och uppbära avgifter som påförs användare av flygtrafiktjänster enligt den överenskommelsen. (l) établir et percevoir les redevances imposées aux usagers des services de la navigation aérienne conformément à l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route et pour le compte des Parties contractantes et des Etats tiers parties à cet Accord. Des accords particuliers peuvent être conclus entre l'Organisation et des Etats non membres intéressés à participer à l'exécution de ces tâches.
- Särskilda överenskommelser kan ingås av organisationen och icke-medlemsstater som är intresserade av att medverka i sådana uppgifter.
2. På begäran av en eller flera av de fördragsslutande parterna får organisationen ges följande uppdrag:
2. L'Organisation peut être chargée, à la demande d'une ou de plusieurs Parties contractantes, des tâches suivantes :
- a) att vara dessa parter behjälplig med att utföra speciella uppdrag inom luftfartsområdet såsom planläggning och installation av flygtrafiktjänster och anordningar, (a) assister lesdites Parties, dans l'exécution de tâches spécifiques de navigation aérienne, telles que la conception et la réalisation d'installations et services de circulation aérienne;
- b) att för dessa parter räkning helt eller delvis tillhandahålla och driva flygtrafiktjänster och anordningar, (b) fournir et exploiter, en totalité ou en partie, les installations et les services de

c) att bistå dessa parter med beräkning och uppbärande av de avgifter som de debiterar användarna av flygtrafiktjänster och som inte täcks av den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter.

Utförandet av sådana uppdrag skall i varje särskilt fall regleras genom en särskild överenskommelse mellan organisationen och de berörda parterna.

3. Organisationen får vidare, på begäran av en eller flera icke-medlemsstater, anförtros följande uppdrag:

a) att bistå sådana stater med flödesplanering och planering och anskaffning av flygtrafiktjänster och utrustning,

b) att bistå dessa stater med beräkning och uppbärande av avgifter som inte täcks av den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter och som de debiterar användarna av flygtrafiktjänster.

Utförandet av sådana uppdrag skall i varje särskilt fall regleras genom särskilda överenskommelser mellan organisationen och de berörda staterna.

### Artikel 3

1. Denna konvention är tillämplig på flygtrafiktjänster en route och relaterad inflygning samt flygplatstjänster för flygtrafik i de flyginformationsregioner som är förtecknade i bilaga 2.

circulation aérienne, pour le compte desdites Parties;

(c) assister lesdites Parties en ce qui concerne le calcul et la perception des redevances imposées par celles-ci aux usagers des services de la navigation aérienne et qui ne relèvent pas de l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route.

L'exécution de telles tâches est réglée dans chaque cas par des accords particuliers conclus entre l'Organisation et les Parties intéressées.

3. L'Organisation peut en outre, à la demande d'un ou de plusieurs Etats non membres, être chargée des tâches suivantes:

(a) assister lesdits Etats en ce qui concerne la gestion des courants de trafic aérien, la planification et la fourniture des services et équipements de navigation aérienne;

(b) assister lesdits Etats en ce qui concerne le calcul et la perception des redevances imposées par ces Etats aux usagers des services de la navigation aérienne et qui ne relèvent pas de l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route.

L'exécution de telles tâches est réglée dans chaque cas par des accords particuliers conclus entre l'Organisation et les Etats intéressés.

### Article 3

1. La présente Convention s'applique aux services de la navigation aérienne de route et aux services connexes d'approche et d'aérodrome afférents à la circulation aéri-

2. Varje ändring som en fördragsslutande part vill göra i förteckningen över sina flyginformationsregioner i bilaga 2 förutsätter ett enhälligt samtycke från kommissionen om ändringen skulle leda till en förändring av gränserna för det totala luftrum som täcks av konventionen. Varje ändring som inte leder till en sådan förändring skall anmälas till organisationen av den berörda fördragsslutande parten.

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

#### *Artikel 4*

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

#### *Artikel 5*

1. Kommissionen skall bestå av företrädare för de fördragsslutande parterna.

enne dans les Régions d'Information de Vol énumérées à l'Annexe 2.

2. Toute modification qu'une Partie contractante souhaite apporter à la liste de ses Régions d'Information de Vol figurant à l'Annexe 2 est subordonnée à l'accord unanime de la Commission lorsqu'elle aurait pour effet de modifier les limites de l'espace aérien couvert par la Convention; toute modification qui n'a pas un tel effet sera notifiée à l'Organisation par la Partie contractante intéressée.

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

#### *Article 4*

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

#### *Article 5*

1. La Commission est composée de représentants des Parties contractantes.

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

2. Vid tillämpningen av artikel 2.1 l) skall kommissionen utökas så att den omfattar företrädare för icke-medlemsstater som är parter i den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter. Den på detta sätt utökade kommissionen skall fatta beslut enligt bestämmelserna i den nämnda överenskommelsen.

3. När bestämmelser om detta har fastställts i andra överenskommelser som ingåtts mellan organisationen och icke-medlemsstater enligt artikel 2.1, särskilt i fråga om flödesplanering, skall kommissionen utökas och fatta beslut enligt bestämmelserna i dessa överenskommelser.

### *Artikel 6*

1. För att fullgöra de uppgifter som organisationen ålagts enligt artikel 2.1 skall kommissionen vidta följande åtgärder:

a) med avseende på de fördragsslutande parterna skall den fatta beslut:

- i de fall som avses i artikel 2.1 b) och c),
- i de fall som avses i artikel 2.1 a) samt d) till k) närhelst kommissionen anser det nödvändigt för de fördragsslutande parterna att

Chaque Partie contractante peut se faire représenter par plusieurs délégués afin de permettre notamment la représentation des intérêts de l'aviation civile et de la défense nationale, mais ne dispose que d'un seul droit de vote.

2. Pour l'application du (l) du paragraphe 1 de l'article 2, la Commission est élargie aux représentants des Etats non membres de l'Organisation qui sont parties à l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route. La Commission ainsi élargie prend ses décisions dans les conditions fixées par cet Accord.

3. Si des dispositions à cet effet sont prévues dans d'autres accords conclus par l'Organisation avec des Etats tiers conformément au paragraphe 1 de l'article 2, notamment pour la gestion des courants de trafic, la Commission sera élargie et prendra ses décisions dans les conditions prévues par ces accords.

### *Article 6*

1. Pour l'accomplissement des tâches dévolues à l'Organisation par le paragraphe 1 de l'article 2, la Commission prend les mesures suivantes :

(a) à l'égard des Parties contractantes : elle prend une décision :

- dans les cas mentionnés aux (b) et (c) du paragraphe 1 de l'article 2
- dans les cas mentionnés aux (a) et (d) à (k) du paragraphe 1 de l'article 2 lorsqu'elle estime nécessaire que les Parties contrac-

samverka; i sådana fall kan kommissionen även utfärda en rekommendation till de fördragsslutande parterna.

tantes s'engagent dans une action commune; elle peut aussi, dans ces cas, formuler une recommandation aux Parties contractantes;

b) med avseende på Organet:

(b) à l'égard de l'Agence:

- skall den godkänna den årliga arbetsplanen och de fleråriga investerings- och arbetsplaner som Organet skall lämna in till kommissionen för att uppgifterna enligt artikel 2.1 skall kunna fullgöras. Den skall även godkänna budgeten och verksamhetsberättelsen och ge Organet direktiv närhelst den anser detta nödvändigt för fullgörandet av de uppgifter som tilldelats Organet,

- elle approuve le programme de travail annuel et les programmes d'investissement et de travail portant sur plusieurs années que lui présente l'Agence pour l'accomplissement des tâches mentionnées au paragraphe 1 de l'article 2, ainsi que le budget et le rapport d'activité; elle adresse à l'Agence des directives, lorsqu'elle l'estime nécessaire pour l'accomplissement des tâches qui lui sont confiées;

- skall den vidta alla nödvändiga åtgärder för att utöva sina befogenheter avseende tillsyn enligt denna konvention och Organets stadga,

- elle prend toutes mesures nécessaires dans l'exercice du pouvoir de tutelle dont elle dispose en vertu de la présente Convention et des Statuts de l'Agence;

- skall den bevilja Organet ansvarsfrihet för dess budgetförvaltning.

- elle donne décharge à l'Agence de sa gestion relative au budget.

2. Kommissionen skall vidare:

2. La Commission, en outre :

a) godkänna budgetförordningen och instruktioner för personalen samt åtgärder som skall vidtas i kraft av artikel 7.2 och artikel 19.3 i stadgan för Organet samt

(a) approuve le statut administratif du personnel et le règlement financier ainsi que les mesures à prendre en application du paragraphe 2 de l'article 7, et du paragraphe 3 de l'article 19 des Statuts de l'Agence;

b) utse ledamöterna i kontrollnämnden för en femårsperiod enligt artikel 22.1 i stadgan för Organet.

(b) nomme, pour une durée de cinq ans, les membres de la mission de contrôle en application du paragraphe 1 de l'article 22 des Statuts de l'Agence.

3. Kommissionen skall bemyndiga Organet inleda förhandlingar om de särskilda över-

3. La Commission autorise l'ouverture par l'Agence de négociations sur les accords

enskommelser som avses i artikel 2 och skall godkännas de överenskommelser som förhandlats fram av Organet.

4. Kommissionen får inleda förfaranden på organisationens vägnar inför den skiljedomstol varom stadgas i artikel 31.

#### *Artikel 7*

1. Beslut av kommissionen, som skall vara enhälliga, skall fattas efter omröstning bland de fördragsslutande parterna, för vilka de är bindande. Skulle emellertid en fördragsslutande part underrätta kommissionen om att överordnade nationella hänsyn hindrar den från att handla enligt ett enhälligt beslut som fattats med avseende på de angelägenheter som anges i artikel 2.1 b) och c), får den avvika från detta beslut under förutsättning att den meddelar kommissionen skälen för sin avvikelse. Inom sex månader från en sådan underrättelse skall kommissionen antingen ändra sitt tidigare beslut eller besluta om vissa villkor eller begränsningar som skall gälla för avvikelsen. I båda fallen fordras ett enhälligt beslut efter omröstning bland de fördragsslutande parterna.

2. Kommissionens beslut om de åtgärder som avses i artiklarna 6.2 a), 6.3 och 11.3 skall vara enhälliga med avseende på de avgivna rösterna.

3. Om inte annat föreskrivs, fordras ett majoritetsbeslut i kommissionen i fråga om de direktiv och åtgärder som anges i artikel 6.1 b) och 6.4 under förutsättning att:

particuliers visés à l'article 2 et approuve les accords négociés.

4. Les recours devant le tribunal arbitral prévu à l'article 31 sont introduits au nom de l'Organisation par la Commission.

#### *Article 7*

1. Les décisions sont prises par la Commission statuant à l'unanimité des Parties contractantes et sont obligatoires pour ces dernières. Toutefois, si une Partie contractante notifie à la Commission que des raisons impératives d'intérêt national l'empêchent de donner suite à une décision prise à l'unanimité dans les domaines mentionnés aux (b) et (c) du paragraphe 1 de l'article 2, elle peut déroger à ladite décision sous réserve de lui exposer les motifs de cette dérogation. Dans un délai de six mois à compter de cette notification, la Commission soit révisé sa décision antérieure, soit décide si certaines conditions ou limites doivent s'appliquer à la dérogation. Dans l'un et l'autre cas, la décision à prendre par la Commission exige l'unanimité des Parties contractantes.

2. La Commission statue sur les mesures prévues au (a) du paragraphe 2 de l'article 6, au paragraphe 3 de l'article 6 et au paragraphe 3 de l'article 11 à l'unanimité des suffrages exprimés.

3. Sauf dispositions contraires, les directives et les mesures prises dans les cas prévus au (b) du paragraphe 1 et au paragraphe 4 de l'article 6 sont adoptées par la Commission à la majorité des suffrages exprimés étant entendu que:

- rösterna beräknas enligt det vägningsförfarande som föreskrivs i artikel 8 nedan,

- rösterna representerar majoriteten av de fördragsslutande parter som röstar.

4. De åtgärder som avses i artikel 6.2 b) skall beslutas av kommissionen i överensstämmelse med punkt 3 ovan, förutsatt att den på detta sätt beräknade majoriteten inte understiger 70 procent av de avgivna vägda rösterna.

5. För rekommendationer från kommissionen skall krävas en majoritet av de fördragsslutande parternas röster.

#### Artikel 8

1. Det vägningsförfarande som avses i artikel 7 skall beräknas enligt följande tabell:

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

	Antal röster
Mindre än 1 % . . . . .	1
Från 1 till mindre än 2 % . . . . .	2
Från 2 till mindre än 3 % . . . . .	3
Från 3 till mindre än 4 ½ % . . . . .	4
Från 4 ½ till mindre än 6 % . . . . .	5
Från 6 till mindre än 7 ½ % . . . . .	6
Från 7 ½ till mindre än 9 % . . . . .	7
Från 9 till mindre än 11 % . . . . .	8
Från 11 till mindre än 13 % . . . . .	9
Från 13 till mindre än 15 % . . . . .	10
Från 15 till mindre än 18 % . . . . .	11
Från 18 till mindre än 21 % . . . . .	12
Från 21 till mindre än 24 % . . . . .	13

- ces suffrages sont affectés de la pondération prévue à l'article 8 ci-après,

- ces suffrages doivent représenter la majorité des Parties contractantes votant.

4. Les mesures prévues au (b) du paragraphe 2 de l'article 6 sont prises par la Commission dans les conditions prévues au paragraphe 3 ci-dessus, sous réserve que la majorité calculée conformément à ce paragraphe atteigne 70 % des suffrages pondérés exprimés.

5. Les recommandations sont formulées par la Commission à la majorité des Parties contractantes.

#### Article 8

1. La pondération prévue à l'article 7 est déterminée selon le tableau suivant :

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

	Nombre de voix
Inférieur à 1 % . . . . .	1
De 1 à moins de 2 % . . . . .	2
De 2 à moins de 3 % . . . . .	3
De 3 à moins de 4 ½ % . . . . .	4
De 4 ½ à moins de 6 % . . . . .	5
De 6 à moins de 7 ½ % . . . . .	6
De 7 ½ à moins de 9 % . . . . .	7
De 9 à moins de 11 % . . . . .	8
De 11 à moins de 13 % . . . . .	9
De 13 à moins de 15 % . . . . .	10
De 15 à moins de 18 % . . . . .	11
De 18 à moins de 21 % . . . . .	12
De 21 à moins de 24 % . . . . .	13

Från 24 till mindre än 27 % . . . . .	14
Från 27 till mindre än 30 % . . . . .	15
30 % . . . . .	16

De 24 à moins de 27 % . . . . .	14
De 27 à moins de 30 % . . . . .	15
30 % . . . . .	16

2. Antalet röster skall inledningsvis fastställas med verkan från dagen för ikraftträdandet av det protokoll som öppnades för under-tecknande i Bryssel 1981 genom hänvisning till ovanstående tabell och enligt regeln i artikel 19 i Organets stadga för fastställande av de fördragsslutande parternas bidrag till organisationens budget.

2. La fixation initiale du nombre des voix est faite, à compter de l'entrée en vigueur du Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1981, par référence au tableau ci-dessus et conformément à la règle de détermination des contributions annuelles des Parties contractantes au budget de l'Organisation qui figure à l'article 19 des Statuts de l'Agence.

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

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

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

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

*Artikel 9*

*Article 9*

1. Kommissionen skall fastställa sin egen arbetsordning som skall antas enhälligt.

1. La Commission établit son règlement intérieur qui doit être adopté à l'unanimité.

2. Denna skall bland annat innehålla bestämmelser som hänför sig till ordförandeposten, tillsättandet av arbetsgrupper och kommissionens arbetsspråk.

2. Ce règlement doit prévoir notamment les règles relatives à la Présidence, à la création de groupes de travail et aux langues de travail de la Commission.

*Artikel 10*

*Article 10*

Den personal och de resurser som krävs för kommissionens verksamhet skall ställas till dess förfogande genom Organets försorg.

L'Agence met à la disposition de la Commission de personnel et les moyens matériels nécessaires à son fonctionnement.

*Artikel 11*

1. Kommissionen skall med relevanta stater och internationella organisationer upprätthålla förbindelser som är nödvändiga för att organisationens mål skall förverkligas.

2. Kommissionen skall särskilt, med beaktande av bestämmelserna i artikel 6.3 och 13, ensam vara bemyndigad att på organisationens vägnar ingå de överenskommelser med internationella organisationer, de fördragsslutande parterna eller andra stater som är nödvändiga för fullgörandet av de av organisationens uppgifter som anges i artikel 2.

3. På Organets förslag kan kommissionen till detta delegera beslutet att inleda förhandlingar och ingå överenskommelser som är nödvändiga för fullgörandet av de uppgifter som avses i artikel 2.

*Artikel 12*

Överenskommelserna mellan organisationen och en eller flera fördragsslutande parter eller en eller flera icke-medlemsstater eller en internationell organisation om de uppdrag som avses i artikel 2 skall fastställa uppgifter, rättigheter och förpliktelser för var och en av parterna i överenskommelsen samt de ekonomiska uppgörelserna och skall ange de åtgärder som skall vidtas. Organet får förhandla om sådana överenskommelser enligt bestämmelserna i artiklarna 6.3 och 11.3.

*Artikel 13*

Inom ramen för kommissionens direktiv får Organet upprätta de förbindelser som är

*Article 11*

1. La Commission assure avec les Etats et les organisations internationales intéressés les relations utiles à la réalisation de l'objet de l'Organisation.

2. La Commission est notamment, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3 de l'article 6 et de l'article 13, seule compétente pour conclure au nom de l'Organisation, avec les organisations internationales, les Parties contractantes ou les Etats tiers, les accords nécessaires à l'exécution des tâches de l'Organisation prévues à l'article 2.

3. La Commission peut, sur proposition de l'Agence, déléguer à cette dernière la décision d'ouvrir des négociations et de conclure les accords nécessaires à l'exécution des tâches prévues à l'article 2.

*Article 12*

Les accords entre l'Organisation et une ou plusieurs Parties contractantes ou un ou plusieurs Etats non membres ou une organisation internationale, relatifs aux tâches prévues à l'article 2 doivent fixer les tâches droits et obligations respectifs des Parties aux accords ainsi que les conditions de financement et déterminer les mesures à prendre. Ils peuvent être négociés par l'Agence dans les conditions prévues au paragraphe 3 de l'article 6 et au paragraphe 3 de l'article 11.

*Article 13*

Dans le cadre des directives données par la Commission, l'Agence peut établir avec

oundgängliga för samordningen av flygtrafik och för tillhandahållandet av organets tjänster med lämpliga offentliga eller privata serviceorganisationer hos de fördragsslutande parterna, icke-medlemsstater eller internationella organisationer. I detta syfte får avtal av rent administrativ, teknisk eller kommersiell karaktär ingås av Organet på organisationens vägnar i den mån som de är nödvändiga för Organets verksamhet, på villkor att detta underrättar kommissionen om ingångna avtal.

#### *Artikel 14*

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

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

3. De fördragsslutande parterna erkänner organisationens rätt att med avseende på alla installationer som görs och tjänster som införs för deras räkning inom deras respektive territorier utnyttja tillämpningen av

les services techniques intéressés, publics ou privés, relevant des Parties contractantes, d'Etats non contractants ou d'organismes internationaux, les relations indispensables à la coordination de la circulation aérienne et au fonctionnement de ses propres services. Elle peut conclure à cet effet, au nom de l'Organisation, sous réserve d'en informer la Commission, des contrats de caractère purement administratif, technique ou commercial dans la mesure où ils sont nécessaires à son fonctionnement.

#### *Article 14*

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

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

3. Les Parties contractantes reconnaissent à l'Organisation, pour les ouvrages et services établis pour son compte sur leurs territoires respectifs, le bénéfice de l'application des réglementations nationales relatives aux

intern rätt vad gäller de restriktioner i äganderätten till fast egendom som kan föreligga till förmån för samhällsintresset i samband med inhemska tjänster för samma ändamål och särskilt i fråga om servitut.

4. Organisationen skall bära de kostnader som blir en följd av tillämpningen av bestämmelserna i denna artikel inklusive den ersättning som skall betalas enligt lagen i den stat inom vars territorium egendomen är belägen.

#### *Artikel 15*

Om organisationen utför de uppdrag som avses i artikel 2.2 b), skall Organet tillämpa de föreskrifter som gäller inom de fördragslutande parternas territorier och i det luftrum där tillhandahållandet av flygtrafiklednings-tjänster anförtrots åt dem enligt de internationella överenskommelser som de är parter i.

#### *Artikel 16*

Om organisationen utför de uppgifter som avses i artikel 2.2 b), skall Organet inom gränserna för flygtrafikledningstjänsternas befogenheter ge befälhavaren på luftfartyg alla nödvändiga instruktioner. Befälhavarna på luftfartyg är skyldiga att lyda dessa instruktioner utom i de fall av force majeure som förutses i de föreskrifter som avses i föregående artikel.

#### *Artikel 17*

I händelse av att organisationen utför de uppgifter som anges i artikel 2.2 b) skall överträdelser av flygtrafikföreskrifter som

limitations du droit de propriété immobilière qui existeraient dans l'intérêt public au profit des services nationaux pour le même objet et notamment de celles qui concernent les servitudes d'utilité publique.

4. L'Organisation supportera les frais découlant de l'application des dispositions du présent article, y compris le montant des indemnités dues conformément à la législation de l'Etat sur le territoire duquel les biens sont situés.

#### *Article 15*

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

#### *Article 16*

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

#### *Article 17*

Dans le cas où l'Organisation exercerait les tâches prévues au (b) du paragraphe 2 de l'article 2, les infractions à la réglementation

görs i det luftrum där Organet anförtrotts tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster registreras i rapporter av tjänstemän som särskilt bemyndigats av Organet för denna uppgift med beaktande av den rättighet som de fördragsslutande parternas tjänstemän har enligt intern rätt att rapportera överträdelser av samma slag. De ovan nämnda rapporterna skall ha samma verkan inför nationella domstolar som de som avfattas av statliga tjänstemän med kompetens att rapportera överträdelser av samma slag.

#### *Artikel 18*

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

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

#### *Artikel 19*

1. Organisationen skall vara befriad från alla pålagor, skatter och avgifter med avseende på sin tillkomst, upplösning eller likvidation i den stat där den har sitt säte och inom de fördragsslutande parternas territorier.

2. Organisationen skall vara befriad från alla pålagor, skatter och avgifter som är förenade

tion de la navigation aérienne commises dans l'espace où la fourniture des services de la circulation aérienne est confiée à l'Agence sont constatées dans les procès-verbaux par des agents spécialement commissionnés par elle à cet effet, sans préjudice du droit reconnu par les législations nationales aux agents des Parties contractantes de constater les infractions de même nature. Les procès-verbaux visés ci-dessus ont devant les tribunaux nationaux la même valeur que ceux dressés par les agents nationaux qualifiés pour constater les infractions de même nature.

#### *Article 18*

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

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

#### *Article 19*

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

2. Elle est exonérée des droits et taxes auxquels donneraient lieu les acquisitions de

med förvärvet av den fasta egendom som är nödvändig för att den skall kunna genomföra sitt uppdrag.

3. Organisationen skall vara befriad från alla direkta skatter som är tillämpliga på den, dess egendom, tillgångar och inkomster.

4. Organisationen skall vara befriad från alla indirekta skatter som faller på den till följd av en låneemission.

5. Den skall befrias från all beskattning som har karaktären av undantag eller diskriminering.

6. De typer av befrielse som avses i denna artikel gäller inte för de skatter och avgifter som inkasseras för allmännyttiga tjänster.

#### *Artikel 20*

1. Organisationen skall vara befriad från alla tullavgifter, skatter och andra avgifter med motsvarande verkan utom sådana som avser utförda tjänster och skall undantas från varje import- eller exportförbud eller begränsning med avseende på material, utrustning, förråd och andra artiklar som importeras för organisationens tjänstebruk och som är avsedda för organisationens byggnader och installationer eller för dess verksamhet.

2. De varor som sålunda importeras får inte säljas, lånas ut eller överlåtas mot eller utan betalning inom den parts territorium dit de införts utom på de villkor som fastställts av

biens immobiliers nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

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

4. Elle est exonérée des perceptions fiscales indirectes que pourraient entraîner les émissions d'emprunts et dont elle serait personnellement débitrice.

5. Elle est exonérée de tout impôt de caractère exceptionnel ou discriminatoire.

6. Les exonérations prévues au présent article ne s'étendent pas aux impôts et taxes perçus en rémunération de services d'utilité générale.

#### *Article 20*

1. L'Organisation est exonérée de tous droits de douane et taxes d'effet équivalent, autres que des redevances ou impositions représentatives de services rendus, et exemptée de toute prohibition et restriction d'importation ou d'exportation en ce qui concerne les matériaux, matériels, fournitures et autres objets importés pour l'usage officiel de l'Organisation et destinés aux immeubles et installations de l'Organisation ou à son fonctionnement.

2. Les marchandises ainsi importées ne peuvent être ni vendues, ni prêtées ou cédées, soit à titre gratuit soit à titre onéreux, sur le territoire de la Partie dans laquelle

den berörda fördragsslutande partens regering.

3. Alla kontrollåtgärder som anses lämpliga får vidtas för att säkerställa att den materiel och utrustning, de förråd och andra artiklar som avses i punkt 1 och som importeras för överlämnande till organisationen verkligen har levererats till denna organisation och faktiskt används för dess officiella byggnader och installationer eller för dess verksamhet.

4. Vidare skall organisationen befrias från alla tullavgifter och undantas från varje import- eller exportförbud eller begränsning med avseende på de tryckalster som omfattas av artikel 25 i den stadga som är en bilaga till denna konvention.

#### *Artikel 21*

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

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

elles auront été introduites, à moins que ce ne soit dans des conditions fixées par le Gouvernement de la Partie contractante intéressée.

3. Toutes mesures de contrôle jugées utiles pourront être prises pour s'assurer que les matériaux, matériels, fournitures et autres objets indiqués au premier paragraphe et importés à destination de l'Organisation ont bien été livrés à ladite Organisation et affectés aux immeubles et installations officiels ou à son fonctionnement.

4. L'Organisation est en outre exonérée de tous droits de douane et exemptée de toute prohibition ou restriction d'importation ou d'exportation en ce qui concerne les publications visées à l'article 25 des Statuts ci-annexés.

#### *Article 21*

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

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

*Artikel 22*

*Article 22*

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

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

2. Organisationens personal och familjemedlemmar som ingår i deras hushåll skall undantas från inresebegränsningar och bestämmelser om registrering av utlännningar, på samma sätt som vanligen beviljas medlemmar av personalen i jämförbara internationella organisationer.

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

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

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

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

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

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

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

5. Organisationens personal:

5. Les membres du personnel de l'Organisation :

a) skall beviljas befrielse från tull och andra avgifter än sådana som avser utförda tjänster när det gäller införande av deras personliga tillhörigheter, lösöre och andra hushållsartiklar som inte är nya och som de för in från utlandet när de först bosätter sig inom

(a) bénéficient de la franchise des droits et taxes de douane autres que les redevances ou impositions représentatives de services rendus, pour l'importation des effets personnels, meubles et autres objets de ménage usagés qu'ils apportent de l'étranger lors de

territoriet i fråga samt utförande av dessa tillhörigheter och lösöre när de lämnar sin tjänst,

b) får när de tillträder sin tjänst inom något av de avtalsslutande parternas territorier temporärt införa sin privata bil utan att erlægga tull och sedan, men inte senare än i samband med att deras tjänst upphör, utföra detta fordon tullfritt, dock i båda fallen med beaktande av villkor som den berörda fördragsslutande partens regering i varje särskilt fall anser nödvändiga,

c) åtnjuter okränkbarhet för alla sina officiella dokument.

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

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

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

leur premier établissement et pour la réexportation de ces mêmes effets, meubles et objets, lors de la cessation de leurs fonctions;

(b) peuvent, à l'occasion de leur prise de fonction sur le territoire de l'une des Parties contractantes, importer temporairement en franchise leur voiture automobile personnelle et ensuite, au plus tard à la fin de leur temps de service, réexporter ce véhicule en franchise, sous réserve, dans l'une et l'autre hypothèse, des conditions jugées nécessaires dans tous les cas particuliers, par le Gouvernement de la Partie contractante intéressée.

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

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

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

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

*Artikel 23*

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

*Artikel 24*

Organisationen, generaldirektören och organisationens personal skall på grund av sitt eget socialförsäkringssystem vara befriade från obligatoriska avgifter till nationella försäkringskassor utan inskränkning av överenskommelser mellan organisationen och de fördragsslutande parterna som gällde vid ikraftträdandet av det protokoll som öppnades för undertecknande i Bryssel 1981.

*Artikel 25*

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

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

*Article 23*

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

*Article 24*

En raison de son régime propre de prévoyance sociale, l'Organisation, le Directeur Général et les membres du personnel de l'Organisation sont exemptés de toutes contributions obligatoires à des organismes nationaux de prévoyance sociale, sans préjudice des arrangements existant entre l'Organisation et une Partie contractante lors de l'entrée en vigueur du Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1981.

*Article 25*

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

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

*Artikel 26*

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

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

2. Organisationens egendom och tillgångar får inte beslagtas och inte heller får de utmätas annat än genom domstolsbeslut. Organisationens installationer får dock inte beslagtas eller utmätas.

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

*Artikel 27*

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

*Article 26*

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

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

2. Les biens et avoirs de l'Organisation ne peuvent être saisis ni faire l'objet de mesures d'exécution forcée, si ce n'est par décision de justice. Toutefois, les installations de l'Organisation ne peuvent être saisies ni faire l'objet de mesures d'exécution forcée.

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

*Article 27*

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

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

*Artikel 28*

I händelse av att organisationen utför de uppdrag som avses i artikel 2.2 b) är internationella överenskommelser och nationella föreskrifter om tillträde till, överflygning av och säkerhet inom de fördragsslutande parternas territorier bindande för Organet, som skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa tillämpningen av sådana överenskommelser och föreskrifter.

*Artikel 29*

Om organisationen utför uppdrag enligt artikel 2.2 b), är Organet skyldigt att lämna de fördragsslutande parter som begär det alla nödvändiga upplysningar om de luftfartyg för vilka det har ansvarighet i sin tjänsteutövning för att de fördragsslutande parterna skall kunna kontrollera att internationella överenskommelser och nationella föreskrifter tillämpas.

*Artikel 30*

De fördragsslutande parterna erkänner att det är nödvändigt för Organet att ha en balanserad ekonomi och åtar sig att inom de gränser och på de villkor som anges i den till denna konvention bifogade stadgan ställa skäligen ekonomiska resurser till Organets förfogande med beaktande av dess egen inkomst.

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

*Article 28*

Dans le cas où l'Organisation exercerait les tâches prévues au (b) du paragraphe 2 de l'article 2, les accords internationaux et les réglementations nationales relatifs à l'accès, au survol et à la sécurité du territoire des Parties contractantes sont obligatoires pour l'Agence qui prend toutes mesures nécessaires à leur application.

*Article 29*

Dans le cas où l'Organisation exercerait les tâches prévues au (b) du paragraphe 2 de l'article 2, l'Agence est tenue de donner aux Parties contractantes qui en formulent la demande toutes les informations relatives aux aéronefs dont elle a connaissance dans l'exercice de ses fonctions, afin de permettre auxdites Parties contractantes de contrôler l'application des accords internationaux et des règlements nationaux.

*Article 30*

Les Parties contractantes reconnaissent la nécessité pour l'Agence de réaliser son équilibre financier, et s'engagent à mettre à sa disposition, compte tenu de ses recettes propres, les moyens financiers appropriés dans les limites et conditions définies par les Statuts ci-annexés.

*Artikel 31*

*Article 31*

1. Varje tvist som kan uppstå antingen mellan de fördragsslutande parterna eller mellan de fördragsslutande parterna och organisationen, företrädd av kommissionen, med avseende på tolkningen eller tillämpningen av denna konvention eller bilagorna till den och som inte har kunnat slitas genom direkt förhandling eller genom någon annan metod skall hänskjutas till skiljedom på begäran av parterna.

2. För detta ändamål skall var och en av parterna i varje särskilt fall utse en skiljedomare och skiljedomarna skall gemensamt utse en tredje skiljedomare. Skulle någon av parterna inte ha utsett sin skiljedomare inom två månader från dagen för mottagandet av den andra partens begäran eller om de utsedda skiljedomarna inte skulle lyckas enas om nomineringen av den tredje skiljedomaren inom dessa två månader, får endera parten anmoda ordföranden i Internationella domstolen att utse skiljedomare.

3. Skiljedomstolen fastställer sina egna regler för förfarandet.

4. Varje part skall bära kostnaderna för sin egen skiljedomare och sina företrädare i förhandlingarna inför domstolen. Kostnaderna för den tredje skiljedomaren och övriga kostnader skall bäras lika av parterna i tvisten. Skiljedomstolen får dock fastställa en annan kostnadsdelning om den anser det lämpligt.

5. Skiljedomstolens beslut skall vara bindande för parterna i tvisten.

1. Tout différend qui pourra naître soit entre les Parties contractantes, soit entre les Parties contractantes et l'Organisation représentée par la Commission, relatif à l'interprétation ou l'application de la présente Convention ou de ses Annexes et qui n'aura pu être réglé par voie de négociations directes ou par tout autre mode de règlement sera soumis à arbitrage à la requête de l'une quelconque des parties.

2. A cet effet chacune des parties désignera dans chaque cas un arbitre, et les arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un tiers arbitre. Dans le cas où une partie n'aurait pas désigné son arbitre dans les deux mois de la date de réception de la requête de l'autre partie, ou dans le cas où les arbitres n'auraient pu, dans les deux mois, se mettre d'accord sur la désignation du tiers arbitre, toute partie pourra demander au Président de la Cour Internationale de Justice de procéder à ces désignations.

3. Le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure.

4. Chaque partie prendra à sa charge les frais concernant son arbitre et sa représentation dans la procédure devant le tribunal; les frais afférents au tiers arbitre ainsi que les autres frais seront supportés par les parties pour une part égale. Le tribunal arbitral peut toutefois fixer une répartition différente des frais s'il le juge approprié.

5. Les décisions du tribunal arbitral seront obligatoires pour les parties au différend.

*Artikel 32*

1. Organets stadga liksom ändringar som görs i denna med beaktande av de villkor som föreskrivs i denna konvention och i den stadga vilken är en bilaga till den gäller inom de fördragsslutande parternas territorier.

2. Varje ändring av bestämmelserna i stadgan skall enhälligt godkännas av kommissionen genom omröstning bland dess medlemmar.

3. Bestämmelserna i artiklarna 1, 11, 19 och 20 i den stadga som är en bilaga till denna konvention får emellertid inte ändras av kommissionen.

*Artikel 33*

I händelse av undantagstillstånd eller krig påverkar bestämmelserna i denna konvention inte de berörda fördragsslutande parternas handlingsfrihet.

*Artikel 34*

De fördragsslutande parterna åtar sig att se till att gällande lagfästa bestämmelser ägnade att säkerställa kontinuiteten i de tjänster som tillhandahålls av det allmänna tillämpas på Organet.

*Artikel 35*

1. Giltigheten för denna konvention i dess lydelse enligt det protokoll som öppnades för undertecknande i Bryssel 1981 utsträcks till att omfatta en tid av tjugo år från den dag då detta protokoll träder i kraft.

*Article 32*

1. Les Statuts de l'Agence, ainsi que toutes modifications qui leur seraient apportées dans les conditions prévues à la présente Convention et aux Statuts y annexés, sont valables et ont effet sur le territoire des Parties contractantes.

2. Toute modification aux dispositions des Statuts est subordonnée à l'approbation de la Commission, statuant à l'unanimité de ses membres.

3. Toutefois les dispositions prévues aux articles 1, 11, 19 et 20 des Statuts ci-annexés ne sont pas susceptibles de modification par la Commission.

*Article 33*

En cas de crise ou de guerre, les dispositions de la présente Convention ne peuvent porter atteinte à la liberté d'action des Parties contractantes concernées.

*Article 34*

Les Parties contractantes s'engagent à faire bénéficier l'Agence des dispositions légales en vigueur destinées à assurer la continuité des services publics.

*Article 35*

1. La présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1981, est prorogée d'une durée de vingt ans, à compter de l'entrée en vigueur du Protocole précité.

2. Denna tidsperiod skall automatiskt förlängas med femårsperioder, såvida inte en fördragsslutande part minst två år före utgången av den löpande perioden till den belgiska regeringen skriftligen uttryckt sin avsikt att frånträda konventionen. Den belgiska regeringen skall underrätta regeringarna i de andra staterna som är parter i konventionen om ett sådant frånträde.

3. Om organisationen upplöses genom tillämpning av föregående punkt, skall den anses bestå i avvecklingssyfte.

#### *Artikel 36*

Anslutning till denna konvention, i dess lydelse enligt det protokoll som öppnades för undertecknande i Bryssel 1981, av en annan stat än signatärstaterna till detta protokoll förutsätter:

a) kommissionens enhälliga godkännande genom omröstning,

b) att staten samtidigt deponerar ett anslutningsinstrument för den multilaterala överenskommen om undervägsavgifter som öppnades för undertecknande i Bryssel 1981.

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

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

2. Cette durée sera automatiquement prolongée par périodes de cinq années à moins qu'une Partie contractante n'ait manifesté par une notification écrite au Gouvernement du Royaume de Belgique, au moins deux ans avant l'expiration de la période en cours, son intention de mettre fin à la Convention. Le Gouvernement du Royaume de Belgique avisera les Gouvernements des autres Etats parties à la Convention de ladite notification.

3. Si, en application de ce qui précède, l'Organisation est dissoute, elle est réputée exister pour les besoins de sa liquidation.

#### *Article 36*

1. L'adhésion à la présente Convention, telle qu'amendée par le Protocole ouvert à la signature à Bruxelles en 1981, de tout Etat non signataire du Protocole précité, est subordonnée:

(a) à l'accord de la Commission statuant à l'unanimité;

(b) au dépôt concomitant par cet Etat de son instrument d'adhésion à l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route ouvert à la signature à Bruxelles en 1981.

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

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

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

*Denna sammanförda version av bestämmelserna i konventionen och de ändringar som protokollet innehåller är upprättad på de engelska, franska, holländska, portugisiska och tyska språken. Enligt slutklausulen i den internationella Eurocontrolkonventionen om samarbete för luftfartens säkerhet den 13 december 1960 samt enligt slutklausulen i protokollet den 12 februari 1981 om ändring av den förut nämnda konventionen skall den franska texten ha företräde i händelse av bristande överensstämmelse mellan texterna.*

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

*Le présent dispositif de la Convention est établi en langues allemande, anglaise, française, néerlandaise et portugaise. En vertu de la clause finale de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "EUROCONTROL" du 13 décembre 1960, ainsi que de la clause finale du Protocol du 12 février 1981 amendant ladite Convention, le texte en langue française fera foi en cas de divergence entre les textes.*

*Bilaga 1 till Eurocontrolkonventionen*

*ANNEXE 1*

**ORGANETS STADGA**

**STATUTS DE L'AGENCE**

*Artikel 1*

*Article 1*

Denna stadga gäller för det Organ som upprättats enligt artikel 1 i konventionen.

L'Agence instituée par l'Article 1 de la Convention est régie par les présents Statuts.

*Artikel 2*

*Article 2*

1. Organet är ansvarigt för fullgörandet av de uppgifter som det anförtros genom konventionen eller av kommissionen.

1. L'Agence constitue l'organe chargé de l'exécution des tâches qui lui sont confiées par la Convention ou par la Commission.

2. När Organet tillhandahåller flygtrafiktjänst skall dess mål vara:

2. Lorsqu'elle assure des services de navigation aérienne, l'Agence a pour objectifs:

a) att förhindra kollisioner mellan luftfartyg,

(a) d'éviter les abordages entre aéronefs;

b) att trygga ett välordnat och snabbt trafikflöde,

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

c) att lämna råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet,

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

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

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

3. Organet skall installera nödvändiga anordningar för fullgörandet av sina uppgifter och svara för att de fungerar tillfredsställande.

3. L'Agence met en place les moyens nécessaires à l'exécution de ses missions et en assure le bon fonctionnement.

4. Organet skall därför verka i nära samarbete med de militära myndigheterna för att så effektivt och ekonomiskt som möjligt till-

4. A cette fin, l'Agence travaille en étroite collaboration avec les autorités militaires, afin de satisfaire le plus efficacement et le plus économiquement possible les besoins

godose flygtrafikens behov och den militära luftfartens särskilda behov.

5. För fullgörandet av sin uppgift på de villkor som fastställs i artikel 7.2 nedan får Organet bland annat uppföra och svara för driften av de byggnader och installationer som det behöver, särskilt flygtrafik-, forsknings- och försökscentra, centra för flödesplanering och skolor för kvalificerad och specialiserad utbildning av personal inom flygtrafiktjänsten. Det skall emellertid ta i anspråk statliga tekniska tjänster och utnyttja befintliga statliga installationer när så är möjligt i syfte att undvika dubblering.

### *Artikel 3*

Med beaktande av de befogenheter som tilldelats kommissionen skall Organet ledas av en styrelsekommitté (Committee of Management), i det följande kallad "kommittén" och en generaldirektör.

### *Artikel 4*

1. Kommittén skall vara sammansatt av företrädare för var och en av de fördragslutande parterna, vilka får utnämna flera företrädare särskilt med tanke på att både den civila luftfartens och det nationella försvarets intressen skall kunna tillgodoses. Endast en av företrädarna har rätt att rösta och denne skall vara en tjänsteman i hög ställning med ansvar för luftfartsärenden i sitt land. Varje företrädare skall ha en suppleant med befogenhet att företräda honom om han inte själv kan närvara.

de la circulation aérienne et les besoins particuliers de l'aviation militaire.

5. Pour l'exercice de sa mission, sous réserve des conditions prévues au paragraphe 2 de l'article 7 ci-après, elle peut notamment construire et exploiter les bâtiments et installations qui lui sont nécessaires, en particulier des centres de recherche et d'expérimentation de la circulation aérienne, de gestion des courants de trafic aérien et des écoles servant au perfectionnement et à la spécialisation du personnel des services de la navigation aérienne. Elle fait néanmoins appel aux services techniques nationaux et utilise les installations nationales existantes chaque fois que cela est possible, afin d'éviter tout double emploi.

### *Article 3*

Sous réserve des pouvoirs reconnus à la Commission, l'Agence est administrée par un Comité de gestion ci-après dénommé "le Comité" et par un Directeur Général.

### *Article 4*

1. Le Comité est composé de représentants de chacune des Parties contractantes, qui peut nommer plusieurs représentants afin de permettre notamment la représentation des intérêts de l'aviation civile et de la défense nationale, mais dont l'un seulement a voix délibérative. Ce dernier est un haut fonctionnaire exerçant dans son pays des responsabilités dans le domaine de la navigation aérienne. Chaque représentant est pourvu d'un suppléant, qui le représente valablement en cas d'empêchement.

2. Vid tillämpningen av artikel 2.1 l) i konventionen skall kommittén utökas så att den omfattar företrädare för icke-medlemsstater som är parter i den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter. Den på detta sätt utökade kommittén skall fatta beslut enligt bestämmelserna i den nämnda överenskommelsen.

3. När bestämmelser om detta har fastställts i andra överenskommelser som ingåtts mellan organisationen och icke-medlemsstater enligt artikel 2.1 i konventionen, särskilt i fråga om flödesplanering, skall kommittén utökas och fatta beslut enligt bestämmelserna i dessa överenskommelser.

#### *Artikel 5*

1. För att kommitténs skall vara beslutsför krävs närvaro av röstberättigade företrädare för samtliga fördragsslutande parter utom en.

2. Om beslutsförhet inte uppnås, skall överläggningarna uppskjutas till ett möte som skall sammankallas till ett senare datum, tidigast tio dagar efter det föregående mötet. Vid detta möte är kommitté beslutsför om minst halva antalet röstberättigade företrädare är närvarande.

#### *Artikel 6*

1. Kommittén skall fastställa sin egen arbetsordning innefattande regler om val av ordförande och vice ordförande samt utnämning av en sekreterare.

2. Pour l'application du (1) du paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention, le Comité est élargi aux représentants des Etats non membres de l'Organisation qui sont parties à l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route. Le Comité élargi prend ses décisions dans les conditions fixées par cet Accord.

3. Si des dispositions à cet effet sont prévues dans d'autres accords conclus par l'Organisation avec des Etats tiers conformément au paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention, notamment pour la gestion des courants de trafic, le Comité sera élargi et prendra ses décisions dans les conditions prévues par ces accords.

#### *Article 5*

1. Le Comité délibère valablement lorsque au moins tous les représentants des Parties contractantes ayant voix délibérative sauf un sont présents.

2. Si ce quorum n'est pas atteint, la délibération est remise à une séance ultérieure, qui fait l'objet d'une nouvelle convocation et ne peut se tenir au plus tôt que dix jours après la précédente; pour la deuxième délibération, le quorum exigé est de la moitié au moins des représentants ayant voix délibérative.

#### *Article 6*

1. Le Comité élabore son règlement intérieur, qui fixe notamment les règles régissant l'élection d'un Président et d'un Vice-Président, ainsi que la désignation d'un Secrétaire.

2. Arbetsordningen skall innefatta regler om jäv. De skall vidare fastställa att kallelser till möten skall sändas som brev eller i brådskande fall som telegram och inkludera föredragningslistan.

3. Arbetsordningen skall godkännas av kommissionen.

#### *Artikel 7*

1. Kommittén skall fatta beslut om Organets organisation efter förslag från generaldirektören.

2. Den skall dock inhämta kommissionens godkännande av åtgärder enligt artikel 2.5 ovan.

#### *Artikel 8*

Kommittén skall varje år lämna in en rapport till kommissionen om organisationens verksamhet och ekonomiska ställning.

#### *Artikel 9*

1. På begäran av kommissionen skall kommittén utarbeta investerings- och arbetsplaner som sträcker sig över flera år. Planerna skall godkännas av kommissionen.

2. Enligt bestämmelserna i konventionen skall kommittén, för godkännande av kommissionen, särskilt:

a) utarbeta en plan för uppgifterna enligt artikel 2.1 a), e), f) och j) i konventionen;

2. Le règlement comporte des dispositions relatives aux incompatibilités. Il prévoit en outre que les convocations aux séances seront envoyées par lettre ou, en cas d'urgence, par télégramme, et comprendront l'ordre du jour.

3. Le règlement est soumis à l'approbation de la Commission.

#### *Article 7*

1. Le Comité statue sur l'organisation de l'Agence, qui doit être proposée par le Directeur Général.

2. Il soumet toutefois à l'approbation de la Commission les mesures à prendre en application du paragraphe 5 de l'article 2 ci-dessus.

#### *Article 8*

Le Comité rend compte chaque année à la Commission des activités et de la situation financière de l'Organisation.

#### *Article 9*

1. Le Comité élabore des programmes d'investissement et de travail portant sur plusieurs années, à la demande de la Commission. Ils sont soumis à l'approbation de celle-ci.

2. En particulier, en vue de les soumettre à l'approbation de la Commission qui statue conformément à la Convention, le Comité :

(a) prépare le programme des tâches prévu aux (a), (e), (f) et (j) du paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention;

- b) formulera de gemensamma långsiktiga målen enligt artikel 2.1 b) i konventionen; (b) élabore les objectifs communs à long terme prévus au (b) du paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention;
- c) granska forsknings- och utvecklingsprogrammen enligt artikel 2.1 g) i konventionen; (c) étudie les programmes de recherche et de développement prévus au (g) du paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention;
- d) utarbeta de gemensamma planerna på medellång sikt enligt artikel 2.1 c) i konventionen och formulera de gemensamma handlingsprogrammen för mark- och flygburna system samt utbildning av personal enligt punkt 1 d) i nämnda artikel; (d) élabore les plans communs à moyen terme prévus au (c) du paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention, ainsi que les politiques communes en matière de système au sol et de bord et de formation des personnels prévues au (d) du paragraphe 1 dudit article;
- e) godkänna överenskommelserna enligt artikel 2 i konventionen; (e) adopte les accords prévus à l'article 2 de la Convention;
- f) utföra granskningarna enligt artikel 2.1 h) och i) i konventionen. (f) procède aux études prévues aux (h) et (i) du paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention.

3. Inom gränserna för kommissionens delegering enligt artikel 11.3 i konventionen skall kommittén fatta beslut om att inleda förhandlingar i syfte att ingå de överenskommelser som avses i artikel 2 i konventionen och skall i tillämpliga fall godkänna de överenskommelser som förhandlats fram.

#### *Artikel 10*

Kommittén skall utarbeta och lämna in till kommissionen för godkännande:

- föreskrifter om anbud, avtal om leveranser av varor och tjänster till organisationen samt villkoren för sådana avtal,

3. Le Comité prend, dans la limite de la délégation éventuellement faite par la Commission en application du paragraphe 3 de l'article 11 de la Convention, la décision d'ouvrir des négociations en vue de la conclusion des accords prévus à l'article 2 de la Convention et approuve, le cas échéant, les accords négociés.

#### *Article 10*

Le Comité élabore et soumet à l'approbation de la Commission:

- un règlement pour les appels d'offres et la passation des marchés relatifs à la fourniture des biens et services à l'Organisation, ainsi que les conditions régissant ces marchés;

- allmänna avtalsvillkor för organisationens tillhandahållande av tjänster.

### *Artikel 11*

Kommittén skall utarbeta och lämna in till kommissionen för godkännande en budget-förordning som i synnerhet skall fastställa de redovisningsrutiner som skall följas med avseende på inkomster och utgifter, villkoren för betalning av nationella bidrag och de villkor på vilka organisationen får ta upp lån.

### *Artikel 12*

1. Kommittén skall utarbeta Organets instruktion för personal och överlämna den till kommissionen för godkännande. Den skall:

- i synnerhet innefatta föreskrifter om personalens nationalitet, lönetariffer, pensioner, diskvalificeringsgrunder för tjänst, tystnadsplikt och kontinuitet i tjänsten samt

- ange de tjänster som inte får innehas samtidigt med någon annan tjänst utan generaldirektörens särskilda tillåtelse.

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

### *Artikel 13*

1. Organet bemyndigas rekrytera personal direkt endast om de fördragsslutande parterna

- le cahier des prescriptions générales applicables aux marchés relatifs à la fourniture de services par l'Organisation.

### *Article 11*

Le Comité élabore et soumet à l'approbation de la Commission, le règlement financier qui fixe notamment le procédures comptables à suivre en matière de recettes et de dépenses, les conditions régissant le versement des contributions nationales ainsi que les conditions de recours à l'emprunt par l'Organisation.

### *Article 12*

1. Le Comité élabore et soumet à l'approbation de la Commission le statut administratif du personnel de l'Agence :

- celui-ci comporte notamment des dispositions relatives à la nationalité du personnel, aux barèmes de traitement, aux pensions, aux incompatibilités, au secret professionnel, à la continuité du service;

- il précise les emplois qui ne peuvent être cumulés avec aucun autre sans autorisation spéciale du Directeur Général.

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

### *Article 13*

1. L'Agence n'est habilitée à recruter directement le personnel que si les Parties

inte kan ställa kvalificerad personal till dess förfogande. Dock får Organet komma överens med stater som inte är medlemmar i organisationen om att tillåta anställning av kvalificerad personal från dessa stater i samband med genomförandet av de överenskommelser som avses i artikel 5.2 och 3 i konventionen.

2. Personal som tillhandahålls av en nationell förvaltning lyder under hela sin anställningstid hos Organet under dettas Instruktion för personal, dock med bibehållande av karriärfördelar som garanteras genom nationella bestämmelser.

3. Personal som tillhandahålls av en nationell förvaltning får alltid sändas tillbaka dit utan att detta betraktas som en disciplinär åtgärd.

#### *Artikel 14*

1. Kommittén fattar beslut genom en vägd röstmajoritet.

2. Med en vägd majoritet menas över hälften av antalet avgivna röster under förutsättning att

- dessa röster vägts enligt artikel 8 i konventionen samt att;

- rösterna representerar en majoritet av de fördragsslutande parter som röstar.

3. Skulle lika många röster avges för och emot förslaget, skall ordföranden besluta att antingen företa en andra omröstning under samma möte eller att sätta upp förslaget på föredragningslistan för ett nytt möte för vilket

contractantes ne sont pas en mesure de mettre à sa disposition du personnel qualifié. Toutefois, l'Agence peut convenir avec des Etats non membres de l'Organisation d'employer du personnel qualifié de ces Etats dans le cadre de l'application des accords prévus aux paragraphes 2 et 3 de l'article 5 de la Convention.

2. Durant tout le temps de son emploi par l'Agence, le personnel fourni par les administrations nationales est soumis au statut régissant le personnel de l'Agence, sans préjudice du maintien des avantages de carrière qui sont garantis par les réglementations nationales.

3. Le personnel fourni par une administration nationale peut toujours être remis à la disposition de celle-ci sans que cette mesure ait un caractère disciplinaire.

#### *Article 14*

1. Le Comité prend ses décisions à la majorité pondérée.

2. La majorité pondérée s'entend de plus de la moitié des suffrages exprimés, étant entendu que:

- ces suffrages sont affectés de la pondération prévue à l'article 8 de la Convention;

- ces suffrages représentent la majorité des Parties contractantes votant.

3. En cas de partage égal des voix, le Président décide, soit de procéder à un deuxième scrutin au cours de la même séance, soit d'inscrire la proposition à l'ordre du jour d'une nouvelle séance dont il fixe la

han skall fastställa datum. Skulle återigen lika många röster avges för och emot under detta andra möte, skall ordföranden ha utslagsröst.

date. Si le partage des voix se renouvelle lors de la nouvelle séance, la voix du Président est prépondérante.

### *Artikel 15*

### *Article 15*

1. Kommittén skall utnämna generaldirektören för en ämbets tid på fem år genom omröstning enligt artikel 14.2, förutsatt att den enligt nämnda punkt 2 beräknade majoriteten inte understiger 70 % av de avgivna vägdade rösterna. Han får återväljas för en ny ämbets tid på samma sätt.

1. Le Directeur Général est nommé pour une durée de cinq ans par le Comité statuant dans les conditions prévues au paragraphe 2 de l'article 14, sous réserve que la majorité calculée conformément à ce paragraphe dudit article atteigne 70 % des suffrages pondérés exprimés. Son mandat est renouvelable dans les mêmes conditions.

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

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

3. I överensstämmelse med det allmänna handlingsprogram som upprättats av kommittén och kommissionen gäller vidare att generaldirektören:

3. En outre, conformément à la politique générale fixée par le Comité et la Commission, le Directeur Général :

a) skall vara ansvarig för att Organet fungerar effektivt,

(a) veille à l'efficacité de l'Agence;

b) får anställa personal och säga upp den enligt Instruktion för personal,

(b) nomme les membres du personnel et met fin à leurs services dans les conditions prévues au statut administratif du personnel;

c) får låna upp pengar för en tid av högst ett år enligt budgetförordningen och inom de gränser som fastställts för ändamålet av kommissionen,

(c) contracte les emprunts dont la durée n'excède pas un an, aux conditions prescrites par le règlement financier et dans les limites fixées à cet effet par la Commission;

d) får ingå avtal både om leverans av varor och tjänster till organisationen och om försäljning av varor och tjänster från organisationen enligt de föreskrifter som avses i

(d) passe les contrats de fourniture et de vente de biens et de services aux conditions prescrites par le règlement prévu à l'article 10 et dans les limites fixées à cet effet par

artikel 10 och inom de gränser som fastställts för dessa ändamål av kommissionen. la Commission.

4. Generaldirektören får fullgöra de nämnda uppgifterna utan att först hänvända sig till kommittén men skall i alla frågor hålla kommittén informerad om de åtgärder han vidtagit under utövandet av de förut nämnda befogenheterna.

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

5. Kommittén skall bestämma under vilka förhållanden en ersättare för generaldirektören får utnämnas om denne skulle bli oförmögen att fullgöra sina åligganden.

5. Le Comité détermine les conditions dans lesquelles le Directeur Général est remplacé en cas d'empêchement.

#### *Artikel 16*

#### *Article 16*

1. Uppskattningar skall göras av Organets alla inkomster och utgifter för varje räkenskapsår.

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

2. Budgeten skall vara balanserad. Organets inkomster och utgifter med avseende på forsknings- och försökscentra, skolor och varje annan institution som upprättats enligt artikel 2.5 ovan skall redovisas i detalj i en särskild rapport.

2. Le budget doit être équilibré en recettes et en dépenses. Les recettes et les dépenses de l'Agence relatives aux centres de recherches et d'expérimentations, écoles et tous autres organismes créés en application du paragraphe 5 de l'article 2 ci-dessus sont détaillées dans un état spécial.

3. Den budgetförordning som antagits enligt artikel 11 ovan skall innehålla bestämmelser om uppskattning, realisering och revision av Organets inkomster och utgifter med beaktande av föreskrifterna i denna stadga.

3. Le règlement financier prévu à l'article 11 ci-dessus détermine les conditions de prévision, d'exécution et de contrôle des recettes et dépenses sous réserve des dispositions des présents Statuts.

#### *Artikel 17*

#### *Article 17*

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

1. L'exercice budgétaire s'étend du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre.

2. Senast den 31 oktober varje år skall kommittén överlämna de preliminära beräkning-

2. Les prévisions pour chaque exercice budgétaire sont soumises par le Comité à

arna för varje räkenskapsår till kommissionen för godkännande.

*Artikel 18*

Kommittén skall till kommissionen för godkännande lämna in förslag om budgetens utseende och om vilken räkningssenhet som skall användas.

*Artikel 19*

1. Utan att inskränka tillämpligheten av bestämmelserna i punkt 2 nedan skall varje fördragsslutande parts årliga bidrag till budgeten bestämmas för varje räkenskapsår enligt följande formel:

a) de första 30 procenten av bidraget skall beräknas i proportion till värdet av den fördragsslutande partens bruttonationalprodukt beräknad på det sätt som anges i punkt 3 nedan,

b) återstående 70 procent av bidraget skall beräknas i förhållande till värdet av den fördragsslutande partens kostnadsbas för hjälpmedel och tjänster en route enligt definition i punkt 4 nedan.

2. Det skall inte krävas av någon fördragsslutande part att den under ett visst räkenskapsår betalar ett bidrag som överstiger 30 procent av summan av bidragen från de fördragsslutande parterna. Skulle någon fördragsslutande parts bidrag, beräknat enligt punkt 1 ovan, överstiga 30 procent, skall merbeloppet fördelas mellan de övriga fördragsslutande parterna enligt de regler som fastställts i förutnämnda punkt.

l'approbation de la Commission au plus tard le 31 octobre de chaque année.

*Article 18*

Le Comité soumet à l'approbation de la Commission des propositions sur le mode de présentation du budget et l'unité de compte à utiliser.

*Article 19*

1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 ci-dessous, les contributions annuelles de chacune des Parties contractantes au budget sont, pour chaque exercice, déterminées selon la formule de répartition ci-après:

(a) une première fraction, à concurrence de 30 % de la contribution, est calculée proportionnellement à l'importance du Produit national brut de la Partie contractante tel qu'il est défini au paragraphe 3 ci-dessous;

(b) une deuxième fraction, à concurrence de 70 % de la contribution, est calculée proportionnellement à l'importance de l'assiette des redevances de route de la Partie contractante telle qu'elle est définie au paragraphe 4 ci-dessous.

2. Aucune Partie Contractante n'est tenue de verser, pour un exercice budgétaire donné, une contribution dépassant 30 % du montant global des contributions des Parties contractantes. Si la contribution de l'une des Parties contractantes calculée conformément au paragraphe 1 ci-dessus dépassait 30 %, l'excédent serait réparti entre les autres Parties contractantes selon les règles fixées audit paragraphe.

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

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

#### *Artikel 20*

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

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

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

3. Le Produit national brut qui est pris en compte est celui qui résulte des statistiques établies par l'Organisation de Coopération et de Développement Economique - ou à défaut par tout organisme offrant des garanties équivalentes et désigné en vertu d'une décision de la Commission - en calculant la moyenne arithmétique des trois dernières années pour lesquelles ces statistiques sont disponibles. Il s'agit du Produit national brut au coût des facteurs et aux prix courants exprimé en unités de compte européennes.

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

#### *Article 20*

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

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

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

4. I varje budget skall det högsta belopp anges som organisationen får låna under det år som budgeten omspannar.

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

#### *Artikel 21*

Om omständigheterna kräver det, får budgeten revideras under räkenskapsåret i överensstämmelse med de fastställda kraven för hur den skall utarbetas och godkännas.

#### *Artikel 22*

1. Räkenskaperna för alla budgetära inkomster och utgifter skall granskas årligen av en kontrollnämnd bestående av två sakkunniga tjänstemän från de fördragsslutande parternas förvaltningar. Dessa tjänstemän, som skall vara av olika nationalitet, skall utnämnas av kommissionen på förslag av kommittén enligt artikel 6.2 b) i konventionen. Utgifterna för kontrollnämnden skall bäras av organisationen.

2. Granskningen, som skall utgå från verificationerna och om nödvändigt göras på platsen, skall läggas upp i syfte att konstatera intäkternas och utgifternas stadgeenlighet och att kontrollera att den ekonomiska ledningen är tillfredsställande. Kontrollnämnden skall lägga fram en revisionsberättelse för kommissionen efter varje räkenskapsårs slut.

4. Chaque budget fixe le montant maximum que l'Organisation peut emprunter au cours de l'année couverte par le budget.

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

#### *Article 21*

Le budget peut être révisé en cours d'exercice, si les circonstances l'exigent, suivant les règles prévues pour son établissement et son approbation.

#### *Article 22*

1. Les comptes de l'ensemble des recettes et dépenses du budget sont examinés chaque année par une mission de contrôle composée de deux fonctionnaires spécialisés appartenant aux administrations des Parties contractantes. Ces fonctionnaires, qui doivent être de nationalité différente, sont nommés par la Commission sur proposition du Comité conformément au (b) du paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention. Les dépenses relatives à la mission de contrôle sont à la charge de l'Organisation.

2. La vérification, qui a lieu sur pièces et au besoin sur place, a pour objet de constater la régularité des recettes et dépenses et de s'assurer de la bonne gestion financière. La mission de contrôle adresse à la Commission un rapport après la clôture de chaque exercice.

*Artikel 23*

*Article 23*

1. Administrativt eller tekniskt inriktade inspektioner av Organets tjänster får göras, om kommissionen kräver det, på eget initiativ eller på begäran av kommittén eller generaldirektören.

1. Les services de l'Agence peuvent, à la demande de la Commission agissant de sa propre initiative ou sur la demande du Comité ou du Directeur Général faire l'objet d'inspections administratives et techniques.

2. Sådana inspektioner skall göras av tjänstemän från de fördragsslutande parternas förvaltningar. Varje inspektionskommitté skall bestå av minst två personer av olika nationalitet, varav om möjligt en som deltagit i en tidigare inspektion.

2. Ces inspections sont effectuées par des agents appartenant aux administrations des Parties contractantes. Chaque mission d'inspection est composée d'au moins deux personnes de nationalité différente. Toute mission d'inspection doit comprendre, autant que possible, une personne ayant participé à une inspection précédente.

*Artikel 24*

*Article 24*

Kommittén beslutar om Organets arbetspråk.

Le Comité détermine les langues de travail de l'Agence.

*Artikel 25*

*Article 25*

Organet utger de skrifter som är nödvändiga för dess verksamhet.

L'Agence procède aux publications nécessaires à son fonctionnement.

*Artikel 26*

*Article 26*

Med beaktande av bestämmelserna i artikel 32.3 i konventionen skall kommittén till kommissionen för godkännande lämna in varje ändring av stadgan som den anser nödvändig.

Le Comité soumet à l'approbation de la Commission toutes modifications aux Statuts qui lui paraissent nécessaires, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l'article 32 de la Convention.

**MULTILATERAL ÖVERENSKOMMELSE OM UNDERVÄGSAVGIFTER**

**ACCORD MULTILATERAL RELATIF AUX REDEVANCES DE ROUTE**

FÖRBUNDSREPUBLICEN TYSKLAND,  
REPUBLICEN ÖSTERRIKE,  
KONUNGARIKET BELGIEN,  
SPANIEN,  
FRANSKA REPUBLICEN,  
FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRITANNIEN OCH NORD-IRLAND,  
IRLAND,  
STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,  
KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,  
PORTUGISKA REPUBLICEN,  
SCHWEIZISKA EDSFÖRBUNDET,

LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE,  
LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE,  
LE ROYAUME DE BELGIQUE,  
L'ESPAGNE,  
LA REPUBLIQUE FRANÇAISE,  
LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,  
L'IRLANDE,  
LE GRAND DUCHE DE LUXEMBOURG,  
LE ROYAUME DES PAYS-BAS,  
LA REPUBLIQUE PORTUGAISE,  
LA CONFEDERATION SUISSE,

i det följande kallade "de avtalsslutande staterna",  
EUROPEISKA ORGANISATIONEN FÖR SÄKRARE FLYGTRAFIKTJÄNST,

Ci-après dénommés "Les Etats contractants",  
L'ORGANISATION EUROPEENNE POUR LA SECURITE DE LA NAVIGATION AERIENE,

i det följande kallad "EUROCONTROL",

ci-après dénommée "EUROCONTROL",

*som beaktar* att de överenskommelser som europeiska stater ingått med EUROCONTROL för uppbärande av undervägsavgifter måste ersättas på grund av ändringen av den internationella EUROCONTROL-konventionen om samarbete för luftfartens säkerhet av den 13 december 1960;

*Considérant* que les accords conclus par des Etats européens avec EUROCONTROL en vue de la perception de redevances de route, doivent être remplacés du fait de la modification de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "EUROCONTROL" du 13 décembre 1960;

*som inser* att samarbete med avseende på fastställande och uppbärande av undervägsavgifter har visat sig effektivt tidigare;

*Reconnaissant* que la coopération sur le plan de l'établissement et de la perception des redevances de route s'est avérée efficace dans le passé;

*som önskar* fortsätta och stärka det upprättade samarbetet;

*som är* beslutna att med vederbörlig hänsyn till de riktlinjer som rekommenderas av Internationella civila luftfartsorganisationen genomföra ett enhetligt europeiskt system för undervägsavgifter, vilket skall stå öppet för så många europeiska stater som möjligt;

*som är* övertygade om att denna enhetlighet också kommer att underlätta samråd med användarna;

*som beaktar* att det är önskvärt för de stater som deltar i EUROCONTROL-systemet för undervägsavgifter att stärka organisationens befogenheter med avseende på indrivning av avgifter;

*som inser* att ett sådant system fordrar en ny rättslig grund;

*har träffat följande överenskommelse:*

#### Artikel 1

1. De fördragsslutande parterna är eniga om att anta gemensamma riktlinjer med avseende på avgifter för flygtrafiktjänst och hjälpmedel en route, i det följande kallade "undervägsavgifter", i luftrummet inom de flyginformationsregioner för vilka de har behörighet.

2. De är därför eniga om att upprätta ett gemensamt system för fastställande och uppbärande av undervägsavgifter och att för detta ändamål utnyttja EUROCONTROL:s tjänster.

*Désireux* de poursuivre et de renforcer la coopération qui a été instaurée;

*Décidés* à mettre en œuvre, compte tenu des orientations recommandées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, un système européen uniforme de redevances de route accessible au plus grand nombre possible d'Etats européens;

*Convaincus* que cette uniformisation permettra également de faciliter la consultation des usagers;

*Considérant* qu'il est souhaitable que les Etats participant au système de redevances de route EUROCONTROL renforcent les pouvoirs de l'Organisation en matière de recouvrement des redevances;

*Reconnaissant* qu'un tel système exige de nouvelles bases juridiques;

*Sont convenus des dispositions qui suivent:*

#### Article 1

1. Les Etats contractants conviennent d'adopter une politique commune pour ce qui est des redevances à percevoir au titre des installations et services de navigation aérienne de route ci-après dénommées "redevances de route", dans l'espace aérien des Régions d'Information de Vol relevant de leur compétence.

2. Ils conviennent en conséquence de créer un système commun d'établissement et de perception de redevances de route et d'utiliser à cette fin les services d'EUROCONTROL.

3. Den permanenta kommissionen och EUROCONTROL:s administrativa kommitté skall därför utökas så att de omfattar företrädare för de avtalsslutande stater som inte är medlemmar i EUROCONTROL och kallas härefter "den utökade kommissionen" och "den utökade kommittén".

4. De flyginformationsregioner som nämns i punkt 1 ovan är förtecknade i *bilaga 1* till denna överenskommelse. Varje ändring som en fördragsslutande stat önskar göra i förteckningen över sina flyginformationsregioner förutsätter ett enhälligt godkännande av den utökade kommissionen om den skulle leda till en förändring av gränserna för det totala luftrum som omfattas av denna överenskommelse. Varje förändring som inte leder till en sådan förändring skall av den berörda fördragsslutande staten anmälas till EUROCONTROL.

#### *Artikel 2*

Varje fördragsslutande stat har en röst i den utökade kommissionen, om inte annat följer av bestämmelserna i artikel 6.1 b).

#### *Artikel 3*

1. Den utökade kommissionen skall åta sig att upprätta det gemensamma systemet för undervägsavgifter på ett sådant sätt att

a) dessa avgifter fastställs enligt en gemensam formel som tar hänsyn till de kostnader som åsamkas de fördragsslutande parterna med avseende på flygtrafiktjänst och hjälpmedel en route, och det praktiska genomförandet av systemet, likaväl som de kostnader

3. A cet effet la Commission permanente et le Comité de gestion d'EUROCONTROL sont élargis aux représentants des Etats contractants qui ne sont pas membres d'EUROCONTROL et sont ci-après dénommés "la Commission élargie" et "le Comité élargi".

4. Les Régions d'Information de Vol mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus sont énumérées à l'Annexe 1 au présent Accord. Toute modification qu'un Etat contractant souhaite apporter à la liste de ses Régions d'Information de Vol est subordonnée à l'accord unanime de la Commission élargie, lorsqu'elle aurait pour effet de modifier les limites de l'espace aérien couvert par le présent Accord. Toute modification qui n'a pas un tel effet sera notifiée à EUROCONTROL par l'Etat contractant intéressé.

#### *Article 2*

Chaque Etat contractant dispose d'une voix à la Commission élargie, sous réserve des dispositions du (b) du paragraphe 1 de l'article 6.

#### *Article 3*

1. La Commission élargie a pour mission d'établir le système commun de redevances de route de manière que:

(a) ces redevances soient établies suivant une formule commune qui tient compte des coûts encourus par les Etats contractants au titre des installations et service de la navigation aérienne de route et de l'exploitation du système ainsi que des coûts

EUROCONTROL åsamkas i samband med det praktiska genomförandet av systemet,

b) dessa avgifter uppbärs av EUROCONTROL som en enhetsavgift per flygning.

2. Den utökade kommissionen skall för de ändamål som avses ovan:

a) fastställa principer för bedömning av de kostnader som avses i punkt 1 a);

b) fastställa den formel som skall tillämpas vid beräkningen av undervägsavgifter;

c) godkänna återvinningsandelen för varje debiteringsperiod av de kostnader som avses i punkt 1 a) ovan;

d) bestämma den avräkningsenhet i vilken undervägsavgifterna anges;

e) bestämma tillämpningsvillkoren, inklusive betalningsvillkoren, för systemet liksom priser per enhet och tariffer samt den period under vilken de skall gälla;

f) fastställa principerna för befrielse från undervägsavgifter;

g) godkänna den utökade kommitténs rapporter;

h) anta de budgetföreskrifter som skall vara tillämpliga på systemet för undervägsavgifter;

encourus par EUROCONTROL pour l'exploitation du système;

(b) ces redevances soient perçues par EUROCONTROL à raison d'une redevance unique par vol effectué.

2. La Commission élargie est chargée à cet effet:

(a) d'établir les principes régissant la détermination des coûts mentionnés au (a) du paragraphe 1 ci-dessus;

(b) d'établir la formule de calcul des redevances de route;

(c) d'approuver pour chaque période d'application le taux de recouvrement des coûts mentionnés au (a) du paragraphe 1 ci-dessus;

(d) de déterminer l'unité de compte dans laquelle les redevances de route sont exprimées;

(e) de déterminer les conditions d'application du système, y compris les conditions de paiement ainsi que les taux unitaires, les tarifs et leur période d'application;

(f) de déterminer les principes applicables en matière d'exonération de redevances de route;

(g) d'approuver les rapports du Comité élargi;

(h) d'arrêter le règlement financier applicable au système de redevances de route;

i) godkänna överenskommelser mellan EUROCONTROL och varje stat som önskar begagna sig av EUROCONTROL:s resurser eller tekniska medverkan i samband med luftfartsavgifter som inte omfattas av denna överenskommelse;

j) godkänna den budgetbilaga som den utökade kommittén skall lägga fram enligt artikel 5.1 c).

3. Den utökade kommissionen skall enhälligt fastställa sina procedurregler genom omröstning bland samtliga fördragsslutande stater.

#### *Artikel 4*

Varje fördragsslutande stat har en röst i den utökade kommittén, om inte annat följer av bestämmelserna i artikel 6.2 b).

#### *Artikel 5*

1. Den utökade kommittén skall åta sig att

a) förbereda den utökade kommissionens beslut;

b) övervaka det praktiska genomförandet av systemet för undervägsavgifter innefattande utnyttjandet av de resurser som EUROCONTROL använder för detta ändamål och att vidta alla nödvändiga åtgärder, särskilt vad gäller återvinning av undervägsavgifter, enligt den utökade kommissionens beslut;

c) redogöra inför den utökade kommissionen för de resurser som behövs för verksamheten avseende systemet för undervägs-

(i) d'approuver les accords entre EUROCONTROL et tout Etat désireux d'utiliser les moyens ou l'assistance technique d'EUROCONTROL en matière de redevances de navigation aérienne ne relevant pas du présent Accord;

(j) d'approuver l'annexe budgétaire proposée par le Comité élargi conformément au (c) du paragraphe 1 de l'article 5.

3. La Commission élargi établit son règlement intérieur à l'unanimité de tous les Etats contractants.

#### *Article 4*

Chaque Etat contractant dispose d'une voix au Comité élargi, sous réserve des dispositions du (b) du paragraphe 2 de l'article 6.

#### *Article 5*

1. Le Comité élargi est chargé:

(a) de préparer les décisions de la Commission élargie;

(b) de surveiller le fonctionnement du système de redevances de route, y compris l'utilisation des moyens mis en œuvre à cette fin par EUROCONTROL et de prendre toutes mesures nécessaires notamment en ce qui concerne le recouvrement des redevances de route, conformément aux décisions de la Commission élargie;

(c) de faire rapport à la Commission élargi sur les moyens nécessaires au fonctionnement du système de redevances de route et

avgifter och förelägga kommissionen den budgetbilaga som avser EUROCONTROL:s verksamhet i samband med undervägsavgifter;

d) utföra varje annan uppgift som den utökade kommissionen anförtrot den.

2. Den utökade kommittén skall fastställa sina egna procedurregler med beaktande av bestämmelserna i artikel 6.2 a).

### Artikel 6

1. Den utökade kommissionens beslut skall fattas enligt följande:

a) Beslut i de ärenden som avses i artikel 3.2 a) – f) och h) skall fattas enhälligt genom omröstning bland samtliga fördragsslutande stater och skall vara bindande för alla fördragsslutande stater. Om ett enhälligt beslut inte uppnås, skall den utökade kommissionen fatta beslut med två tredjedels majoritet av de avgivna rösterna. Varje fördragsslutande stat som på grund av överordnad nationella hänsyn inte kan tillämpa detta beslut, skall till den utökade kommissionen lämna en förklaring och ange skälen för detta.

b) För beslut i ärenden som avses i artikel 3.2 i) och j) fordras två tredjedels majoritet av antalet avgivna röster under förutsättning att rösterna omfattar den vägda majoriteten av medlemsstaterna i EUROCONTROL enligt de bestämmelser som återges i *bilaga 2* till denna överenskommelse. EUROCONTROL skall varje år underrätta de fördragsslutande stater som inte är medlemsstater i EUROCONTROL om det antal röster som

de lui soumettre l'annexe budgétaire relative aux activités d'EUROCONTROL en matière de redevances de route;

(d) de toutes autres tâches qui lui sont confiées par la Commission élargie.

2. Le Comité élargi établit son règlement intérieur sous réserve des dispositions prévues au (a) du paragraphe 2 de l'article 6.

### Article 6

1. Les décisions de la Commission élargie sont acquises dans les conditions suivantes:

(a) dans les cas prévus aux (a) à (f) et (h) du paragraphe 2 de l'article 3, les décisions sont prises à l'unanimité de tous les Etats contractants et sont obligatoires pour chaque Etat contractant; à défaut de décisions unanimes, la Commission élargie prend une décision à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés; tout Etat contractant qui ne peut, pour des raisons impératives d'intérêt national, appliquer cette décision présente à la Commission élargie un exposé de ces raisons;

(b) dans les cas prévus aux (i) et (j) du paragraphe 2 de l'article 3, la décision est prise à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés sous réserve que ces suffrages comprennent la majorité pondérée des Etats membres d'EUROCONTROL telle qu'elle résulte des dispositions reproduites à l'Annexe 2 du présent Accord; chaque année, EUROCONTROL fait connaître aux Etats contractants qui ne sont pas membres

medlemsstaterna har rätt till enligt de nämnda bestämmelserna.

c) För beslut i ärenden som anges i artikel 3.2 g) fordras två tredjedels majoritet av antalet avgivna röster. Detta gäller även för förhandlingar som den utökade kommissionen på EUROCONTROL:s vägnar inleder inför den skiljedomstol som avses i artikel 25.

2. a) Den utökade kommitténs procedurregler, inklusive reglerna om beslutsfattande, skall enhälligt godkännas av den utökade kommissionen genom omröstning bland samtliga fördragsslutande stater.

b) I ärenden som avses i artikel 5.1 c) skall dock den utökade kommitténs beslut fattas enligt bestämmelserna i punkt 1 b) i denna artikel.

#### *Artikel 7*

EUROCONTROL skall i enlighet med tillämpliga regler fastställa de undervägsavgifter som skall erläggas för varje flygning i det luftrum som definieras i artikel 1.

#### *Artikel 8*

EUROCONTROL skall uppbära de undervägsavgifter som anges i artikel 7. De skall utgöra en enhetsavgift som skall erläggas för varje flygning och motsvaras av en enda fordran vilken tillkommer EUROCONTROL och som skall betalas till dess huvudkontor.

d'EUROCONTROL le nombre de voix dont disposent les Etats membres d'EUROCONTROL en application de ces dispositions;

(c) dans les cas prévus au (g) du paragraphe 2 de l'article 3, les décisions sont prises à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés. Il en est de même pour les recours introduits au nom d'EUROCONTROL par la Commission élargie devant le tribunal arbitral prévu à l'article 25.

2. (a) Le règlement intérieur du Comité élargi y compris les règles relatives aux prises de décision, est approuvé par la Commission élargie à l'unanimité de tous les Etats contractants.

(b) Toutefois, au cas mentionné au (c) du paragraphe 1 de l'article 5, les délibérations du Comité élargi sont prises conformément au (b) du paragraphe 1 du présent article.

#### *Article 7*

EUROCONTROL détermine selon la réglementation en vigueur les redevances de route dues pour chaque vol effectué dans l'espace aérien défini à l'article 1.

#### *Article 8*

EUROCONTROL perçoit les redevances de route mentionnées à l'article 7. A cette fin, elles constituent une redevance unique due pour chaque vol qui est une créance unique d'EUROCONTROL et payable à son siège.

*Artikel 9*

Skyldig att betala avgiften är den som var brukare av luftfartyget vid den tidpunkt då flygningen utfördes.

*Artikel 10*

Om brukarens identitet är okänd, skall luftfartygets ägare anses vara brukaren om han inte visar vem som i annat fall var brukare.

*Artikel 11*

När en gäldenär inte har betalat belopp som har förfallit till betalning, får åtgärder vidtas för indrivning.

*Artikel 12*

1. Åtgärder för indrivning av det till betalning förfallna beloppet får vidtas antingen av EUROCONTROL eller på EUROCONTROL:s begäran av en fördragsslutande stat.

2. Indrivning skall genomföras genom antingen rättsligt eller administrativt förfarande.

3. Varje fördragsslutande stat skall underätta EUROCONTROL om de förfaranden som tillämpas i denna stat samt om behöriga domstolar eller administrativa myndigheter.

*Artikel 13*

Åtgärder för indrivning inom den fördragsslutande statens territorium skall vidtas:

*Article 9*

La redevance est due par la personne qui exploitait l'aéronef au moment où le vol a eu lieu.

*Article 10*

Au cas où l'identité de l'exploitant n'est pas connue, le propriétaire de l'aéronef est réputé être l'exploitant jusqu'à ce qu'il ait établi quelle autre personne avait cette qualité.

*Article 11*

Lorsque le débiteur ne s'est pas acquitté de la somme due, celle-ci peut faire l'objet d'un recouvrement forcé.

*Article 12*

1. La procédure de recouvrement de la somme due est engagée, soit par EUROCONTROL, soit, à la requête d'EUROCONTROL, par un Etat contractant.

2. Le recouvrement est poursuivi, soit par voie judiciaire, soit par voie administrative.

3. Chaque Etat contractant fait connaître à EUROCONTROL les procédures qui sont appliquées dans cet Etat ainsi que les juridictions ou les autorités administratives compétentes.

*Article 13*

La procédure de recouvrement est introduite dans l'Etat contractant:

- a) där gäldenären har sitt hemvist eller säte, (a) où le débiteur a son domicile ou son siège;
- b) där gäldenären har ett driftsställe om varken hans hemvist eller säte är beläget inom en fördragsslutande stats territorium, (b) où le débiteur possède un établissement commercial si son domicile ou siège ne sont pas situés sur le territoire d'un Etat contractant;
- c) när de behörighetsgrunder som anges i a) och b) ovan inte föreligger: där gäldenären har tillgångar; (c) où le débiteur possède des avoirs, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux paragraphes (a) et (b) ci-dessus;
- d) när behörighetsgrunderna enligt a) - c) ovan inte föreligger: där EUROCONTROL har sitt huvudkontor. (d) où EUROCONTROL a son siège, en l'absence des chefs de compétence énoncés aux paragraphes (a) à (c) ci-dessus.

#### *Artikel 14*

EUROCONTROL skall ha befogenhet att vidta rättsliga åtgärder inför behöriga domstolar och administrativa myndigheter i stater som inte är parter i denna överenskommelse.

#### *Artikel 15*

Följande avgöranden som meddelats i en fördragsslutande stat skall erkännas och verkställas i övriga fördragsslutande stater:

- a) slutliga avgöranden av en domstol;
- b) administrativ myndighets avgörande som varit möjligt att överklaga till domstol men inte längre är det antingen på grund av att domstolen avslagit överklagandet genom ett slutligt avgörande eller på grund av att överklagandet har dragits tillbaka eller därför att tiden för fullföljd har löpt ut.

#### *Article 14*

EUROCONTROL a la capacité d'introduire une action devant les juridictions et les autorités administratives compétentes des Etats qui ne sont pas parties au présent Accord.

#### *Article 15*

Sont reconnues et exécutées dans les autres Etats contractants, les décisions suivantes prises dans un Etat contractant:

- (a) les décisions juridictionnelles définitives;
- (b) les décisions administratives qui ont été susceptibles de recours juridictionnel, mais ne le sont plus, soit parce que la juridiction a rejeté le recours par une décision définitive, soit parce que le requérant s'est désisté, soit par expiration du délai de recours.

*Artikel 16*

*Article 16*

Avgöranden enligt artikel 15 skall inte erkännas eller verkställas i följande fall:

Les décisions mentionnées à l'article 15 ne sont pas reconnues ni exécutées dans les cas suivants:

- a) om domstolen eller den administrativa myndigheten i ursprungsstaten saknade behörighet enligt artikel 13;
- a) si la juridiction ou l'autorité administrative de l'Etat d'origine n'était pas compétente dans les termes énoncés par l'article 13;
- b) om avgörandet är uppenbart oförenligt med grunderna för rättsordningen i den anmodade staten;
- b) si la décision est manifestement contraire à l'ordre public de l'Etat requis;
- c) om gäldenären inte i tillräckligt god tid underrättats om den administrativa myndighetens avgörande eller det rättsliga förfarandet för att göra det möjligt för honom att föra sin talan eller överklaga till en domstol eller;
- c) si le débiteur n'a pas été avisé de la décision administrative ou de l'introduction de l'instance en temps utile pour se défendre ou exercer les recours juridictionnels;
- d) om talan med avseende på samma undervägsavgifter redan anhängiggjorts och väntar på avgörande vid domstol eller en administrativ myndighet i den anmodade staten;
- d) si une instance relative aux mêmes redevances, introduite en premier lieu, est pendante devant une juridiction ou une autorité administrative de l'Etat requis;
- e) om avgörandet är oförenligt med ett avgörande rörande samma undervägsavgifter som meddelats i den anmodade staten;
- e) si la décision est inconciliable avec une décision relative aux mêmes redevances et rendue dans l'Etat requis;
- f) om domstolen eller myndigheten i ursprungslandet för att komma fram till sitt avgörande har avgjort en preliminär fråga om fysiska personers rättsliga ställning, rättskapacitet eller rättshandlingsförmåga, rätt till egendom grundad på makars förmögenhetsförhållanden, arv eller testamente på ett sätt som står i strid med en internationellt privaträttslig bestämmelse i den stat i vilken erkännande begärs, såvida inte samma resultat skulle uppnåts genom tillämpning av
- (f) si la juridiction ou l'autorité administrative de l'Etat d'origine, pour rendre sa décision, a, en tranchant une question relative à l'état ou à la capacité des personnes physiques, aux régimes matrimoniaux, aux testaments et aux successions, méconnu une règle de droit international privé de l'Etat requis, à moins que sa décision n'aboutisse au même résultat que s'il avait fait application des règles du droit international privé de l'Etat requis.

sistnämnda stats internationellt privaträttsliga bestämmelser.

### *Artikel 17*

De avgöranden som avses i artikel 15 skall, om de går att verkställa i ursprungslandet, verkställas enligt den anmodade statens lagar. Vid behov skall en verkställighetsorder på begäran utfärdas av en domstol eller en administrativ myndighet i den anmodade staten.

### *Artikel 18*

1. Begäran skall åtföljas av:

- a) en bestyrkt kopia av avgörandet;
- b) när det gäller en meddelad tredsdom: originalet eller en bestyrkt kopia av en handling som visar att gäldenären vederbörligen delgivits stämning;
- c) när det gäller ett administrativt avgörande: en handling som visar att kraven i artikel 15 är uppfyllda;
- d) en handling som visar att avgörandet är verkställbart i ursprungslandet och att gäldenären underrättats om avgörandet i tillräcklig tid.

2. En vederbörligen bestyrkt översättning av handlingarna skall tillhandahållas om domstolen eller den administrativa myndigheten i den anmodade staten begär det. Legalisering eller annat liknande förfarande får inte krävas.

### *Article 17*

Les décisions mentionnées à l'article 15 qui sont exécutoires dans l'Etat d'origine sont mises à exécution conformément à la législation en vigueur dans l'Etat requis. En tant que de besoin, la décision est revêtue de la formule exécutoire sur simple requête par une juridiction ou une autorité administrative de l'Etat requis.

### *Article 18*

1. La requête est accompagnée:

- (a) d'une expédition de la décision;
- (b) dans le cas d'une décision juridictionnelle rendue par défaut, de l'original ou d'une copie certifiée conforme d'un document établissant que le débiteur a reçu en temps utile signification ou notification de l'acte introductif d'instance;
- (c) dans le cas d'une décision administrative, d'un document établissant que les exigences prévues à l'article 15 sont satisfaites;
- (d) de tout document établissant que la décision est exécutoire dans l'Etat d'origine et que le débiteur a reçu en temps utile une signification de la décision.

2. Une traduction dument certifiée des documents est fournie si la juridiction ou l'autorité administrative de l'Etat requis l'exige. Aucune légalisation ni formalité analogue n'est requise.

*Artikel 19*

1. Begäran kan endast vägras på någon av de grunder som anges i artikel 16. Beslutet får under inga förhållanden omprövas i sak i den anmodade staten.

2. Tillämplig lag på förfarandet för erkännande och verkställande av avgörandet skall vara den anmodade statens lag i den mån inte annat föreskrivs i denna överenskommelse.

*Artikel 20*

De belopp som uppbärs av EUROCONTROL skall betalas till de fördragsslutande staterna enligt den utökade kommitténs beslut.

*Artikel 21*

När en fordran indrivs av en fördragsslutande stat, skall det uppburna beloppet ofördröjligen betalas till EUROCONTROL som skall förfara enligt artikel 20. De kostnader för indrivning som denna stat ådragit sig skall debiteras EUROCONTROL.

*Artikel 22*

Behöriga myndigheter i de fördragsslutande staterna skall samarbeta med EUROCONTROL när det gäller fastställande och uppbärande av undervägsavgifter.

*Artikel 23*

Om den utökade kommittén enhälligt beslutar att avstå från indrivning av en avgift, får de berörda fördragsslutande staterna vidta den åtgärd de bedömer lämplig. I ett sådant

*Article 19*

1. La requête ne peut être rejetée que pour l'un des motifs prévus à l'article 16. En aucun cas, la décision ne peut faire l'objet d'une révision au fond dans l'Etat requis.

2. La procédure relative à la reconnaissance et à l'exécution de la décision est régie par la loi de l'Etat requis dans la mesure où le présent Accord n'en dispose pas autrement.

*Article 20*

Le montant perçu par EUROCONTROL sera versé aux Etats contractants dans les conditions prévues par décision du Comité élargi.

*Article 21*

Lorsqu'un Etat Contractant a recouvré la créance, le montant effectivement perçu est versé dans les meilleurs délais à EUROCONTROL, qui applique la procédure prévue à l'article 20. Les frais de recouvrement encourus par cet Etat sont mis à la charge d'EUROCONTROL.

*Article 22*

Les autorités des Etats contractants coopèrent avec EUROCONTROL dans l'établissement et la perception des redevances de route.

*Article 23*

Si le Comité élargi décide à l'unanimité d'abandonner le recouvrement d'une redevance, les Etats Contractants concernés peuvent prendre toutes mesures qu'ils jugent

fall upphör bestämmelserna om indrivning samt erkännande och verkställande av avgöranden i denna överenskommelse att gälla.

#### *Artikel 24*

I händelse av undantagstillstånd eller krig påverkar bestämmelserna i denna överenskommelse inte de berörda fördragsslutande staternas handlingsfrihet.

#### *Artikel 25*

1. Varje tvist som kan uppstå antingen mellan de fördragsslutande staterna eller mellan de fördragsslutande staterna och EUROCONTROL, företrädd av den utökade kommissionen, med avseende på tolkningen eller tillämpningen av denna överenskommelse eller av bilagorna till den och som inte har kunnat slitas genom direkt förhandling eller med någon annan metod skall hänskjutas till skiljedom på begäran av någon av parterna.

2. För detta ändamål skall var och en av parterna i varje särskilt fall utse en skiljedomare och skiljedomarna skall gemensamt utse den tredje.

3. Skiljedomstolen fastställer sina egna regler för förfarandet.

4. Varje part skall bära kostnaderna för sin egen skiljedomare och sina företrädare i förhandlingarna inför domstolen. Kostnaderna för den tredje skiljedomaren och övriga kostnader skall bäras lika av parterna i tvisten. Skiljedomstolen får dock fastställa en annan kostnadsdelning om den anser det lämpligt.

appropriées. En pareil cas, les dispositions du présent Accord relatives au recouvrement, à la reconnaissance et à l'exécution des décisions cessent d'être applicables.

#### *Article 24*

En cas de crise ou de guerre, les dispositions du présent Accord ne peuvent porter atteinte à la liberté d'action des Etats contractants concernés.

#### *Article 25*

1. Tout différend qui pourra naître soit entre les Etats contractants, soit entre les Etats contractants et EUROCONTROL représentée par la Commission élargi, relatif à l'interprétation ou l'application du présent Accord ou des ses Annexes et qui n'aura pu être réglé par voie de négociations directes ou par tout autre mode de règlement sera soumis à arbitrage à la requête de l'une quelconque des parties.

2. A cet effet chacune des parties désignera dans chaque cas un arbitre, et les arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un tiers arbitre.

3. Le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure.

4. Chaque partie prendra à sa charge les frais concernant son arbitre et sa représentation dans la procédure devant le tribunal; les frais afférents au tiers arbitre ainsi que les autres frais seront supportés par les parties à parts égales. Le tribunal arbitral peut toutefois fixer une répartition différente des frais s'il le juge approprié.

5. Skiljedomstolens beslut är bindande för parterna i tvisten.

#### *Artikel 26*

Denna överenskommelse ersätter den multilaterala överenskommelsen om uppbärande av undervägsavgifter den 8 september 1970.

Denna bestämmelse inskränker inte giltigheten av något avtal mellan EUROCONTROL och en icke-medlemsstat i EUROCONTROL om uppbärande av undervägsavgifter med avseende på de flyginformationsregioner som avses i artikel 1 av denna överenskommelse. Ett sådant avtal skall fortsätta att gälla till dess att staten i fråga blir part i denna överenskommelse.

#### *Artikel 27*

1. Denna överenskommelse skall, före dagen för ikraftträdandet, stå öppen för undertecknande av varje stat som vid tiden för undertecknandet deltar i EUROCONTROL-systemet för uppbärande av undervägsavgifter eller som genom ett enhälligt beslut av den permanenta kommissionen medgivits rätt att underteckna.

2. Denna överenskommelse skall ratificeras. Ratifikationsinstrumenten skall deponeras hos Belgiens regering. Ratifikation av det protokoll om ändring av den internationella EUROCONTROL-konventionen om samarbete för luftfartens säkerhet den 13 december 1960, som öppnades för undertecknande i Bryssel den 12 februari 1981, i det följande kallat "protokollet", skall även utgöra ratifikation av denna överenskommelse.

5. Les décisions du tribunal arbitral seront obligatoires pour les parties au différend.

#### *Article 26*

Le présent Accord remplace l'Accord multilatéral relatif à la perception des redevances de route du 8 septembre 1970.

Cette disposition ne porte pas préjudice à tout Accord entre EUROCONTROL et un Etat non membre d'EUROCONTROL, relatif à la perception des redevances de route qui concerne les Régions d'Information de Vol visées à l'Article 1 du présent Accord, et qui restera en vigueur jusqu'à ce que cet Etat devienne partie au présent Accord.

#### *Article 27*

1. Le présent Accord est ouvert à la signature, avant la date de son entrée en vigueur, de tout Etat participant à la date de la signature au système de perception des redevances de route EUROCONTROL ou admis à signer de l'accord unanime de la Commission permanente.

2. Le présent Accord sera soumis à ratification. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement du Royaume de Belgique. La ratification du Protocole, ouvert à la signature le 12 février 1981 à Bruxelles, amendant la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "EUROCONTROL" du 13 décembre 1960, ci-après dénommé "le Protocole", emporte ratification dudit Accord.

3. Denna överenskommelse träder i kraft den dag då protokollet träder i kraft med avseende på EUROCONTROL, medlemsstaterna i EUROCONTROL och de stater som har deponerat sina ratifikationsinstrument före denna dag.

4. När en stat deponerar sitt ratifikationsinstrument efter den dag då denna överenskommelse trädde i kraft, träder överenskommelsen med avseende på denna stat i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då ratifikationsinstrumentet deponeras.

5. EUROCONTROL blir part i denna överenskommelse genom att underteckna den.

6. Belgiens regering skall underrätta regeringarna i de övriga signatärstaterna i denna överenskommelse om varje undertecknande av denna överenskommelse, om deponering av varje ratifikationsinstrument och om datum för denna överenskommelses ikraftträdande.

#### *Artikel 28*

1. Varje stat får ansluta sig till denna överenskommelse.

Med undantag för de europeiska stater som ansluter sig till den ändrade konventionen enligt artikel 27.2 får stater endast ansluta sig till denna överenskommelse sedan den utökade kommissionen efter omröstning lämnat sitt enhälliga godkännande.

2. Anslutningsinstrumentet skall deponeras hos Belgiens regering som skall underrätta regeringarna i övriga fördragsslutande stater.

3. Le présent Accord entrera en vigueur à la date d'entrée en vigueur du Protocole en ce qui concerne EUROCONTROL, les Etats membres d'EUROCONTROL et les Etats qui auront déposé leur instrument de ratification à une date antérieure.

4. Pour tout Etat dont l'instrument de ratification est déposé après la date de l'entrée en vigueur du présent Accord, celui-ci entrera en vigueur la premier jour du deuxième mois suivant la date du dépôt de son instrument de ratification.

5. Par sa signature EUROCONTROL devient partie au présent Accord.

6. Le Gouvernement du Royaume de Belgique avisera les Gouvernements des autres Etats signataires dudit Accord de toute signature dudit Accord, de tout dépôt d'instrument de ratification et de la date d'entrée en vigueur de l'Accord.

#### *Article 28*

1. Tout Etat peut adhérer au présent Accord.

Toutefois, à l'exception des Etats européens adhérant à la Convention amendée visée au paragraphe 2 de l'article 27, les Etats ne peuvent adhérer au présent Accord qu'avec l'approbation de la Commission élargie statuant à l'unanimité.

2. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du Gouvernement du Royaume de Belgique qui en avisera les Gouvernements des autres Etats contractants.

3. Anslutningen träder i kraft från den första dagen i den andra månaden efter deponeringen av anslutningsinstrumentet.

#### *Artikel 29*

1. Stater som är parter i den ändrade konventionen är bundna av denna överenskommelse så länge som konventionen är i kraft.

2. Stater som inte är parter i den ändrade konventionen är bundna av denna överenskommelse under en tid av fem år från dagen då överenskommelsen träder i kraft med avseende på den berörda staten eller till dess att konventionen upphör, beroende på vilket som inträffar tidigast. Denna femårsperiod skall automatiskt förlängas med ytterligare femårsperioder om inte den berörda staten minst två år före utgången av den löpande perioden skriftligen underrättar Belgiens regering om sin avsikt att frånträda överenskommelsen. Belgiens regering skall skriftligen underrätta regeringarna i övriga fördragsslutande stater om ett sådant frånträde.

3. Belgiens regering skall skriftligen underrätta regeringarna i övriga fördragsslutande stater om varje meddelande från en fördragsslutande part i den ändrade konventionen om dess avsikt att säga upp denna konvention.

#### *Artikel 30*

Denna överenskommelse skall genom den belgiska regeringens försorg registreras hos Förenta nationernas generalsekreterare enligt

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

#### *Article 29*

1. Les Etats parties à la Convention amendée sont liés par le présent Accord aussi longtemps que ladite Convention amendée reste en vigueur.

2. Les Etats qui ne sont pas parties à la Convention amendée seront liés par le présent Accord pour une durée de cinq ans décomptée à partir du jour où il est, à leur égard, entré en vigueur ou jusqu'à expiration de la Convention, si cette dernière date est la plus rapprochée. Cette période de cinq ans est automatiquement prolongée par période de cinq ans à moins que l'Etat concerné n'ait manifesté par une notification écrite au Gouvernement du Royaume de Belgique, au moins deux ans avant l'expiration de la période en cours, son intention de mettre fin à sa participation au présent Accord. Le Gouvernement du Royaume Belgique avisera par écrit les Gouvernements des autres Etats contractants de ladite notification.

3. Le Gouvernement du Royaume de Belgique avisera par écrit les Gouvernements des autres Etats contractants de toute notification faite par une Partie contractante à la Convention amendée de son intention de mettre fin à ladite Convention.

#### *Article 30*

Le Gouvernement du Royaume de Belgique fera enregistrer le présent Accord auprès du Secrétaire Général des Nations

artikel 102 i Förenta nationernas stadga och hos Internationella civila luftfartsorganisationens råd enligt artikel 83 i konventionen om internationell civil luftfart som undertecknades i Chicago den 7 december 1944.

Till bekräftelse härpå har undertecknade befullmäktigade, efter att ha uppvisat sin oinskränkta fullmakt som befunnits vara i vederbörlig ordning, undertecknat denna överenskommelse.

Upprättad i Bryssel den 12 februari 1981 på engelska, spanska, franska, nederländska, portugisiska och tyska språken, vilka alla äger lika giltighet, i ett enda original som skall deponeras i den belgiska regeringens arkiv. Den belgiska regeringen skall överlämna bestyrkta kopior till de andra signatärstaternas regeringar. I händelse av bristande överensstämmelse mellan texterna skall den franska texten ha företräde.

Unies, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies et auprès du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, conformément à l'article 83 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944.

EN FOIE DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés, après présentation de leurs pleins pouvoirs qui ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

FAIT à Bruxelles, le 12 février 1981, en langues allemande, anglaise, espagnole, française, néerlandaise et portugaise, les six textes étant également authentiques, en un seul exemplaire, qui restera déposé aux Archives du Gouvernement du Royaume de Belgique qui en communiquera copie certifiée conforme aux Gouvernements des autres Etats signataires. Le texte en langue française fera foi en cas de divergence entre les textes.

# Förteckning över vilka som inbjudits till hearing angående Sveriges anslutning till Eurocontrol

Prop. 1993/94:104  
Bilaga 3

Scanair

Transwede Airways AB

Golden Air Commuter AB

Swedair AB

Handels- och tjänsteföretagens arbetsgivarorganisation

Flygbranchens Arbetsgivarförbund

Euro Flight Sweden AB

Skyways

Helikopterflygföretagens Riksförbund, HFR

Taxifygföretagens Riksförbund, TFR

SAS/GS Sverige

Airborne of Sweden AB

Svenska Allmänflygföreningen, SPAF

Falcon Aviation AB

Nyge-Aero Trafikflyg

Air One AB

Scanjet Sweden AB

Air Partner of Sweden AB

Jonair Affärsflyg AB

Stanson Air AB

Billingen Flyg AB

Nordkalottflyg AB

Waltair AB

Kungliga Svenska Aeroklubben, KSAK

Chefen för flygvapnet

Air Express i Norrköping AB

Bromma Flygskola AB

Jivair Marketing AB

PA-flyg AB

SOS Flygambulans AB

Värmlandsflyg AB

Basair AB

Nordic East AB

Malmö Aviation Schedule AB

Holmstroem Air

Helikopterservice

SAAB-Scania AB

Abal Air AB

Inter Air AB

Sweden Airways AB

Flying Enterprice AB

Ravema AB

Airborne AB

International Business Air

Skywings AB



1 Förslag till  
Lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

13 §<sup>2</sup>

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

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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

<sup>2</sup>Senaste lydelse 1989:997.

## 2 Förslag till Lag med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter

Prop. 1993/94:104  
Bilaga 4

Härigenom föreskrivs följande.

### Tillämpningsområde

**1 §** Bestämmelserna i denna lag om behörighet gäller i mål om betalningsskyldighet för undervägsavgift enligt 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter.

Med undervägsavgift förstås i lagen avgift för den flygtrafiktjänst och de navigeringshjälpmedel och andra hjälpmedel som en överflugen stat tillhandahåller under en flygning, utom vid start- och landningsfas samt ut- och inflygningsfas.

**2 §** Bestämmelserna i denna lag om erkännande och verkställighet av utländska avgöranden om undervägsavgift skall enligt förordnande av regeringen tillämpas i förhållande till stat som har tillträtt den i 1 § angivna överenskommelsen.

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

**4 §** Ett utländskt avgörande som grundas på överenskommelsen och som gäller betalningsskyldighet för undervägsavgift gäller här i landet om inte annat följer av 7 §.

**5 §** Med avgörande avses i denna lag

1. slutligt avgörande av en domstol,
2. slutligt avgörande av en administrativ myndighet i de fall avgörandet kunnat överklagas.

### Behörighet

**6 §** Talan i mål om betalningsskyldighet för undervägsavgift skall, inom en fördragsslutande stats territorium, väckas

1. där svaranden har sitt hemvist,
2. om svaranden saknar hemvist i stat som tillträtt överenskommelsen, där svaranden har ett driftställe,
3. om behörighet enligt punkterna 1 och 2 saknas, där svaranden har tillgångar.

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

**7 §** Erkännande av utländskt avgörande skall vägras endast

1. om domstolen eller den administrativa myndigheten inte var behörig enligt 6 §,

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

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

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

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

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

Ny prövning av själva saken är inte tillåten.

**8 §** Avgörande, som gäller här i landet enligt denna lag och som får verkställas enligt reglerna i den stat där det har meddelats, skall på ansökan verkställas här.

**9 §** Ansökan om verkställighet görs hos Svea hovrätt.

Till ansökan skall fogas

1. original eller av myndighet bestyrkt kopia av exekutionstiteln,

2. om exekutionstiteln är en tredskodom eller liknande avgörande, handling i original eller bestyrkt kopia, som utvisar att stämning har delgivits gäldenären i den ordning som gäller enligt lagen i den stat där exekutionstiteln meddelats,

3. om exekutionstiteln är ett sådant avgörande som avses i 5 § 2, handling som utvisar att kraven i den bestämmelsen är uppfyllda,

4. bevis att verkställighet får ske i den stat, där exekutionstiteln har upprättats,

5. bevis att gäldenären underrättats om exekutionstiteln i tillräcklig tid.

**10 §** Ansökan om verkställighet får inte bifallas utan att tillfälle har lämnats motparten att yttra sig över ansökan.

**11 §** Om en ansökan om verkställighet bifalls, skall det utländska avgörandet verkställas på samma sätt som en svensk domstols lagakraft- Prop. 1993/94:104  
ägande dom, såvida inte Högsta domstolen förordnar annat efter Bilaga 4  
överklagande av hovrättens beslut.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

3 Förslag till  
Lag om ändring i lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning

Prop. 1993/94:104  
Bilaga 4

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

6 §

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

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

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

*Avser en ansökan om betalningsföreläggande åläggande att betala en undervägsavgift enligt 1981 års multilaterala överenskommelse om undervägsavgifter skall i stället för vad som sagts i denna paragraf bestämmelserna i 6 § lagen (1994:000) med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter tillämpas.*

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

4 Förslag till  
Lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och  
privilegier i vissa fall

Prop. 1993/94:104  
Bilaga 4

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

*Bilaga<sup>2</sup>*

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

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

<sup>1</sup>Lagen omtryckt 1987:341.

<sup>2</sup>Senaste lydelse 1993:000, prop. 1993/94:23.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1993-11-22

Närvarande: f.d. regeringsrådet Bengt Hamdahl, justitierådet Bo Svensson, regeringsrådet Arne Bækkevold.

Enligt en lagrådsremiss den 4 november 1993 (kommunikationsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297), m.m.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Marianne Gauffin-Pehrson.

Förslaget föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

## Förslaget till lag med anledning av Sveriges tillträde till den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter

I syfte att uppnå en klarare disposition av de föreslagna bestämmelserna och att ge vissa av dem en avfattning som överensstämmer närmare med den i motiven angivna innebörden föreslår Lagrådet att de sex första paragraferna i förslaget får den lydelse som framgår av bilagan till Lagrådets protokoll.

I 7 § bör ordet "endast" i ingressen strykas och i punkten 3 orden "den administrativa myndighetens" ersättas med "en administrativ myndighets", det sistnämnda för att klargöra att den som verkställighetshinder angivna underlåtenheten att i tid underrätta gäldenären om det rättsliga förfarandet gäller förfaranden såväl vid domstol som vid administrativ myndighet.

På grund av omdisponeringen av 1-6 §§ bör beskrivningen av de exekutionstitlar som nämns i 9 § 3 lyda "avgörande av administrativ myndighet som avses i 6 §".

## Övriga lagförslag

Förslagen lämnas utan erinran.

## Tillämpningsområde

### 1 §

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

### 2 §

Med undervägsavgift förstås i denna lag avgift för den flygtrafiktjänst och de navigeringshjälpmedel och andra hjälpmedel som en överflugen stat tillhandahåller under en flygning, utom vid start- och landning samt ut- och inflygning.

### 3 §

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

## Behörighet

### 4 §

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

Om svaranden saknar hemvist i någon stat som tillträtt överenskommelsen skall talan inom en fördragsslutande stats territorium väckas där svaranden har ett driftställe eller, om han inte har något driftställe i den staten, där svaranden har tillgångar.

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

## Erkännande och verkställighet

### 5 §

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

### 6 §

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

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 9 december 1993

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Laurén, Hörnlund, Olsson, Svensson, af Ugglas, Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibble, Björck, Davidson, Könberg, Lundgren, Unckel, P. Westerberg

Föredragande: statsrådet Svensson

---

Regeringen beslutar proposition 1993/94:104 Sveriges tillträde till den internationella Eurocontrolkonventionen och den multilaterala överenskommelsen om undervägsavgifter.

---

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Luftfartslagen (1957:297)	13 kap. 6 §	

---