

Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av vissa bestämmelser i protokollen om ändring av konventionen angående internationell civil luftfart samt med förslag till lag om ändring av luftfartslagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner de år 1980 och 1984 upprättade protokollen till konventionen angående internationell civil luftfart. 1980 års protokoll gör det möjligt att i vissa fall överföra tillsynsuppgifter gällande luftfartyg och dess besättning från luftfartygets registreringsstat till myndigheterna i en annan stat. I 1984 års protokoll förbjuds användande av vapen mot luftfartyg under flygning. Protokollen har ännu inte trätt i kraft internationellt.

Till propositionen ansluter sig ett lagförslag om godkännande av vissa i protokollen ingående bestämmelser, som hör till området för lagstiftningen, samt ett förslag till lag om ändring av luftfartslagen.

Lagen om godkännande av vissa bestämmelser i protokollen avses träda i kraft så snart protokollen internationellt har trätt i kraft. De föreslagna ändringarna i luftfartslagen avses träda i kraft så snart som möjligt.

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläget

Konventionen angående internationell civil luftfart öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944 och den trädde internationellt i kraft år 1947. Finland anslöt sig till konventionen år 1949 (FördrS 11/49). Antalet stater som anslutit sig till konventionen var den 1 juli 1991 sammanlagt 164.

Konventionen och samtidigt internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), som upprättats genom konventionen, har varit av stor betydelse för den internationella civila luftfartens utveckling. Enligt artikel 44 i konventionen är ICAO:s ändamål och uppgift att utveckla principerna och tekniken för internationell luftfart samt att främja planering och utveckling av internationell lufttrafik. ICAO:s uppgift är att trygga den internationella civila luftfartens utveckling, främja planering och

användning av luftfartyg för fredliga ändamål samt att främja utvecklingen av flygrutter, flygplatser och annan markorganisation för internationell civil luftfart. Dessutom skall ICAO tillmötesgå folkens behov av lufttrafik, förebygga ekonomiskt slöseri genom osund konkurrens, säkerställa att konventionsstaternas rättigheter respekteras och att alla konventionsstater bereds likadana möjligheter att bedriva internationell lufttrafik samt undvika diskriminerande åtgärder konventionsstaterna emellan. ICAO:s uppgift är även att främja flygsäkerheten inom den internationella luftfarten.

ICAO:s huvudsakliga ändamål är att få till stånd och svara för internationellt samarbete på den civila luftfartens område. En av organisationens viktigaste uppgifter är att fastställa normer, rekommendationer och förfaringsätt bl.a. om följande frågor: certifikatsbestämme-

ser, trafikregler för luftfart, meteorologiska tjänster, luftfartskartor, måttenheter, luftfartygens drift, nationalitets- och registreringsbe-teckningar, luftvärdighet, telekommunikationer, haveriundersökning, tryggande av lufttrafiken, luftfartsinformationstjänst och flygbul-ler.

ICAO:s råd antar internationella normer om civil luftfart. De införs i bilagorna till konventionen angående internationell civil luftfart. Antalet bilagor är 18. Varje konventionsstat skall se till att normerna verkställs på dess område. En stat, som inte kan tillämpa en dylik internationell norm eller bringa sina egna bestämmelser i full överensstämmelse med den, är skyldig att omedelbart underrätta ICAO om skiljaktigheterna mellan sina egna förfarings-sätt och dem som fastställts enligt den interna-tionella normen.

2. 1980 och 1984 års protokoll till konventionen

2.1. 1980 års protokoll

ICAO antog vid sitt 23 församlingsmöte år 1980 ett protokoll, genom vilket en ny artikel 83 bis intogs i konventionen angående interna-tionell civil luftfart. Enligt artikeln kan man, då ett luftfartyg på grundval av ett hyres-eller annat härmed jämförbart avtal överläts från luftfartygets registreringsstat till att användas av ett företag eller av en enskild person, som driver näringsverksamhet med huvudkontor eller är stadigvarande bosatt i en annan stat, överföra vissa myndighetsfunktioner till denna andra stat.

Bestämmelser om de funktioner som skall kunna överföras finns i konventionens artikel 12 (tillsyn över att trafikregler för luftfart iakttas), artikel 30 (luftfartygs radioutrustning och dess nyttjande), artikel 31 (luftvärdighets-bevis för luftfartyg) och i artikel 32 punkt a (besättningens kompetens). Samtidigt befrias registreringsstaten från ansvar i fråga om de överlätna funktionerna och förpliktelserna.

Myndighetsfunktionerna överförs inte auto-matisk i och med att luftfartyget överläts till en brukare i en annan stat. Överföringen av tillsynsfunktioner gällande enstaka luftfartyg och deras besättning samt omfattningen av en

sådan överföring är beroende av de arrange-mang som görs mellan de ifrågavarande stater-nas myndigheter.

Behovet av artikel 83 bis grundar sig på det faktum, att luftfartyg i allt större utsträckning överläts från en stat för att användas i en annan stat utan att äganderätten till luftfarty-get till samtidigt övergår till brukaren. I dylika fall försvåras de särskilda tillsynsåtgärder, som riktar sig mot luftfartyget, dess besättning och dess användning i trafik och som enligt gällan-de regler hör till myndigheterna i registrerings-staten. Samtidigt blir tillsynsåtgärdernas effek-tivitet lidande. Eftersom syftet med dessa åtgärder uttryckligen är att bevara och stärka flygsäkerheten finns det goda grunder för att överföra tillsynsfunktionerna till den stat där luftfartyget används, dvs. möjligast nära före-målet för tillsynen. Överföringsmöjligheten in-nebär också en rationalisering av myndighets-funktionerna och en kostnadsbesparing.

Protokollet antogs enhälligt vid ICAO:s för-samlingsmöte. Finland deltog aktivt i bered-ningen av protokollet och var med om att anta det vid ICAO:s församlingsmöte. ICAO har i sina resolutioner uppmanat medlemsstaterna att så snart som möjligt vidta åtgärder för att ratificera protokollet. Även Internationella lufttransportorganisationen (IATA) har beto-nat artikelns positiva verkningar. Protokollet har fram till den 1 juli 1991 ratificerats av 65 stater, bland dem Sverige, Danmark och Island. Protokollet träder internationellt i kraft när 98 stater har ratificerat det.

Myndigheternas och flygbolagens erfarenhe-ter i praktiken har visat att en ratificering av protokollet även för Finlands del är nödvändig.

2.2. 1984 års protokoll

ICAO antog vid ett extraordinarie försam-lingsmöte år 1984 ett protokoll, genom vilket en ny artikel 3 bis intogs i konventionen angående internationell civil luftfart. Artikeln behandlar förbud mot att använda vapen mot civila luftfartyg under flygning.

Enligt artikel 3 bis får vapen inte användas mot civila luftfartyg under flygning och i händelse av ingripande mot luftfartygets färd får de ombordvarandes liv och luftfartygets säkerhet inte utsättas för fara. Ett erkännande

i protokollet av denna folkrättsliga princip är ägnat att öka den internationella civila luftfartens säkerhet.

I artikeln erkänns vidare, att varje stat vid utövandet av sin suveränitet har rätt att i vissa fall kräva att ett civilt luftfartyg landar. För att säkra att ordern att landa iakttas kan staterna tillgripa medel som är förenliga med tillämpliga folkrättsregler. De är dock förpliktigade att offentliggöra sina bestämmelser angående ingripande mot luftfartyg.

Enligt punkt c i artikeln skall civilt luftfartyg lyda en given order att landa. Varje konventionsstat skall utfärda bestämmelser, enligt vilka det för ett civilt luftfartyg, som är registrerat i den staten eller används av en brukare som driver näringsverksamhet med huvudkontor i eller är stadigvarande bosatt i den staten är obligatoriskt att följa en sådan order. Brott mot sådana bestämmelser skall beläggas med stränga straff och överlämnas till behöriga myndigheter för behandling.

Protokollet antogs enhälligt vid ICAO:s församlingsmöte. Finland deltog aktivt i beredningen av protokollet och var med om att anta det vid ICAO:s församlingsmöte. ICAO har i sina resolutioner uppmanat medlemsstaterna att så snart som möjligt vidta åtgärder för att ratificera protokollet. Protokollet har fram till den 1 juli 1991 ratificerats av 62 stater, bland dem Sverige, Norge och Danmark. Protokollet träder internationellt i kraft när 102 stater har ratificerat det.

3. Behovet av att ändra lagstiftningen

3.1. Lagändringar som krävs av 1980 års protokoll

En ratificering av protokollet förutsätter vissa ändringar i gällande lagstiftning. Om de myndighetsfunktioner, som enligt artikel 83 bis kan överlåtas, stadgas i luftfartslagen (595/64). Luftfartslagen skall iakttas, förutom vid luftfart inom finskt område, även utom finskt område då fråga är om luftfart med finskt luftfartyg eller med andra ord med luftfartyg som är registrerat i Finland (1, 2 och 12 §§ luftfartslagen).

För att en överlåtelse av de i artikel 83 bis avsedda myndighetsfunktionerna från luftfarty-

gets registreringsstat till finska myndigheter vid behov skall kunna ske och för att de straffstadganden som utfärdats i syfte att ge eftertryck åt tillsynsåtgärderna skall kunna tillämpas, bör tillämpningsområdet för luftfartslagen till denna del utvidgas att gälla även luftfartyg som är registrerat i en främmande stat. Ett stadgande om utvidgande av luftfartslagens tillämpningsområde föreslås bli intaget i lagens 2 § som ett nytt 2 mom.

De finska myndigheterna, närmare bestämt Luftfartsverket, ansvarar för tillsynsuppgifter i anslutning till luftfartyg som är registrerat i Finland och dess besättning. Detta ansvar gäller oberoende av om luftfartyget finns i Finland eller utom finskt område. I stadgandena i 3 och 4 kap. luftfartslagen om de nu ifrågavarande myndighetsfunktionerna ingår en möjlighet att genom förordning anförtro en annan myndighet en del av dessa uppgifter. Detta ger dock inte en möjlighet att överföra en till finsk myndighet hörande uppgift till en myndighet i en annan stat. Under sådana förhållanden behövs det i lagen ett stadgande om överföringen av tillsynsuppgifter gällande luftfartygets luftvärdighet och besättningens kompetens. Stadgandet föreslås bli intaget i en ny 66 a § i luftfartslagen.

I de situationer, då ett luftfartyg som är registrerat i en främmande stat övergår att användas av en finsk brukare, kan överenskommande träffas om att till Luftfartsverket överföra tillsynsfunktioner som hör till registreringsstaten. Ett särskilt stadgande om bemyndigande att emotta sådana funktioner har inte ansetts nödvändigt. Överföring av tillsynsuppgifter från myndigheterna i en främmande stat till Luftfartsverket torde till sin omfattning komma att vara tämligen liten och innebära således inte någon ekonomisk belastning.

3.2. Lagändringar som krävs av 1984 års protokoll

Finlands gällande luftfartslagstiftning är i många hänseenden i överensstämmelse med bestämmelserna i protokollet om artikel 3 bis. Förpliktelsen för staterna att offentliggöra sina bestämmelser om ingripande mot luftfartyg har i Finland verkställts genom att vederbörliga föreskrifter om detta intagits i den av Luftfartsverket utgivna luftfartshandboken (Aeronau-

tical Information Publication). De finska föreskrifterna är överensstämmande med de internationella normer som antagits av ICAO.

I punkt 3.8. i de finska trafikreglerna för luftfart (778/79) ingår föreskrifter om ett luftfartygs skyldigheter i fall då det blivit föremål för identifiering. Luftfartyget skall omedelbart följa de anvisningar som givits, inbegripet en anmodan att landa. Trafikreglerna för luftfart motsvarar på denna punkt de internationella trafikregler för luftfart som antagits av ICAO. Brott mot trafikreglerna för luftfart kan medföra förlust av luftfartscertifikat (21 § luftfartslagen) och/eller bötes- eller fängelsestraff i högst två år för lufttrafikbrott (68 § luftfartslagen).

Underlåtenhet att följa en anmodan att landa kan med stöd av gällande stadganden och föreskrifter i luftfartslagen och trafikreglerna för luftfart leda till åtal och/eller till administrativa sanktioner (återkallande av luftfartscertifikat) vid luftfart inom finskt område och utom finskt område, om ett finskt luftfartyg används. Punkt c i artikel 3 bis förutsätter dock, att luftfartygets befälhavare skall kunna straffas för underlåtenhet att iakttä order att landa utom finskt område även i det fall, att luftfartyget är utländskt men dess brukare driver näringsverksamhet med huvudkontor i eller är stadigvarande bosatt i Finland. Till denna del förutsätter en ratificering av protokollet en lagändring. Den utvidgning av luftfartslagens tillämpningsområde som föreslagits ovan under punkt 3.1. är inte tillräcklig för att det skall bli möjligt att straffa luftfartygets befälhavare i alla de fall som punkt c i artikel 3 bis gäller. Straffstadgandena i luftfartslagen måste kompletteras för att även befälhavare på utomlands registrerat, i Finland använt luftfartyg i samtliga fall skall kunna dömas till straff på den grund, att han utom finskt område

underlåtit att iakttä en vederbörligen given anmodan att landa. Ett sådant straffstadgande föreslås bli intaget i 68 § luftfartslagen som ett nytt 2 mom.

Ett luftfartygs befälhavare kan vägra att följa en anmodan att landa om han på goda grunder anser, att ett iakttagande av en sådan anmodan kan ställa luftfartygets säkerhet eller de ombordvarandes liv på spel. I enlighet med de av ICAO antagna internationella trafikreglerna för luftfart och även i enlighet med punkt 2.3.1. i gällande finska trafikregler för luftfart är underlåtenhet att följa en anmodan att landa godtagbar, om detta av flygsäkerhetsskäl är absolut nödvändigt. Luftfartsverket och domstol bedömer i vart fall skilt för sig om en sådan handling är godtagbar.

4. Ärendets beredning

Propositionen har beretts i samarbete mellan trafikministeriet, Luftfartsverket, justitieministeriet och utrikesministeriet. Trafikministeriet har i oktober 1990 tillsatt en kommission för att bereda en reform av luftfartslagstiftningen. Kommissionen skall slutföra sitt uppdrag senast den 30 mars 1992. Med beaktande av skyndsamheten i fråga om de i denna proposition föreslagna stadgandena i luftfartslagen är det dock ändamålsenligt att de träder i kraft så snart som möjligt oberoende av luftfartslagstiftningens helhetsreform.

5. Propositionens ekonomiska och organisatoriska verkningar

Propositionen föranleder inte tilläggskostnader för staten och fordrar inte organisatoriska åtgärder.

DETALJMOTIVERING

1. Motiven till lagförslagen

1.1. Lag om godkännande av vissa bestämmelser i 1980 och 1984 års protokoll om ändring av konventionen angående internationell civil luftfart samt om tillämpning av protokollen

1 §. Paragrafen innehåller ett sedvanligt blankettstadgande om godkännande av de bestämmelser i 1980 och 1984 års protokoll, som hör till området för lagstiftningen.

2 §. Luftfartyg i det finska luftfartsregistret står under Luftfartsverkets tillsyn. En sådan tillsynsuppgift måste anses innebära utövande av offentlig makt. Den föreslagna paragrafen gör det möjligt att överföra tillsynen av i Finland registrerat luftfartyg och dess besättning till en myndighet i det land, där luftfartyget i huvudsak brukas. Möjligheten enligt denna lag och ändringen av luftfartslagen att överföra befogenhet till en annan stat innebär sålunda ett undantag från principen om statsuveränitet i 1 och 2 §§ regeringsformen och bör därför behandlas i s.k. inskränkt grundlagsordning.

3 §. I den föreslagna paragrafen stadgas att underlåtenhet att efterkomma den anmodan att landa, som avses i artikel 3 bis punkt c i 1984 års protokoll, straffas så som i 68 § luftfartslagen är stadgat. Lagrummet är detsamma som stadgar straff för motsvarande gärning begången i Finland eller på finskt luftfartyg.

4 §. Enligt förslaget träder lagen i kraft vid den tidpunkt som stadgas genom förordning.

1.2. Lag om ändring av luftfartslagen

2 §. Paragrafen föreslås bli ändrad så att den klart uttrycker, att även med stöd av lagen utfärdade stadganden och föreskrifter, och inte endast luftfartslagen, med vissa reservationer skall iakttas vid luftfart med finskt luftfartyg utom finskt område. Dessutom har orden ”där ej annat följer av vad i densamma är stadgat” avlägsnats såsom onödiga. Genom denna precisering täcker paragrafen alla de fall där artikel 3 bis skall bli gällande.

Det föreslagna nya 2 § 2 mom. utvidgar lagens tillämpningsområde såtillvida, att luftfartslagens stadganden om luftvärdighet

(14—18 §§), luftfartygets bemanning (19—22 §§), luftfartygs befälhavare och tjänstgöringen ombord (23—27 §§), straffpåföljder (67—70 §§) samt med stöd av dem utfärdade stadganden och föreskrifter vid vissa speciella tillfällen skall iakttas också vid luftfart med utländskt luftfartyg utom finskt område. En förutsättning för en tillämpning av dessa stadganden är för det första, att ett luftfartyg som är registrerat utomlands används i Finland på grundval av ett hyres- eller annat dylikt avtal. Noggrannare uttryckt krävs, att ett flygbolag eller en annan brukare med hemort i Finland använder ett sådant luftfartyg. Också härvid blir stadgandena tillämpliga vid luftfart utom finskt område endast i den omfattning som därom överenskommits mellan myndigheterna i Finland och i luftfartygets registreringsstat.

66 a §. Paragrafen ger en möjlighet att överföra tillsynsuppgifter gällande luftvärdighet (14—18 §§ luftfartslagen) och luftfartygets bemanning (19—22 §§) till en utländsk myndighet. En överföring av sådana uppgifter kommer i fråga endast i det fall, att ett luftfartyg som är infört i det finska luftfartygsregistret på grundval av ett hyres- eller annat dylikt avtal är i användning utomlands, dvs. brukaren har hemort utom Finland. Även härvid förutsätter en överföring av tillsynsuppgifter en överenskommelse därom mellan Luftfartsverket och ifrågavarande andra stats myndighet. En överenskommelse om detta kan bli aktuell särskilt i de fall, då ett luftfartyg övergår att användas utanför Finland för en tid av minst 6—12 månader.

Termen ”brukare”, som ingår i det föreslagna stadgandet, är något obestämd, men den motsvarar så noggrant som möjligt termen ”operator” som används i artikel 83 bis. En alltför detaljerad precisering kunde göra här avsedda arrangemang alltför svåra att genomföra i praktiken och skulle inte motsvara syftet med den bakomliggande internationella normen. I normalfall avses med brukare ett företag som utövar luftfartsverksamhet.

68 §. Det föreslagna nya stadgandet garanterar att befälhavaren på ett luftfartyg kan straffas för underlåtenhet att efterkomma en anmodan att landa i alla de fall som avses i artikel 3 bis punkt c i konventionen angående internationell civil luftfart. Denna gärning är redan med stöd av luftfartslagens nuvarande

stadganden straffbar om anmodan att landa riktar sig till ett luftfartyg registrerat i Finland. Samma straffpåföljd utsträcks nu att gälla även befälhavaren på ett utomlands registrerat, i Finland använt luftfartyg, som utom finskt område underlåter att iakta vederbörligen given anmodan att landa. I praktiken kommer det föreslagna nya 2 mom. till 68 § luftfartslagen sannolikt att bli tillämpligt endast i undantagsfall.

2. Behovet av riksdagens samtycke

Eftersom bestämmelserna i 1980 års protokoll om överföring av myndighetsfunktioner från luftfartygets registreringsstat till en annan stat och bestämmelserna i 1984 års protokoll om straffpåföljder för underlåtenhet att iakta en order att landa avviker från Finlands gällande lagstiftning är riksdagens godkännande nödvändigt.

3. Ikraftträdande

Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) har i sina resolutioner anmodat medlemsstaterna att vidta skyndsamma åtgärder för att ratificera protokollen om artiklarna 83 bis och 3 bis. Båda dessa protokoll om ändring av konventionen angående internationell civil luftfart avses för Finlands del bli ratificerade så snart riksdagen godkänt de bestämmelser i protokollen som kräver riksdagens samtycke, samt de nödvändiga ändringarna i luftfartslagen. 1980 års protokoll träder internationellt i kraft när 98 konventionsstater har ratificerat protokollet och 1984 års ändringsprotokoll när 102 stater har ratificerat det. Lagen om godkännande av vissa bestämmelser i protokollen avses träda i kraft så snart protokollen internationellt träder i kraft.

Eftersom ett betydande antal ratificeringar fordras torde det ännu dröja några år innan protokollen internationellt träder i kraft. För Finlands och många andra länders del torde det dock därförinnan inträffa fall, där det är motiverat att överföra tillsynsfunktioner gällande ett luftfartyg till den stat, där luftfartyget används. Det är också på sin plats att ett luftfartygs befälhavare, som inte efterkommer en vederbörligen given anmodan att landa, skall kunna straffas i alla förekommande fall trots att artikel 3 bis ännu inte internationellt har trätt i kraft. Därför avses den i propositionen ingående lagen om ändring av luftfartslagen träda i kraft så snart den har antagits och blivit stadfäst.

3. Lagstiftningsordning

Den i 1980 års protokoll avsedda överföringen av myndighetsfunktioner till en annan stats myndigheter kan i vissa fall leda till att offentlig makt i Finland överförs till en annan stats myndigheter. Detta innebär ett undantag från suveränitetsstadgandena i 1 och 2 §§ regeringsformen. Lagförslagen bör därför behandlas i den ordning som 67 § och 69 § 1 mom. riksdagsordningen stadgar.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 33 § regeringsformen föreslås,

att Riksdagen godkänner de bestämmelser som kräver Riksdagens samtycke i de i Montreal den 6 oktober 1980 och den 10 maj 1984 upprättade protokollen om ändring av konventionen angående internationell civil luftfart.

Eftersom ändringsprotokollen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs Riksdagen samtidigt följande lagförslag:

1.

Lag**om godkännande av vissa bestämmelser i 1980 och 1984 års protokoll om ändring av konventionen angående internationell civil luftfart samt om tillämpning av protokollen**

I enlighet med riksdagens beslut, tillkommet på det sätt som 67 § och 69 § 1 mom. riksdagsordningen föreskriver, stadgas:

1 §

Bestämmelserna i de i Montreal den 6 oktober 1980 och den 10 maj 1984 upprättade protokollen om ändring av konventionen angående internationell civil luftfart (FördrS 11/49) är, för så vitt de hör till området för lagstiftningen, i kraft så som därom har avtalats.

överföras till en annan stat på det sätt som stadgas i 66 a § luftfartslagen.

3 §

Underlåtenhet att efterkomma den anmodan att landa som avses i artikel 3 bis punkt c i det ovan i 1 § nämnda 1984 års protokoll bestraffas så som i 68 § luftfartslagen stadgas.

2 §

De uppgifter som avses i artikel 83 bis i det ovan i 1 § nämnda 1980 års protokoll kan

4 §

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning.

2.

Lag**om ändring av luftfartslagen**

I enlighet med riksdagens beslut, tillkommet på det sätt som 67 § och 69 § 1 mom. riksdagsordningen stadgar,

ändras 2 § 1 mom. luftfartslagen den 11 december 1964 (595/64) och fogas till 2 § ett nytt 2 mom., till lagen en ny 66 a § och till 68 §, sådan den lyder i lag av den 10 december 1976 (962/76), ett nytt 2 mom. som följer:

2 §

Denna lag och med stöd av den utfärdade stadganden och föreskrifter skall iakttas även vid luftfart med finskt luftfartyg utom finskt område, om de inte strider mot en i främmande stat gällande lag, som enligt överenskommelse eller eljest bör tillämpas.

Under de förutsättningar som nämns i 1 mom. och på det sätt som därom angående enstaka luftfartyg och dess besättning överenskommit mellan vederbörande myndigheter i Finland och luftfartygets registreringsstat, skall stadgandena i 14—27 och 67—70 §§ i denna

lag samt med stöd av dem utfärdade stadganden och föreskrifter även iakttas vid luftfart med utländskt luftfartyg utom finskt område, om en brukare som råder över sådant luftfartyg på grundval av hyres- eller annat dylikt avtal har hemort i Finland.

66 a §

Om ett finskt luftfartyg på grundval av hyres- eller annat dylikt avtal används av en brukare med hemort i en annan stat, kan Luftfartsverket beträffande enstaka luftfartyg

och dess besättning överföra de i 14—22 §§ i denna lag avsedda och med stöd av dessa lagrum Luftfartsverket förelagda uppgifterna till ifrågavarande stats myndigheter.

68 §

För *lufttrafikbrott* döms även en befälhavare på utländskt, i Finland använt luftfartyg, som

vid luftfart utom finskt område underlåter att iaktta vederbörligen given anmodan att landa. Med luftfartyg använt i Finland avses i detta moment luftfartyg, vars brukare har hemort i Finland.

Denna lag träder i kraft den 199 .

Helsingfors den 20 september 1991

Republikens President
MAUNO KOIVISTO

Utrikesminister *Paavo Väyrynen*

Lag om ändring av luftfartslagen

I enlighet med riksdagens beslut, tillkommet på det sätt som 67 § och 69 § 1 mom. riksdagsordningen stadgar,

ändras 2 § 1 mom. luftfartslagen den 11 december 1964 (595/64) och fogas till 2 § ett nytt 2 mom., till lagen en ny 66 a § och till 68 §, sådan den lyder i lag av den 10 december 1976 (962/76), ett nytt 2 mom. som följer:

Gällande lydelse

2 §

Denna lag skall, där ej annat följer av vad i densamma är stadgat, lända till efterrättelse jämväl vid luftfart med finskt luftfartyg utom finskt område, såvitt det icke strider mot lag i främmande stat, vilken lag efter överenskommelse eller eljest bör tillämpas.

Föreslagen lydelse

2 §

Denna lag och med stöd av den utfärdade stadganden och föreskrifter skall iakttas även vid luftfart med finskt luftfartyg utom finskt område, om de inte strider mot en i främmande stat gällande lag, som enligt överenskommelse eller eljest bör tillämpas.

Under de förutsättningar som nämns i 1 mom. och på det sätt som därom angående enstaka luftfartyg och dess besättning överenskommit mellan vederbörande myndigheter i Finland och luftfartygets registreringsstat, skall stadgandena i 14—27 och 67—70 §§ i denna lag samt med stöd av dem utfärdade stadganden och föreskrifter även iakttas vid luftfart med utländskt luftfartyg utom finskt område, om en brukare som råder över sådant luftfartyg på grundval av hyres- eller annat dylikt avtal har hemort i Finland.

66 a §

Om ett finskt luftfartyg på grundval av hyres- eller annat dylikt avtal används av en brukare med hemort i en annan stat, kan Luftfartsverket beträffande enstaka luftfartyg och dess besättning överföra de i 14—22 §§ i denna lag avsedda och med stöd av dessa lagrum Luftfartsverket förelagda uppgifterna till ifrågavarande stats myndigheter.

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

68 §

För lufttrafikbrott döms även en befälhavare på utländskt, i Finland använt luftfartyg, som vid luftfart utom finskt område underlåter att iaktta vederbörligen givna anmodan att landa. Med luftfartyg använt i Finland avses i detta moment luftfartyg, vars brukare har hemort i Finland.

Denna lag träder i kraft den 199 .

(Översättning)

PROTOKOLL

om en ändring av konventionen angående internationell civil luftfart

undertecknat i Montreal den 8 oktober 1980

Internationella civila luftfartsorganisationens församling,

som sammanträtt till sin tjugotredje session i Montreal den 8 oktober 1980,

som noterat resolutionerna A 21—22 och A 22—28 om hyres-, charter- och ömsesidigt bytesavtal gällande luftfartyg i internationell trafik,

som noterat det ändringsutkast till konventionen angående internationell civil luftfart som uppgjorts av juridiska kommittén vid dess 23 session,

som konstaterat att det är ett allmänt önskemål hos de fördragsslutande staterna att uppgöra en bestämmelse om överföring av vissa funktioner och förpliktelser från registreringsstaten till den stat där brukaren av luftfartyget driver verksamhet, då fråga är om hyres-, charter- eller ömsesidigt bytesavtal eller om någon liknande reglering avseende sådant luftfartyg,

som ansett att det är nödvändigt att i detta syfte ändra konventionen angående internationell civil luftfart, som ingicks i Chicago den 7 december 1944,

1. godkänner i enlighet med bestämmelserna i artikel 94 punkt a i ovan nämnda konvention följande föreslagna ändring av konventionen:

Efter artikel 83 införs följande nya artikel 83 bis:

”Artikel 83 bis

Överföring av vissa funktioner och förpliktelser

a) Oaktat bestämmelserna i artiklarna 12, 30 och 31 och artikel 32 punkt a, då ett i en fördragsslutande stat registrerat luftfartyg på grundval av hyres- charter- eller ömsesidigt

PROTOCOL

relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation

signed at Montreal on 6 October 1980

The assembly of the International Civil Aviation Organization

having met in its Twenty-third Session at Montreal on 6 October 1980,

having noted Resolutions A 21—22 and A 22—28 on lease, charter and interchange of aircraft in international operations,

having noted the draft amendment to the convention on International Civil Aviation prepared by the 23rd Session of the Legal Committee,

having noted that it is the general desire of Contracting States to make a provision for the transfer of certain functions and duties from the State of registry to the State of the operator of the aircraft in the case of lease, charter or interchange or any similar arrangements with respect to such aircraft,

having considered it necessary to amend, for the purpose aforesaid, the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944,

1. approves, in accordance with the provisions of Article 94 (a) of the Convention aforesaid, the following proposed amendment to the said Convention:

Insert after Article 83 the following new Article 83 bis:

”Article 83 bis

Transfer of certain functions and duties

(a) Notwithstanding the provisions of Articles 12, 30, 31 and 32 (a), when an aircraft registered in a contracting State is operated pursuant to an agreement for the lease, charter

bytesavtal gällande luftfartyget eller på grundval av någon liknande reglering används av en brukare som driver näringsverksamhet med huvudkontor eller, om verksamheten saknar huvudkontor, är stadigvarande bosatt i annan fördragsslutande stat, kan registreringsstaten genom överenskommelse med sådan annan stat överföra till denna samtliga eller en del av sina funktioner eller förpliktelser såsom registreringsstat i fråga om detta luftfartyg i enlighet med artiklarna 12, 30 och 31 och artikel 32 punkt a. Registreringsstaten befrias från ansvar i fråga om de överlåtna funktionerna och förpliktelserna.

b) Överföringen har inte verkan gentemot andra fördragsslutande stater innan antingen den staterna emellan ingången överenskommelsen om överföring har registrerats hos rådet och offentliggjorts i enlighet med artikel 83 eller en stat som är part i överenskommelsen direkt har meddelat myndigheterna i en eller flera andra fördragsslutande stater om förekomsten och omfattningen av överenskommelsen.

c) Bestämmelserna i punkterna a och b ovan tillämpas även på de fall som avses i artikel 77.”,

2. *fastställer* i enlighet med bestämmelserna i artikel 94 punkt a i konventionen att den ovan nämnda föreslagna ändringen träder i kraft då nittioåtta fördragsslutande stater har ratificerat den, och

3. *beslutar* att generalsekreteraren i Internationella civila luftfartsorganisationen skall upprätta ett protokoll på engelska, franska, ryska och spanska språken, vilka alla har samma giltighet. Protokollet skall innehålla ovan nämnda ändringsförslag samt nedanstående bestämmelser:

a) Protokollet undertecknas av församlingens ordförande och dess generalsekreterare.

b) Protokollet är öppet för ratificering av varje stat som har ratificerat eller anslutit sig till konventionen angående internationell civil luftfart.

c) Ratifikationsinstrumenten skall deponeras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

d) Protokollet träder i kraft i förhållande till stater som har ratificerat det den dag då det nittioåttonde ratifikationsinstrumentet har deponerats.

or interchange of the aircraft or any similar arrangement by an operator who has his principal place of business or, if he has no such place of business, his permanent residence in another contracting State, the State of registry may, by agreement with such other State, transfer to it all or part of its functions and duties as State of registry in respect of that aircraft under Articles 12, 30, 31 and 32(a). The State of registry shall be relieved of responsibility in respect of the functions and duties transferred.

(b) The transfer shall not have effect in respect of other contracting States before either the agreement between States in which it is embodied has been registered with the Council and made public pursuant to Article 83 or the existence and scope of the agreement have been directly communicated to the authorities of the other contracting State or States concerned by a State party to the agreement.

(c) The provisions of paragraphs (a) and (b) above shall also be applicable to cases covered by Article 77.”,

2. *specifies*, pursuant to the provisions of the said Article 94(a) of the said Convention, ninety-eight as the number of contracting States upon whose ratification the proposed amendment aforesaid shall come into force, and

3. *resolves* that the Secretary General of the International Civil Aviation Organization draw up a Protocol, in the English, French, Russian and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, embodying the proposed amendment above-mentioned and the matter hereinafter appearing:

a) The Protocol shall be signed by the President of the Assembly and its Secretary General.

b) The Protocol shall be open to ratification by any State which has ratified or adhered to the said Convention on International Civil Aviation.

c) The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

d) The Protocol shall come into force in respect of the States which have ratified it on the date on which the ninety-eighth instrument of ratification is so deposited.

e) Generalsekreteraren skall omedelbart underrätta samtliga fördragsslutande stater om dagen för deponering av varje ratifikationsinstrument till protokollet.

f) Generalsekreteraren skall omedelbart underrätta samtliga stater som är parter i konvention om dagen för protokollets ikraftträdande.

g) I förhållande till en fördragsslutande stat som ratificerar protokollet efter ovan nämnda dag, träder protokollet i kraft då den deponerat sitt ratifikationsinstrument hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

På grund härav och i enlighet med ovan nämnda beslut av församlingen,

har detta protokoll upprättats av organisationens generalsekreterare.

Till bekräftelse härav undertecknar ordföranden och generalsekreteraren vid den ovan nämnda tjugotredje sessionen med Internationella civila luftfartsorganisationens församling, därtill vederbörligen befullmäktigade av församlingen, detta protokoll.

Som skedde i Montreal den 8 oktober 1980 i ett enda exemplar på engelska, franska, ryska och spanska språken, vilka alla texter har samma giltighet. Detta protokoll skall förbli deponerat i Internationella civila luftfartsorganisationens arkiv och organisationens generalsekreterare skall sända bestyrkta kopior därav till samtliga stater som är parter i den i Chicago den 7 december 1944 ingångna konventionen angående internationell civil luftfart.

e) The Secretary General shall immediately notify all contracting States of the date of deposit of each ratification of the Protocol.

f) The Secretary General shall immediately notify all States parties to the said Convention of the date on which the Protocol comes into force.

g) With respect to any Contracting State ratifying the Protocol after the date aforesaid, the Protocol shall come into force upon deposit of its instrument of ratification with the International Civil Aviation Organization.

Consequently, pursuant to the aforesaid action of the Assembly,

This Protocol has been drawn up by the Secretary General of the Organization.

In witness whereof, the President and the Secretary General of the aforesaid Twenty-third Session of the Assembly of the International Civil Aviation Organization, being authorized thereto by the Assembly, sign this Protocol.

Done at Montreal on the sixth day of October of the year one thousand nine hundred and eighty, in a single document in the English, French, Russian, and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity. This Protocol shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Secretary General of the Organization to all States parties to the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944.

(Översättning)

PROTOKOLL

om en ändring av konventionen angående internationell civil luftfart

undertecknat i Montreal den 10 maj 1984

Internationella civila luftfartsorganisationens församling,

som sammanträtt till sin tjugofemte (extraordinarie) session i Montreal den 10 maj 1984,

som konstaterat att internationell civil luftfart i hög grad kan bidra till att skapa och bevara vänskap och förståelse mellan världens nationer och folk, medan missbruk därav kan bli ett hot mot den allmänna säkerheten,

som konstaterat att det är önskvärt att undvika motsättningar och att främja det samarbete mellan nationer och folk, på vilket världsfreden beror,

som konstaterat att det är nödvändigt att internationell civil luftfart kan utvecklas på ett säkert och välordnat sätt,

som konstaterat att i enlighet med grundläggande mänskliga hänsyn säkerheten och livet för de personer som befinner sig ombord på civila luftfartyg måste garanteras,

som konstaterat att de fördragsslutande staterna i konventionen angående internationell civil luftfart, som ingicks i Chicago den 7 december 1944,

— erkänner att varje stat har fullständig och uteslutande suveränitet i luftrummet över sitt territorium,

— förbinder sig att vid meddelandet av föreskrifter för sina statliga luftfartyg ta vederbörlig hänsyn till kravet på säkerhet för trafiken med civila luftfartyg, och

— samtycker till att inte utnyttja civil luftfart för något ändamål, som är oförenligt med konventionens syftemål,

som konstaterat att de fördragsslutande staterna beslutat att vidta lämpliga åtgärder i syfte att förhindra att andra staters luftrum kränks och att civil luftfart utnyttjas för ändamål som är oförenliga med konventionens

PROTOCOL

relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation

signed at Montreal on 10 May 1984

The assembly of the International Civil Aviation Organization

having met in its Twenty-fifth Session (Extraordinary) at Montreal on 10 May 1984,

having noted that international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its abuse can become a threat to general security,

having noted that it is desirable to avoid friction and to promote that co-operation between nations and peoples upon which the peace of the world depends,

having noted that it is necessary that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner,

having noted that in keeping with elementary considerations of humanity the safety and the lives of persons on board civil aircraft must be assured,

having noted that in the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944 the contracting States

— recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory,

— undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft, and

— agree not to use civil aviation for any purpose inconsistent with the aims of the Convention,

having noted the resolve of the contracting States to take appropriate measures designed to prevent the violation of other States' airspace and the use of civil aviation for purposes inconsistent with the aims of the Convention

syftemål samt att ytterligare öka säkerheten för internationell civil luftfart,

som konstaterat att det är de fördragsslutande staternas allmänna önskan att på nytt bekräfta principen om icke-användning av vapen mot civila luftfartyg under flygning,

1. *beslutar* att det därför är önskvärt att ändra konventionen angående internationell civil luftfart, som ingicks i Chicago den 7 december 1944,

2. *godkänner* i enlighet med bestämmelserna i artikel 94 punkt a i ovan nämnda konvention följande föreslagna ändring av konventionen:

Efter artikel 3 införs en ny artikel 3 bis:

”Artikel 3 bis

a) De fördragsslutande staterna erkänner att varje stat måste avstå från att använda vapen mot civila luftfartyg under flygning och att i händelse av ingripande de ombordvarandes liv och luftfartygets säkerhet inte får utsättas för fara. Denna bestämmelse skall inte tolkas så att den på något sätt ändrar staters rättigheter och skyldigheter enligt Förenta Nationernas stadga.

b) De fördragsslutande staterna erkänner att varje stat vid utövandet av sin suveränitet har rätt att kräva att ett civilt luftfartyg landar på en anvisad flygplats om luftfartyget flyger över dess territorium utan tillstånd eller om det finns sannolika skäl att anta att det utnyttjas för något ändamål, som är oförenligt med syftet för denna konvention; den kan även ge sådant luftfartyg andra instruktioner i syfte att stoppa sådana kränkningar. I detta syfte kan de fördragsslutande staterna tillgripa varje lämpligt medel som är förenligt med tillämpliga folkrättsregler, innefattande tillämpliga bestämmelser i denna konvention, särskilt punkt a i denna artikel. Varje fördragsslutande stat samtycker till att offentliggöra sina gällande bestämmelser om ingripande mot civila luftfartyg.

c) Varje civilt luftfartyg skall lyda order som givits i enlighet med punkt b i denna artikel. För att uppnå detta skall varje fördragsslutande stat i sina nationella lagar ooch föreskrifter införa de bestämmelser som krävs för att det skall bli obligatoriskt för civila luftfartyg, som är registrerade i den staten eller används av en brukare som driver näringsverksamhet med huvudkontor i eller är stadigvarande bosatt i den staten, att efterkomma sådan order. Varje

and to enhance further the safety of international civil aviation,

having noted the general desire of contracting States to reaffirm the principle of non-use of weapons against civil aircraft in flight,

1. *decides* that it is desirable therefore to amend the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944,

2. *approves*, in accordance with the provision of Article 94 (a) of the Convention aforesaid, the following proposed amendment to the said Convention:

Insert, after Article 3, a new Article 3 bis:

”Article 3 bis

(a) The contracting States recognize that every State must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight and that, in case of interception, the lives of persons on board and the safety of aircraft must not be endangered. This provision shall not be interpreted as modifying in any way the rights and obligations of States set forth in the Charter of the United Nations.

(b) The contracting States recognize that every State, in the exercise of its sovereignty, is entitled to require the landing at some designated airport of a civil aircraft flying above its territory without authority or if there are reasonable grounds to conclude that it is being used for any purpose inconsistent with the aims of this Convention; it may also give such aircraft any other instructions to put an end to such violations. For this purpose, the contracting States may resort to any appropriate means consistent with relevant rules of international law, including the relevant provisions of this Convention, specifically paragraph (a) of this Article. Each contracting State agrees to publish its regulations in force regarding the interception of civil aircraft.

(c) Every civil aircraft shall comply with an order given in conformity with paragraph (b) of this Article. To this end each contracting State shall establish all necessary provisions in its national laws or regulations to make such compliance mandatory for any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence in that State. Each contracting State shall make any violation of

fördragsslutande stat skall belägga brott mot sådana tillämpliga lagar och föreskrifter med stränga påföljder och skall överlämna fallet till sina behöriga myndigheter i enlighet med sin interna lagstiftning.

d) Varje fördragsslutande stat skall vidta lämpliga åtgärder för att förhindra att civila luftfartyg, som är registrerade i den staten eller används av en brukare som driver näringsverksamhet med huvudkontor i eller är stadigvarande bosatt i den staten, avsiktligt utnyttjas för något ändamål som är oförenligt med syftet för denna konvention. Denna bestämmelse skall inte inverka på punkt a eller inskränka bestämmelserna i punkterna b och c i denna artikel.”,

3. *fastställer* i enlighet med bestämmelserna i artikel 94 punkt a i konventionen att den ovan nämnda föreslagna ändringen träder i kraft då nittioåtta fördragsslutande stater har ratificerat den, och

4. *beslutar* att generalsekretären i Internationella civila luftfartsorganisationen skall upprätta ett protokoll på engelska, franska, ryska och spanska språken, vilka alla har samma giltighet. Protokollet skall innehålla ovan nämnda ändringsförslag samt nedanstående bestämmelser:

a) Protokollet undertecknas av församlingens ordförande och dess generalsekreterare.

b) Protokollet är öppet för ratificering av varje stat som har ratificerat eller anslutit sig till konventionen angående internationell civil luftfart.

c) Ratifikationsinstrumenten skall deponeras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

d) Protokollet träder i kraft i förhållande till stater som har ratificerat det den dag då det etthundraandra ratifikationsinstrumentet har deponerats.

e) Generalsekretären skall omedelbart underrätta samtliga fördragsslutande stater om dagen för deponering av varje ratifikationsinstrument till protokollet.

f) Generalsekretären skall underrätta samtliga stater som är parter i konventionen om dagen för protokollets ikraftträdande.

g) I förhållande till en fördragsslutande stat som ratificerar protokollet efter ovan nämnda dag, träder protokollet i kraft då den deponerat sitt ratifikationsinstrument hos Internatio-

such applicable laws or regulations punishable by severe penalties and shall submit the case to its competent authorities in accordance with its laws or regulations.

(d) Each contracting State shall take appropriate measures to prohibit the deliberate use of any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence in that State for any purpose inconsistent with the aims of this Convention. This provision shall not affect paragraph (a) or derogate from paragraphs (b) and (c) of this Article.”,

3. *specifies*, pursuant to the provision of the said Article 94 (a) of the said Convention, one hundred and two as the number of contracting States upon whose ratification the proposed amendment aforesaid shall come into force, and

4. *resolves* that the Secretary General of the International Civil Aviation Organization draw up a Protocol, in the English, French, Russian and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, embodying the proposed amendment above-mentioned and the matter hereinafter appearing:

a) The Protocol shall be signed by the President of the Assembly and its Secretary General.

b) The Protocol shall be open to ratification by any State which has ratified or adhered to the said Convention on International Civil Aviation.

c) The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

d) The Protocol shall come into force in respect of the States which have ratified it on the date on which the one hundred and second instrument of ratification is so deposited.

e) The Secretary General shall immediately notify all contracting States of the date of deposit of each ratification of the Protocol.

f) The Secretary General shall notify all States parties to the said Convention of the date on which the Protocol comes into force.

g) With respect to any contracting State ratifying the Protocol after the date aforesaid, the Protocol shall come into force upon deposit of its instrument of ratification with the Inter-

nella civila luftfartsorganisationen.

På grund härav och i enlighet med ovan nämnda beslut av församlingen,

har detta protokoll upprättats av organisationens generalsekreterare.

Till bekräftelse härav undertecknar ordföranden och generalsekreteraren vid den ovan nämnda tjugofemte (extraordinarie) sessionen med Internationella civila luftfartsorganisationens församling, därtill vederbörligen befullmäktigade av församlingen, detta protokoll.

Som skedde i Montreal den 10 maj 1984 i ett enda exemplar på engelska, franska, ryska och spanska språken, vilka alla texter har samma giltighet. Detta protokoll skall förbli deponerat i Internationella civila luftfartsorganisationens arkiv och organisationens generalsekreterare skall sända bestyrkta kopior därav till samtliga stater som är parter i den i Chicago den 7 december 1944 ingånga konventionen angående internationell civil luftfart.

national Civil Aviation Organization.

Consequently, pursuant to the aforesaid action of the Assembly,

This Protocol has been drawn up by the Secretary General of the Organization.

In witness whereof, the President and the Secretary General of the aforesaid Twenty-fifth Session (Extraordinary) of the Assembly of the International Civil Aviation Organization, being authorized thereto by the Assembly, sign this Protocol.

Done at Montreal on the 10th day of May of the year one thousand nine hundred and eighty-four, in a single document in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. This Protocol shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Secretary General of the Organization to all States parties to the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on the seventh day of December 1944.

