

No. 56625*

**Finland
and
Sweden**

Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Kingdom of Sweden on the joint arrangement of winter navigation services and cooperation in the winter navigation services sector (with annex). Reykjavik, 29 August 2011

Entry into force: *19 January 2013, in accordance with article 11*

Authentic texts: *Finnish and Swedish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Finland, 1 April 2021*

**No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

**Finlande
et
Suède**

Accord entre le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement du Royaume de Suède relatif à l'arrangement commun de services de navigation d'hiver et la coopération dans le secteur des services de navigation d'hiver (avec annexe). Reykjavik, 29 août 2011

Entrée en vigueur : *19 janvier 2013, conformément à l'article 11*

Textes authentiques : *finnois et suédois*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Finlande, 1^{er} avril 2021*

**Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[FINNISH TEXT – TEXTE FINNOIS]

SOPIMUS

**SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN JA RUOTSIN KUNINGASKUNNAN
HALLITUKSEN VÄLILLÄ TALVIMERENKULUN PALVELUJEN YHTEISESTÄ
JÄRJESTÄMISESTÄ JA YHTEISTYÖSTÄ TALVIMERENKULUN PALVELUJEN
ALALLA**

Suomen tasavallan hallitus ja Ruotsin kuningaskunnan hallitus, jäljempänä sopimuspuolet, jotka

katsovat, että ympäri vuoden toimivat meriliikenneyhteydet ovat toimivan talouselämän ja kaupankäynnin edellytys molemmissa maissa,

katsovat, että julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamista koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (2004/18/EY) 15 artiklan a-alakohtaa tulee soveltaa Suomen ja Ruotsin välisessä talvimerenkulun ja jäänmurron palveluja koskevassa valtiosopimuksessa,

julistavat, että jäännurtokapasiteetti vaikuttaa ratkaisevalla tavalla merikuljetusten toimivuuteen ja elinkeinoelämän kuljetuksiin talvisaikaan,

ottavat huomioon kansallisen lainsäädännön ja Euroopan unionin lainsäädännön, kansainväliset yleissopimukset, joihin molemmat sopimuspuolet ovat sitoutuneet, sekä sopimuksen Suomen, Norjan, Ruotsin ja Tanskan välillä jäänmurtajien yhteistoiminnasta vuodelta 1961 ja molempia sopimuspuolia koskevat suositukset,

toteavat, että maiden vastaavien viranomaisten välillä on jo toimivaa yhteistyötä, mikä on hyvä lähtökohhta yhteistyön syventämiselle,

katsovat, että jäänmurtajien ja tietojärjestelmien yhteiskäytöllä voidaan myös vaikeina talvina turvata molemmille maille tärkeät jäänmurtopalvelut tehokkaammin ja taloudellisemmin kuin nykyään,

katsovat, että yhteistyö myös muiden Itämeren alueen valtioiden kanssa tuo etuja,

ovat sopineet seuraavaa:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

I artikla

Määritelmät

Tässä sopimuksessa tarkoitetaan:

talvimerenkulun palveluilla suunnittelua, liikenerajoitusten määräämistä, tietopalvelua ja jäänmurtaja-avustuksen antamista aluksille;

jäänmurtaja-avustuksella sitä, että jäänmurtaja tai jäättä murtava alus avaa jäähän uoman, jota kautta yksi tai useampi alus tai alus jäänmurtajan hinaamana kulkee jääesteen läpi;

liikenerajoituksilla alukselta vaadittavaa suorituskykyä, jotta se voisi edellyttää jäänmurtaja-avustusta eri alueilla. Liikenerajoitukset määrätään voimassaolevan kansallisen ja Euroopan unionin lainsäädännön mukaan ja ottamalla huomioon yhteinen suomalais-ruotsalainen käytäntö sekä kansainväliset yleissopimukset ja suositukset;

talvimerenkulun tietopalveluilla kauppamerenkululle annettavia jäätilannetietoja, reittisuosituksia, liikenteen valvontaa ja säätietoja;

jäänmurtaja-avustuksen yhteensovittamisella alusliikenteen ohjaamista määrättyjen reittipisteiden kautta ja jäänmurtaja-avustuksen koordinoitua jäätilanteen ja alusliikenteen mukaan; ja

vastaavilla viranomaisilla sopimushetkellä Suomen Liikennevirastoa ja Ruotsin Sjöfartsverketiä.

2 artikla

Sopimuksen kohde

Tällä sopimuksella sopimuspuolet sitoutuvat yhdessä suunnittelemaan ja järjestämään palveluja talvimerenkulkua varten ja sovitamaan niitä yhteen siellä, missä vesialueet rajautuvat toisiinsa Pohjanlahdella ja Ahvenanmerellä Svenska Björnin leveysasteen pohjoispuolella, niitä aluksia varten, jotka saapuvat sopimuspuolten alueilla sijaitseviin satamiin.

Ankarina talvina vastaavat viranomaiset voivat, sovituaan asiasta yhdessä, tarjota talvimerenkulun palveluja aluksille, jotka ovat matkalla sopimuskohteen satamiin ja jotka vaikeasta jäätilanteesta johtuen tarvitsevat jäänmurtaja-avustusta ja tietopalvelua, myös sopimusalueen ulkopuolella Itämerellä Bornholmin Dueodden leveysasteen pohjoispuolella, soveltaen samoja periaatteita kuin sopimusalueella.

3 artikla

Jäänmurtovalmius

Sopimuspuolet sitoutuvat pitämään hallinnassaan jäänmurtajia, joilla on kokenut ja hyvin koulutettu päällystä, molempien sopimuspuolten vesialueiden talvimerenkulun palvelemiseksi liitteessä tarkoitettun suunnitelman mukaisesti.

Maiden vastaavien viranomaisten tai organisaatioiden sopimuksella yksi sopimuspuoli voi, siinä laajuudessa kuin asiasta on sovittu, pitää hallinnassaan jäänmurtajakapasiteettia toisen osapuolen puolesta. Korvausta on maksettava erillisen sopimuksen mukaan. Vastaavat viranomaiset voivat myös neuvotella ja sopia yhdessä hankkivansa jäänmurtajakapasiteettia yhteiseen resurssivarantoon. Jos tällainen sopimus tehdään, siihen tulee soveltaa sitä yleistä periaatetta, että mitään fiikevoittoa ei kerätä sellaisten kustannusten korvaamiseksi, joita käytetään molempien maiden yhteisesti järjestämiin palveluihin.

II LUKU

TALVIMERENKULUN PALVELUJEN JÄRJESTÄMINEN JA TARJOAMINEN

4 artikla

Tavoite

Tavoitteena on aikaansaada luotettavat, hyvin toimivat ja kustannustehokkaat talvimerenkulun palvelut.

5 artikla

Liikennerajoitukset

Vastaavien viranomaisten tulee määrätä liikennerajoituksia. Liikennerajoitusten suhteen sopimuspuolten tulee toimia yhtenäisten periaatteiden mukaan noudattamalla voimassa olevia HELCOM-suosituksia ja 6 artiklassa mainittuja periaatteita talvimerenkulun palvelujen yhteisestä järjestämisestä ja yhteisestä tarjoamisesta.

6 artikla

Talvimerenkulun palvelujen tarjoamisen periaatteet

Jäänmurtopalvelujen yhteisessä järjestämisessä ja jäänmurtajien kohdentamisessa tulee noudattaa kustannustehokkuusperiaatetta.

Jäänmurtaja-avustusta on järjestettävä aluksille, jotka täyttävät voimassa olevat liikennerajoitukset sopimuskohteen alueella, tasapuolisesti aluksille Suomen ja Ruotsin satamista ja satamiin, aluksen lipusta riippumatta.

Mahdolliset avustusoperaatiot, jotka koskevat sopimuskohteessa haaksirikkkoutuneita, on käsiteltävä osana yhteistoimintaa vastaavien viranomaisten määräämien sääntöjen mukaisesti.

Asianomaisten meripelastusviranomaisten on hoidettava meripelastusoperaatiot voimassa olevien sopimusten mukaisesti.

7 artikla

Talvimerenkulun palvelujen ohjaaminen ja yhteensovittaminen

Vastaavat viranomaiset omistavat yhdessä ja hallinnoivat yhteistyössä talvimerenkulun palvelujen ohjaukseen, koordinointiin ja seurantaan käytettäviä teknisiä järjestelmiä. Vastaavien viranomaisten on tarvittaessa annettava nämä järjestelmät jäänmurtopalvelujen toimittajien käyttöön.

Vastaavat viranomaiset päättävät, miten jäänmurtopalvelujen johtaminen järjestetään ja nimeävät organisaation, jonka tehtävänä on sovittaa yhteen ja koordinoida talvimerenkulun palveluja.

8 artikla

Hyvitys

Hyvityksen periaatteet kuvataan tämän sopimuksen liitteessä, joka on erottamaton osa tätä sopimusta.

III LUKU

YHTEISTYÖ SOPIMUKSEN TÄYTTÄMISEKSI

9 artikla

Sopimuksen hallinnointi

Kukin sopimuspuoli vastaa omalta osaltaan hallinnollisista kustannuksista sekä toiminnan järjestämisestä ja tiedotuksesta aiheutuvista kustannuksista.

Sopimuspuolet ilmoittavat toisilleen diplomaattiteitse, jos sopimuksen täytäntöönpanosta vastaavat viranomaiset muuttuvat.

10 artikla

Sopimuksen seuranta

Sopimuspuolet seuraavat sopimuksen täytäntöönpanoa joka kolmas vuosi. Vastaavat viranomaiset tarkastavat vuosittain jäänmurtokauden loputtua, miten hyvin sopimus on toiminut ja laativat siitä yhteisen raportin ja tarvittaessa esityksen siitä, miten sopimusta voisi tarkistaa.

IV LUKU

LOPPU- JA SIIRTYMÄSÄÄNNÖKSET

11 artikla

Sopimuksen voimaantulo ja voimassaoloaika

Tämä sopimus tulee voimaan kolmekymmentä (30) päivää sen jälkeen, kun sopimuspuolet ovat diplomaattisesti antaneet toisilleen kirjallisen ilmoituksen siitä, että kunkin valtion sopimuksen voimaantulolle asettamat kansalliset ehdot ovat täyttyneet.

Sopimus on voimassa kaksikymmentä (20) vuotta voimaantulon päivämäärästä, tämän kuitenkaan rajoittamatta 15 artiklan määräyksiä.

12 artikla

Sopimuksen muuttaminen

Sopimusta voidaan muuttaa sopimuspuolten kirjallisella sopimuksella.

13 artikla

Sopimuksen suhde vuoden 1961 sopimukseen

Alusten ilmoittautumista ja jäänmurtoyhteistyötä koskevissa järjestelyissä muiden Pohjoismaiden kanssa sopimuspuolten tulee noudattaa sopimusta Suomen, Norjan, Ruotsin ja Tanskan välillä jäänmurtajien yhteistoiminnasta vuodelta 1961, ellei tässä sopimuksessa muuta määrätä.

14 artikla

Riitojen ratkaiseminen

Vastavien viranomaisten tulee neuvotteellisesti ratkaista tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta syntyvät kiistat. Sopimuspuolten tulee ratkaista sellaiset riidat, joista vastaavat viranomaiset eivät pääse sovintoon.

15 artikla

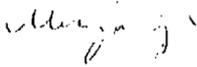
Irtisanominen

Kumpikin sopimuspuoli voi irtisanoa tämän sopimuksen kirjallisella ilmoituksella diplomaattisesti. Sopimuksen voimassaolo lakkaa kaksitoista (12) kuukautta siitä päivämäärästä, kun toinen sopimuspuoli on vastaanottanut tiedonannon asiasta tai sellaisena myöhempana ajankohtana, joka tiedonannossa ilmoitetaan.

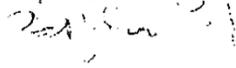
Tämän vakuudeksi jäljempänä mainitut asianmukaisesti valtuutetut edustajat ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

Tämä sopimus on tehty Reykjavíkissa 27 päivänä elokuuta 2011 kahtena kappaleena suomen ja ruotsin kielellä, molempien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaiset.

Suomen tasavallan hallituksen
puolesta



Ruotsin kuningaskunnan hallituksen
puolesta



LIITE

**SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN JA RUOTSIN KUNINGASKUNNAN
HALLITUKSEN VÄLISEEN SOPIMUKSEEN TALVIMERENKULUN PALVELUJEN
YHTEISESTÄ JÄRJESTÄMISESTÄ JA YHTEISTYÖSTÄ TALVIMERENKULUN
PALVELUJEN ALALLA**

TAVOITTEET

Sopimuksen 4 artiklan mukaisen yhteistoiminnan tavoitteita tulee täydentää määrällisillä tavoitteilla tai avainlukuilla vastaavien viranomaisten yhteisellä sopimuksella. Näistä tavoitteista ja avainlukuista on tehtävä selkoa yhteisessä talvimerenkulun palveluita koskevassa suunnitelmassa.

Vastaavat viranomaiset seuraavat tavoitteiden toteutumista ja avainlukuja niiden tietojen avulla, jotka saadaan talvimerenkulun palvelujen ohjaamiseen ja yhdenmukaistamiseen käytettävistä teknisistä järjestelmistä (nykytilanteessa IBNet).

JÄÄNMURTOVALMIUS

Jäänmurtovalmiuden ylläpidossa noudatetaan seuraavia periaatteita:

Sopimuspuolten tulee yhdessä asettaa sopimuskohteeseen riittävät jäänmurtoresurssit tyydyttävien talvimerenkulun palvelujen turvaamiseksi.

Sopimuspuolten tulee asettaa jäänmurtajia talvimerenkulun yhteisen palvelun käyttöön tämän sopimuksen mukaisesti. Käyttöön asetettujen jäänmurtajien lukumäärää ja maiden välistä jakaumaa voidaan muuttaa vastaavien viranomaisten sopimuksella.

Nykyiset jäänmurtajat jaetaan jäänmurtokapasiteettinsa mukaan kahteen luokkaan:

- A) Suuret jäänmurtajat, jotka soveltuvat merijään murttamiseen vaativissa olosuhteissa. Näiden konevoima on vähintään 15 000 kW, leveys vähintään 23,8 m ja syväys vähintään 8,0 m.
- B) Suhteellisen suuret jäänmurtajat, jotka soveltuvat merijään murttamiseen vähemmän vaativissa olosuhteissa. Näiden konevoima on vähintään 10 000 kW, leveys vähintään 18,0 m ja syväys vähintään 6,0 m.

Sopimusajankohtana sopimuspuoilla on hallinnassaan seuraavat jäänmurtajat kussakin luokassa:

| Nimi | Konevoima kW | Pituus, m | Leveys, m | Syväys, m | Rakennus- vuosi | Toimittaja |
|------|-----------------|-----------|-----------|-----------|--------------------|------------|
|------|-----------------|-----------|-----------|-----------|--------------------|------------|

Luokka A

| | | | | | | |
|---------|-------|-------|------|-----|------|------------------------|
| Fennica | 21000 | 116,0 | 26,0 | 8,4 | 1993 | Arctia Shipping |
| Nordica | 21000 | 116,0 | 26,0 | 8,4 | 1994 | Arctia Shipping |
| Oden | 18000 | 108,0 | 31,5 | 8,5 | 1988 | Svenska Sjöfartsverket |
| Atle | 16200 | 104,0 | 23,8 | 8,3 | 1974 | Svenska Sjöfartsverket |
| Frej | 16200 | 104,0 | 23,8 | 8,3 | 1975 | Svenska Sjöfartsverket |
| Ymer | 16200 | 104,0 | 23,8 | 8,3 | 1977 | Svenska Sjöfartsverket |
| Urho | 16200 | 106,6 | 23,8 | 8,3 | 1974 | Arctia Shipping |
| Sisu | 16200 | 106,6 | 23,8 | 8,3 | 1975 | Arctia Shipping |
| Otso | 15000 | 98,6 | 24,2 | 8,0 | 1986 | Arctia Shipping |
| Kontio | 15000 | 98,6 | 24,2 | 8,0 | 1987 | Arctia Shipping |

Luokka B

| | | | | | | |
|---------------|-------|------|------|-----|-----------|-----------------|
| Tor Viking | 13440 | 83,7 | 18,0 | 6,0 | 2000 | Transatlantic |
| Balder Viking | 13440 | 83,7 | 18,0 | 6,0 | 2000-2001 | Transatlantic |
| Vidar Viking | 13440 | 83,7 | 18,0 | 6,0 | 2000-2001 | Transatlantic |
| Botnica | 10000 | 96,7 | 24,0 | 8,5 | 1998 | Arctia Shipping |
| Voima | 10200 | 83,6 | 19,4 | 7,0 | 1954 | Arctia Shipping |

Selvitys jäänmurtajien luokituksesta löytyy talvimerenkulun palvelujen järjestämistä koskevista yhteisistä suunnitelmista, jota voidaan muuttaa vastuullisten viranomaisten sopimuksella.

Tyydyttävien talvimerenkulun palvelujen varmistamiseksi arvioidaan sopimushetkellä tarvittavan yhteensä kymmenen (10) jäänmurtajaa. Maiden välisen jakautuman tulee olla sellainen, että Suomella on hallinnassaan neljä (4) A-luokan jäänmurtajaa ja yksi (1) B-luokan jäänmurtaja ja vastaavasti Ruotsilla hallinnassaan kolme (3) A-luokan jäänmurtajaa ja kaksi (2) B-luokan jäänmurtajaa. A-luokan jäänmurtaja voi korvata B-luokan jäänmurtajan, mutta ei päinvastoin. Jos olosuhteet muuttuvat siten, että jäänmurtajien tarve muuttuu, vastaavien viranomaisten tulee yhdessä päättää muuttuneesta yhteisestä jäänmurtovoimavaroista. Sillä edellytyksellä, ettei talvimerenkulun palveluille aiheudu haittaa, vastaavat viranomaiset voivat yhteisesti päättää valmiudessa olevien jäänmurtajien lukumäärän pienentämiseksi jäänmurtokauden alussa tai lopussa, esimerkiksi miehistökustannusten pienentämiseksi, huoltoa varten tai jäänmurtajien vuokrausta varten. Talvimerenkulun palveluja koskevaan yhteiseen suunnitelmaan tulee sisältyä selvitys tyydyttävien jäänmurtopalvelujen edellyttämästä jäänmurtajamäärästä.

Vastaavien viranomaisten tulee ennen jokaisen jäänmurtokauden alkua ilmoittaa, mitkä jäänmurtajat on varattu sopimuskohteelle. Talvimerenkulun palveluja koskevaan yhteiseen suunnitelmaan tulee sisältyä selvitys yhteiseen jäänmurtovoimavarojen kuultavista jäänmurtajista ja näiden luokituksista.

Vastaavien viranomaisten tulee jatkuvasti selvittää myös muiden jäänmurtajien saatavuutta talvimerenkulun palveluja varten. Tavoitteena tulee olla muodostaa lisäresurssivaranto sen kapasiteetin rinnalle, mikä osapuolilla sopimuksen mukaan on hallinnassaan.

JÄÄNMURTAJIEN KOHDENTAMINEN

Vastaavat viranomaiset selvittävät talvimerenkulun palveluja koskevassa yhteisessä suunnitelmassaan, miten yhteistoiminta järjestetään.

Jäänmurtopalvelujen johdon on jäänmurtajien kohdentamisessa noudatettava kustannustehokkuusperiaatetta. Tämä tarkoittaa sitä, että jokaisessa jäänmurtaja-avustuksessa tulee käyttää tehtävään sopivaa jäänmurtajaa, jonka käyttö aiheuttaa vähiten muuttuvia kustannuksia. Arvioinnissa on myös otettava huomioon jäänmurtajan kapasiteetti eli jäänmurtokyky sekä miehistön ammattitaito. Muuttuvat kustannukset sisältävät valmistuskustannukset ja mahdolliset liikkeellelähtökustannukset sekä valitointoisarvon. Vastaavat viranomaiset voivat yhteisesti sopia myös ympäristökustannusten huomioimisesta jäänmurtajien kohdentamisessa.

Vastaavien viranomaisten tulee näiden periaatteiden pohjalta laatia suunnitelma siitä, miten jäänmurtopalvelujen johdon tulee hoitaa jäänmurtopalvelujen kohdentaminen.

HYVITYS

Jos jommanpuoleisen sopimuspuolen jäänmurtoresursseja on käytetty laajalti avustamaan aluksia satamiin ja satamista toisen sopimuspuolen alueella, tästä suoritetaan hyvitys osapuolten kesken. Hyvityksen lähtökohtana pidetään aluksen polttoaineen kulutusta.

MUUTA

Vastaavien viranomaisten tulee, siinä määrin kuin ne katsovat sen aiheelliseksi, täydentää talvimerenkulun palveluja koskevaa yhteistä suunnitelmaa lisätiedoilla.

[SWEDISH TEXT – TEXTE SUÉDOIS]

AVTAL

**MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH KONUNGARIKET SVERIGES
REGERING OM GEMENSAM ORGANISERING OCH SAMARBETE I FRÅGA OM
SERVICE TILL VINTERSJÖFARTEN**

Republiken Finlands regering och Konungariket Sveriges regering, nedan kallade avtalsparterna, som

anser att en förutsättning för ett fungerande näringsliv och en fungerande handel i de båda länderna är sjötransporter som fungerar året runt,

anser att artikel 15 a i Europaparlamentets och rådets direktiv om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtjänster, varor och tjänster (2004/18/EG) ska tillämpas på statsfördraget mellan Finland och Sverige om vintersjöfart och isbrytningstjänster,

förklarar att isbrytningskapaciteten väsentligt påverkar fungerande sjötransporter och näringslivets transporter under vintertid,

tar hänsyn till den nationella lagstiftningen och Europeiska unionens lagstiftning, internationella konventioner som båda avtalsparterna har förbundit sig till samt 1961 års överenskommelse mellan Finland, Norge, Sverige och Danmark om samverkan vid isbrytning och rekommendationer som gäller båda avtalsparterna,

konstaterar att det redan finns ett fungerande samarbete mellan ländernas ansvariga myndigheter vilket är en god grund för att fördjupa samarbetet,

anser att man genom en gemensam användning av isbrytare och informationssystem också under svåra vintrar kan trygga de för båda länderna viktiga isbrytningstjänsterna mer effektivt och ekonomiskt än i dag,

anser att det finns fördelar med att samarbeta också med andra länder runt Östersjön,

har kommit överens om följande:

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner:

Service till vintersjöfarten omfattar planering, fastställande av trafikrestriktioner, informationsservice och utförande av isbrytarassistans.

Isbrytarassistans innebär att en isbrytare eller ett isbrytande fartyg bryter en ränna i isen för ett eller flera fartyg eller att en isbrytare hogserar ett fartyg genom ishinder.

Trafikrestriktioner beskriver vilka prestanda fartyg ska uppfylla för att kunna räkna med isbrytarassistans i skilda områden. Trafikrestriktioner fastställs i enlighet med gällande nationell lagstiftning och Europeiska unionens lagstiftning och tar hänsyn till gemensam finsk/svensk praxis och internationella konventioner och rekommendationer.

Informationsservice till vintersjöfarten omfattar information till handelsjöfarten om isläget, rekommenderade rutter, övervakning av trafiken och väderinformation.

Samordning av isbrytarassistans omfattar dirigering av fartygstrafiken via bestämda girpunkter och koordinering av isbrytningsverksamheten med hänsyn till isläget och fartygstrafiken.

Ansvariga myndigheter är vid avtalets tillkomst finska Trafikverket respektive svenska Sjöfartsverket.

Artikel 2

Avtalsobjektet

Genom detta avtal förbinder sig avtalsparterna att gemensamt planera och organisera service till vintersjöfarten samt att samordna servicen inom till varandra angränsande vattenområden i Bottniska viken och Ålands hav norr om Svenska Björns latitud för fartyg som anlöper hamnar på avtalsparternas områden.

Under hårda vintrar, då fartyg som är på väg till hamnar på avtalsobjektet behöver isbrytarassistans och informationsservice också utanför avtalsområdet på grund av det svåra isläget, kan de ansvariga myndigheterna efter gemensam överenskommelse tillhandahålla service till vintersjöfarten även utanför avtalsområdet på Östersjön norr om latituden genom Dueodde på Bornholm enligt samma principer som gäller för avtalsområdet.

Artikel 3

Isbrytarförsörjning

Avtalsparterna förbinder sig att ha i sin besittning isbrytare, med erfaret och väl utbildat besättning, för service till vintersjöfarten på båda avtalsparternas vattenområden i enlighet med den plan som avses i bilagan.

Genom avtal mellan ansvariga myndigheter eller organisationer i respektive land kan en part, i den utsträckning som avtalas, hålla isbrytarkapacitet i besittning för den andra partens räkning. Ersättning ska betalas enligt ett särskilt avtal. De ansvariga myndigheterna kan också förhandla och avtala om att gemensamt anskaffa isbrytarkapacitet till en gemensam resurspool. Om ett sådant avtal tecknas ska den allmänna principen att ingen rörelsevinst tas ut för en tjänst som har organiserats gemensamt av de båda myndigheterna tillämpas på ersättningen för kostnaderna mellan Finland och Sverige.

KAPITEL II

ORGANISERING OCH TILLHANDAHÅLLANDE AV SERVICE TILL VINTERSJÖFARTEN

Artikel 4

Mål

Målet är att åstadkomma säker, väl fungerande och kostnadseffektiv service till vintersjöfarten.

Artikel 5

Trafikrestriktioner

De ansvariga myndigheterna ska utfärda trafikrestriktioner. Avtalsparterna ska följa enhetliga principer i trafikrestriktionerna i enlighet med gällande HELCOM-rekommendation och principer om gemensam organisering av och gemensamt tillhandahållande av service till vintersjöfarten som avses i artikel 6.

Artikel 6

Principer för tillhandahållande av service till vintersjöfarten

Vid gemensam organisering av isbrytningsservice och allokering av isbrytare ska principen om kostnadseffektivitet tillämpas.

Isbrytarassistans ska ges till fartyg som uppfyller aktuella trafikrestriktioner på det område som utgör avtalsobjektet och till fartyg till och från hamnar i Finland och Sverige, detta oberoende av fartygets flagg.

Eventuella assistansoperationer avseende haverister på avtalsobjektet ska hanteras som en del av den gemensamma verksamheten enligt de villkor som bestäms av de ansvariga myndigheterna.

Sjöräddningsoperationer ska utföras av behöriga sjöräddningsmyndigheter i enlighet med gällande avtal.

Artikel 7

Styrning och samordning av service till vintersjöfarten

De ansvariga myndigheterna ska tillsammans äga och förvalta de tekniska system som används för styrning, samordning och uppföljning av service till vintersjöfarten. De ska vid behov ställa dessa system till förfogande för leverantörer av isbrytningservice.

De ansvariga myndigheterna ska bestämma hur isbrytarledningen ska organiseras och fastställa den organisation i övrigt som ska samordna och koordinera servicen till vintersjöfarten.

Artikel 8

Avräkning

Principerna för avräkning beskrivs i bilagan till detta avtal, som utgör en integrerad del av avtalet.

KAPITEL III

SAMARBETE FÖR FULLGÖRANDE AV AVTALET

Artikel 9

Förvaltning av avtalet

Avtalsparterna ska stå för sin del av de administrativa kostnaderna, kostnaderna för organisering av verksamheten och information.

Avtalsparterna ska på diplomatisk väg informera varandra om de myndigheter som är ansvariga för avtalets verkställighet ändras.

Artikel 10

Uppföljning av avtalet

Avtalsparterna ska vart tredje år följa upp avtalet. De ansvariga myndigheterna ska varje år efter isbrytningsperiodens slut granska hur väl avtalet har fungerat och utarbeta en gemensam rapport om detta samt vid behov ett förslag till översyn av avtalet.

KAPITEL IV

SLUT- OCH ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

Artikel 11

Avtalets ikraftträdande och giltighetstid

Detta avtal träder i kraft trettio (30) dagar efter det att parterna på diplomatisk väg har gett varandra ett skriftligt meddelande om att de nationella krav som respektive stat ställer för ikraftträdande av avtalet har uppfyllits.

Avtalet gäller i tjugo (20) år från dagen för ikraftträdandet utan att detta begränsar bestämmelserna i artikel 15.

Artikel 12

Ändring av avtalet

Avtalet kan ändras genom ett skriftligt avtal mellan avtalsparterna.

Artikel 13

Avtalets förhållande till 1961 års avtal

I arrangemangen som gäller fartygsrapportering och isbrytningsamarbete med de övriga nordiska länderna ska avtalsparterna följa 1961 års överenskommelse mellan Finland, Norge, Sverige och Danmark om samverkan vid isbrytning om inget annat anges i detta avtal.

Artikel 14

Tvistlösning

Tvister om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal ska lösas genom förhandlingar mellan de ansvariga myndigheterna. Tvister som de ansvariga myndigheterna inte kan lösa i samförstånd ska avgöras av avtalsparterna.

Artikel 15

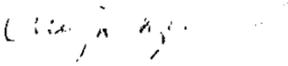
Uppsägning

Avtalsparterna kan säga upp detta avtal genom en skriftlig underrättelse på diplomatisk väg. Avtalet upphör att gälla tolv (12) månader efter den dag då den andra avtalsparten har mottagit underrättelsen eller vid en senare tidpunkt som anges i underrättelsen.

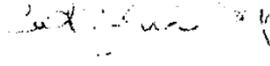
Till bekräftelse härav har de undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade, undertecknat detta avtal.

Som skedde i Reykjavik den 24 Augusti 2011 i två exemplar på svenska och finska, vilka båda är lika giltiga.

För
Republiken Finlands regering



För
Konungariket Sveriges regering



BILAGA

TILL AVTALET MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH KONUNGARIKET SVERIGES REGERING OM GEMENSAM ORGANISERING OCH SAMARBETE I FRÅGA OM SERVICE TILL VINTERSJÖFARTEN

MÅL

Målsättningen för den gemensamma verksamheten enligt artikel 4 bör kompletteras med kvantifierade målsättningar eller nyckeltal efter överenskommelse mellan de ansvariga myndigheterna. Dessa mål och nyckeltal ska redovisas i den gemensamma planen för service till vintersjöfarten.

Målen och nyckeltalen ska följas upp av de ansvariga myndigheterna med hjälp av uppgifter från de tekniska system som används för styrning och samordning av service till vintersjöfarten (för närvarande av IBNet).

ISBRYTARFÖRSÖRJNING

Följande principer ska vara vägledande när det gäller isbrytarförsörjning:

Avtalsparterna ska tillsammans ställa tillräckliga isbrytarresurser till förfogande för att säkra tillfredställande service till vintersjöfarten på avtalsobjektet.

Avtalsparterna ska ställa isbrytare till förfogande för den gemensamma servicen till vintersjöfarten i enlighet med detta avtal. Antal isbrytare som ställs till förfogande och fördelningen mellan länderna kan ändras efter överenskommelse mellan de ansvariga myndigheterna.

Aktuella isbrytare delas in i två kategorier efter isbrytningskapacitet:

- A) Stora isbrytare lämpliga för havsisbrytning under krävande förhållanden. Dessa har en motorstyrka på 15 000 kW eller mer, en bredd av minst 23,8 m och ett djupgående på 3,0 meter eller mer.
- B) Relativt stora isbrytare lämpliga för havsisbrytning under mindre krävande förhållanden. De har en motorstyrka på minst 10 000 kW, en bredd av minst 18,0 m och ett djupgående på minst 6,0 m.

Vid avtalstidpunkten har avtalsparterna följande isbrytare tillhörande respektive kategori till sitt förfogande:

| Namn | Motor- styrka, kW | Längd, m | Bredd, m | Djup- gående, m | Byggår | Leverantör |
|------|----------------------|----------|----------|--------------------|--------|------------|
|------|----------------------|----------|----------|--------------------|--------|------------|

Kategori A

| | | | | | | |
|---------|-------|-------|------|-----|------|------------------------|
| Fennica | 21000 | 116,0 | 26,0 | 8,4 | 1993 | Arctia Shipping |
| Nordica | 21000 | 116,0 | 26,0 | 8,4 | 1994 | Arctia Shipping |
| Oden | 18000 | 108,0 | 31,5 | 8,5 | 1988 | Svenska Sjöfartsverket |
| Atle | 16200 | 104,0 | 23,8 | 8,3 | 1974 | Svenska Sjöfartsverket |
| Frej | 16200 | 104,0 | 23,8 | 8,3 | 1975 | Svenska Sjöfartsverket |
| Ymer | 16200 | 104,0 | 23,8 | 8,3 | 1977 | Svenska Sjöfartsverket |
| Urho | 16200 | 106,6 | 23,8 | 8,3 | 1974 | Arctia Shipping |
| Sisu | 16200 | 106,6 | 23,8 | 8,3 | 1975 | Arctia Shipping |
| Otso | 15000 | 98,6 | 24,2 | 8,0 | 1986 | Arctia Shipping |
| Kontio | 15000 | 98,6 | 24,2 | 8,0 | 1987 | Arctia Shipping |

Kategori B

| | | | | | | |
|---------------|-------|------|------|-----|-----------|-----------------|
| Tor Viking | 13440 | 83,7 | 18,0 | 6,0 | 2000 | Transatlantic |
| Balder Viking | 13440 | 83,7 | 18,0 | 6,0 | 2000-2001 | Transatlantic |
| Vidar Viking | 13440 | 83,7 | 18,0 | 6,0 | 2000-2001 | Transatlantic |
| Botnica | 10000 | 96,7 | 24,0 | 8,5 | 1998 | Arctia Shipping |
| Voima | 10200 | 83,5 | 19,4 | 7,0 | 1954 | Arctia Shipping |

Isbrytarklassificeringen redovisas i den gemensamma planen för service till vintersjöfarten och kan ändras efter överenskommelse mellan de ansvariga myndigheterna.

För att säkra tillfredställande service till vintersjöfarten bedöms det vid avtalstidpunkten krävas sammanlagt tio (10) isbrytare. Fördelningen mellan länderna ska vara att Finland har fyra (4) A-isbrytare och en (1) B-isbrytare i besittning samt att Sverige har tre (3) A-isbrytare och två (2) B-isbrytare i besittning. Isbrytare av kategori B kan ersättas av kategori A-isbrytare. Däremot gäller inte det omvända. Om förhållandena förändras så att isbrytarbehovet blir ett annat ska de ansvariga myndigheterna i samråd besluta om förändrad samlad isbrytarberedskap. Förutsatt att servicen till vintersjöfarten inte hämmas kan de ansvariga myndigheterna i samråd bestämma att antalet tillgängliga isbrytare kan sänkas i början eller slutet av isbrytningssäsongen exempelvis för att spara bemanningskostnader, genomföra underhåll eller möjliggöra uthyrning av isbrytare. Det antal isbrytare som behövs för en tillfredställande isbrytarförsörjning ska redovisas i den gemensamma planen för service till vintersjöfarten.

Inför varje isbrytningssäsong ska de ansvariga myndigheterna meddela vilka isbrytare som reserveras för verksamheten på avtalsobjektet. De isbrytare som ingår i den gemensamma isbrytarförsörjningen och deras klassificering ska redovisas i de ansvariga myndigheternas gemensamma plan för service till vintersjöfarten.

De ansvariga myndigheterna ska löpande kartlägga vilka ytterligare isbrytare som kan finnas till förfogande för service till vintersjöfarten. Strävan bör vara att skapa en pool av ytterligare resurser vid sidan av den kapacitet som parterna har i sin besittning enligt avtalet.

ISBRYTARALLOKERING

De ansvariga myndigheterna redovisar i den gemensamma planen för service till vintersjöfarten hur den gemensamma verksamheten ska organiseras.

Som grund för isbrytarledningens isbrytarallokering ligger principen om kostnadseffektivitet, som innebär att den isbrytare med fullgod kapacitet och som är förknippad med lägst rörlig kostnad ska användas för varje isbrytarassistans. Även isbrytarens kapacitet i termer av isbrytningsprestanda och personell förmåga ska beaktas. Begreppet rörlig kostnad inkluderar etablerings- och eventuella mobiliseringskostnader liksom alternativvärde. Efter gemensam överenskommelse mellan de ansvariga myndigheterna kan också miljökostnader beaktas vid isbrytarallokering.

De ansvariga myndigheterna ska mot bakgrund av dessa riktlinjer ta fram en modell för hur isbrytarledningen ska hantera isbrytarallokering.

AVRÄKNING

Om en avtalsparts isbrytarresurser i större utsträckning använts för att assistera till och från hamnar på den andra avtalspartens territorium sker kompensation mellan parterna. Bunkerförbrukning ska ligga till grund för sådan kompensation.

ÖVRIGT

De ansvariga myndigheterna ska i den utsträckning de finner det lämpligt komplettera den gemensamma planen för service till vintersjöfarten med ytterligare information.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND
AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN ON JOINT
ORGANIZATION AND COOPERATION IN WINTER NAVIGATION SERVICES

The Government of the Republic of Finland and the Government of the Kingdom of Sweden, hereinafter referred to as “the Contracting Parties”,

Believing that year-round maritime transport is a prerequisite for the functioning of the economy and trade in both countries,

Considering that article 15 (a) of the Directive of the European Parliament and of the Council on the coordination of procedures for the award of public works contracts, public supply contracts and public service contracts (2004/18/EC) shall be applied to State treaties between Finland and Sweden on winter navigation and icebreaking services,

Convinced that icebreaking capacity has a significant impact on the functioning of maritime transport and business transport in winter,

Taking into account national legislation and European Union legislation, international conventions to which both Contracting Parties are committed, as well as the 1961 Agreement between Finland, Norway, Sweden and Denmark on cooperation in icebreaking and recommendations applicable to both Contracting Parties,

Noting that there is already operational cooperation between the responsible authorities of the countries, which provides a good basis for deepening cooperation,

Considering that the joint use of icebreakers and information systems will make it possible, even in difficult winters, to provide the icebreaking services, which are important to both countries, more efficiently and economically than at present,

Considering that there are advantages in cooperating with other countries around the Baltic Sea,

Have agreed as follows:

CHAPTER I. GENERAL PROVISIONS

Article 1. Definitions

For the purposes of this Agreement, the following definitions shall apply:

“Winter navigation services” include planning, the determination of traffic restrictions, information services and the provision of icebreaking assistance.

“Icebreaking assistance” means an icebreaker or an icebreaking vessel breaking a channel in the ice for one or more vessels or an icebreaker towing a vessel through ice obstacles.

“Traffic restrictions” describe the level of performance that vessels must meet in order to be able to count on icebreaker assistance in different areas. Traffic restrictions are set in accordance with applicable national and European Union legislation and take into account common Finnish/Swedish practice and international conventions and recommendations.

“Information services” to winter navigation include information to merchant shipping on the ice situation, recommended routes, traffic monitoring and weather information.

“Coordination of icebreaking assistance” includes the routing of vessel traffic through designated turning points and the coordination of icebreaking activities with respect to ice conditions and vessel traffic.

The responsible authorities at the time of the conclusion of the Agreement are the Finnish Transport Agency and the Swedish Maritime Administration.

Article 2. Purpose of the Agreement

Under this Agreement, the Contracting Parties undertake to jointly plan and organize winter navigation services and to coordinate services in adjacent waters in the Gulf of Bothnia and the Åland Sea north of the latitude of the Svenska Björn Lighthouse for vessels calling at ports in the territories of the Contracting Parties.

During severe winters, when vessels bound for ports in the Agreement area need icebreaker assistance and information services also outside the Agreement area owing to the severe ice situation, the responsible authorities may, by mutual agreement, provide winter navigation services also outside the Agreement area on the Baltic Sea north of the latitude through Dueodde on Bornholm according to the same principles as apply to the Agreement area.

Article 3. Icebreaker supply

The Contracting Parties undertake to have in their possession icebreakers, with experienced and well-trained officers, for servicing winter navigation in the waters of both Contracting Parties in accordance with the plan referred to in the Annex.

By agreement between the responsible authorities or organizations in each country, a Party may, to the extent agreed, hold icebreaking capacity on behalf of the other Party. Compensation shall be paid in accordance with a specific agreement. The responsible authorities may also negotiate and agree to jointly procure icebreaker capacity for a common resource pool. If such an agreement is signed, the general principle that no operating profit is charged for a service organized jointly by the two authorities shall apply to the reimbursement of costs between Finland and Sweden.

CHAPTER II. ORGANIZATION AND PROVISION OF WINTER NAVIGATION SERVICES

Article 4. Objectives

The objective is to provide safe, well-functioning and cost-effective winter navigation services.

Article 5. Traffic restrictions

The competent authorities shall issue traffic restrictions. The Contracting Parties shall follow uniform principles in the traffic restrictions in accordance with the applicable HELCOM

recommendation and the principles on the joint organization and provision of winter navigation services referred to in article 6.

Article 6. Principles for the provision of winter navigation services

The joint organization of icebreaking services and the allocation of icebreakers shall be based on the principle of cost-effectiveness.

Icebreaking assistance shall be provided to vessels complying with current traffic restrictions in the area covered by the Agreement and to vessels to and from ports in Finland and Sweden, irrespective of the flag of the vessel.

Any assistance operations concerning casualties on the contractual object shall be handled as part of the joint operations under the conditions determined by the responsible authorities.

Search and rescue operations shall be carried out by the competent maritime rescue authorities in accordance with the agreements in force.

Article 7. Management and coordination of winter navigation services

The responsible authorities shall jointly own and manage the technical systems used for the management, coordination and monitoring of winter navigation services. They shall make these systems available to icebreaking service providers, as appropriate.

The responsible authorities shall determine the organization of the icebreaking service and the organization of the coordination and coordination of winter navigation services.

Article 8. Settlement

The principles for the settlement of costs are set out in the annex to this Agreement, which forms an integral part thereof.

CHAPTER III. COOPERATION FOR THE IMPLEMENTATION OF THE AGREEMENT

Article 9. Management of the Agreement

The Contracting Parties shall bear their share of the administrative, organizational and information costs.

The Contracting Parties shall inform each other through the diplomatic channel of any changes in the authorities responsible for the implementation of the Agreement.

Article 10. Monitoring of the Agreement

The Contracting Parties shall review the Agreement every three years. Each year, after the end of the icebreaking season, the responsible authorities shall review the functioning of the Agreement and draw up a joint report thereon and, if necessary, a proposal for the revision of the Agreement.

CHAPTER IV. TERMINATION AND TERMINATION PROVISIONS

Article 11. Entry into force and duration of the Agreement

This Agreement shall enter into force 30 days after the Parties have notified each other in writing through the diplomatic channel that their respective national requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.

This Agreement shall remain in force for 20 years from the date of entry into force, without prejudice to the provisions of article 15.

Article 12. Amendment of the Agreement

This Agreement may be amended by written agreement between the Contracting Parties.

Article 13. Relationship of the Agreement to the 1961 Agreement

In the arrangements for ship reporting and icebreaking cooperation with the other Nordic countries, the Contracting Parties shall comply with the 1961 Agreement between Finland, Norway, Sweden and Denmark on cooperation in icebreaking, unless otherwise provided for in this Agreement.

Article 14. Dispute settlement

Disputes concerning the interpretation or application of this Agreement shall be settled by negotiation between the responsible authorities. Disputes which cannot be settled by mutual agreement between the responsible authorities shall be settled by the Contracting Parties.

Article 15. Termination

The Contracting Parties may terminate this Agreement by written notification through the diplomatic channel. This Agreement shall be terminated 12 months after the date of receipt of the notification by the other Contracting Party or at a later date specified in the notification.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Reykjavik on 29 August 2011 in duplicate in the Swedish and Finnish languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the Republic of Finland:

[SIGNED]

For the Government of the Kingdom of Sweden:

[SIGNED]

ANNEX TO THE AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN ON JOINT
ORGANIZATION AND COOPERATION IN WINTER NAVIGATION SERVICES

Objectives

The objectives of the joint activities referred to in article 4 should be supplemented by quantified objectives or key figures to be agreed between the responsible authorities. These objectives and indicators shall be set out in the joint winter navigation service plan.

The objectives and indicators shall be monitored by the responsible authorities using data from the technical systems used for the management and coordination of services to inland navigation (currently by IBNet).

Icebreaker supply

The following principles shall guide the provision of icebreakers:

The Contracting Parties shall jointly make available sufficient icebreaking resources to ensure satisfactory winter navigation services on the purpose of the Agreement.

The Contracting Parties shall make icebreakers available for joint winter navigation services in accordance with this Agreement. The number of icebreakers made available and the distribution between the countries may be modified by agreement between the responsible authorities.

Current icebreakers are divided into two categories according to their icebreaking capacity:

A) Large icebreakers suitable for sea-ice breaking under demanding conditions. These have an engine power of 15,000 kW or more, a beam of at least 23.8 m and a draught of 8.0 m or more.

B) Relatively large icebreakers suitable for sea-ice breaking in less demanding conditions. They have an engine power of at least 10,000 kW, a beam of at least 18.0 m and a draught of at least 6.0 m.

On the date of the Agreement, the Contracting Parties have at their disposal the following icebreakers in each category:

| Name | Engine power, kW | Length, m | Beam, m | Depth, m | Year built | Supplier |
|------|------------------|-----------|---------|----------|------------|----------|
|------|------------------|-----------|---------|----------|------------|----------|

Category A

| | | | | | | |
|---------|--------|-------|------|-----|------|---------------------------------|
| Fennica | 21 000 | 116.0 | 26.0 | 8.4 | 1993 | Arctia Shipping |
| Nordica | 21 000 | 116.0 | 26.0 | 8.4 | 1994 | Arctia Shipping |
| Oden | 18 000 | 108.0 | 31.5 | 8.5 | 1988 | Swedish Maritime Administration |
| Atle | 16 200 | 104.0 | 23.8 | 8.3 | 1974 | Swedish Maritime Administration |
| Frej | 16 200 | 104.0 | 23.8 | 8.3 | 1975 | Swedish Maritime Administration |
| Ymer | 16 200 | 104.0 | 23.8 | 8.3 | 1977 | Swedish Maritime Administration |
| Urho | 16 200 | 106.6 | 23.8 | 8.3 | 1974 | Arctia Shipping |
| Sisu | 16 200 | 106.6 | 23.8 | 8.3 | 1975 | Arctia Shipping |
| Otso | 15 000 | 98.6 | 24.2 | 8.0 | 1986 | Arctia Shipping |
| Kontio | 15 000 | 98.6 | 24.2 | 8.0 | 1987 | Arctia Shipping |

Category B

| | | | | | | |
|---------------|--------|------|------|-----|-----------|-----------------|
| Tor Viking | 13 440 | 83.7 | 18.0 | 6.0 | 2000 | Transatlantic |
| Balder Viking | 13 440 | 83.7 | 18.0 | 6.0 | 2000-2001 | Transatlantic |
| Vidar Viking | 13 440 | 83.7 | 18.0 | 6.0 | 2000-2001 | Transatlantic |
| Botnica | 10 000 | 96.7 | 24.0 | 8.5 | 1998 | Arctia Shipping |
| Voima | 10 200 | 83.5 | 19.4 | 7.0 | 1954 | Arctia Shipping |

The icebreaker classification is set out in the joint winter navigation service plan and may be amended by agreement between the responsible authorities.

In order to ensure satisfactory winter navigation services, it is estimated that a total of 10 icebreakers will be required at the time of the Agreement. The distribution between the countries shall be that Finland has four A icebreakers and one B icebreaker in its possession and that Sweden has three A icebreakers and two B icebreakers in its possession. Category B icebreakers may be replaced by category A icebreakers. However, the reverse shall not apply. If conditions change so that the icebreaker requirement becomes different, the responsible authorities shall

decide in consultation on a change in the overall icebreaker readiness. Provided that winter navigation services are not hampered, the competent authorities may decide in consultation that the number of available icebreakers may be reduced at the beginning or end of the icebreaking season, for example to save staffing costs, carry out maintenance or allow the rental of icebreakers. The number of icebreakers needed to ensure a satisfactory supply of icebreakers shall be set out in the joint winter navigation service plan.

Prior to each icebreaking season, the responsible authorities shall notify the icebreakers reserved for operations on the purpose of the Agreement. The icebreakers included in the joint icebreaker supply and their classification shall be listed in the joint winter navigation service plan of the responsible authorities.

The responsible authorities shall keep under review the availability of additional icebreakers for servicing winter navigation. The aim should be to create a pool of additional resources over and above the capacity held by the Parties under the Agreement.

Icebreaker allocation

The responsible authorities shall describe in the joint winter navigation service plan how the joint activities will be organized.

The icebreaker line's icebreaker allocation is based on the principle of cost-effectiveness, which means that the icebreaker with full capacity and the lowest variable cost should be used for each icebreaker assistance. The capacity of the icebreakers in terms of icebreaking performance and workforce shall also be taken into account. The concept of variable cost includes establishment and possible mobilization costs, as well as alternative value. By mutual agreement between the responsible authorities, environmental costs may also be taken into account in the allocation of icebreakers.

In the light of these guidelines, the responsible authorities shall develop a model for the management of icebreaker allocation by the icebreaker management.

Evaluation

If the icebreaking resources of one Contracting Party are used to a greater extent for assistance to and from ports on the territory of the other Contracting Party, compensation shall be made between the Parties. Bunker consumption shall be the basis for such compensation.

Other

Missing text. I discussed it with Corinne, and she said that this small paragraph could be translated from the French.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE ET
LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE SUÈDE RELATIF À
L'ORGANISATION COMMUNE ET À LA COOPÉRATION DANS LE
SECTEUR DES SERVICES DE NAVIGATION D'HIVER

Le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement du Royaume de Suède, ci-après dénommés les « Parties contractantes »,

Estimant qu'un transport maritime assuré tout au long de l'année est une condition préalable au fonctionnement de l'économie et du commerce dans les deux pays,

Considérant que l'alinéa (a) de l'article 15 de la Directive du Parlement européen et du Conseil relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services (2004/18/CE) doit être appliqué aux traités conclus entre la Finlande et la Suède relatifs à la navigation d'hiver et aux services de déglacement,

Convaincus que la capacité de déglacement a un impact significatif sur le fonctionnement du transport maritime et des services de transport en hiver,

Prenant en considération la législation nationale et la législation de l'Union européenne, les conventions internationales auxquelles les deux Parties contractantes sont liées, ainsi que l'Accord de 1961 entre la Finlande, la Norvège, la Suède et le Danemark sur la coopération en matière de déglacement, et les recommandations applicables aux deux Parties contractantes,

Notant qu'il existe déjà une coopération opérationnelle entre les autorités compétentes de ces pays, laquelle constitue une base solide pour l'approfondissement de cette coopération,

Considérant que l'utilisation conjointe des brise-glaces et des systèmes d'information permettra même en cas d'hivers difficiles d'assurer les services de déglacement, ce qui est essentiel pour les deux pays, de manière plus efficace et plus économique qu'actuellement,

Considérant qu'il y a des avantages à coopérer avec d'autres pays autour de la mer Baltique,

Sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier. Définitions

Aux fins du présent accord, les définitions suivantes s'appliquent :

Le terme « services de navigation d'hiver » désigne la planification, la détermination des restrictions de trafic, les services d'information et la fourniture d'une assistance au déglacement.

Le terme « assistance au déglacement » désigne un brise-glace ou un navire brise-glace qui brise un chenal dans la glace pour un ou plusieurs navires, ou un brise-glace qui remorque un navire à travers des obstacles de glace.

Le terme « restrictions de trafic » désigne le niveau de performance que les navires doivent atteindre afin de pouvoir compter sur l'assistance d'un brise-glace dans différentes zones. Les restrictions de trafic sont fixées conformément à la législation nationale et à la législation de

l'Union européenne applicables et tiennent compte des pratiques finlandaises et suédoises communes ainsi que des conventions et recommandations internationales.

Le terme « services d'information » pour la navigation d'hiver désigne les informations destinées à la marine marchande sur la situation des glaces, les routes recommandées, la surveillance du trafic et les informations météorologiques.

Le terme « coordination de l'assistance au déglacement » désigne l'acheminement du trafic maritime par des points d'inflexion désignés, et la coordination des activités de déglacement concernant l'état des glaces et le trafic maritime.

Les autorités compétentes au moment de la conclusion de l'Accord sont l'Agence finlandaise des transports et l'Administration maritime suédoise.

Article 2. Objet de l'Accord

En vertu du présent Accord, les Parties contractantes s'engagent à planifier et à organiser conjointement les services de navigation d'hiver et à coordonner les services dans les eaux adjacentes du golfe de Botnie et de la mer d'Åland au nord de la latitude du phare de Svenska Björn pour les navires faisant escale dans des ports situés sur le territoire des Parties contractantes.

Pendant les hivers rigoureux, lorsque les navires à destination des ports de la zone visée par le présent Accord ont besoin de l'assistance d'un brise-glace et des services d'information également en dehors de la zone visée par l'Accord en raison de la gravité de la situation des glaces, les autorités compétentes peuvent, d'un commun accord, fournir des services de navigation d'hiver également en dehors de ladite zone, au niveau de la mer Baltique au nord de la latitude par Dueodde sur Bornholm, selon les mêmes principes que ceux qui s'appliquent à la zone visée par l'Accord.

Article 3. Approvisionnement de brise-glace

Les Parties contractantes s'engagent à avoir en leur possession des brise-glace, ainsi que des officiers expérimentés et bien formés, pour assurer le service de la navigation d'hiver dans les eaux des deux Parties contractantes, conformément au plan visé à l'annexe.

Par accord entre les autorités ou organisations compétentes de chaque pays, une Partie peut, dans la mesure convenue, détenir une capacité de déglacement pour le compte de l'autre Partie. Le dédommagement sera versé conformément à un accord spécifique. Les autorités compétentes peuvent également négocier et convenir d'acquérir conjointement un certain nombre de brise-glace afin de posséder une réserve de ressources commune. Si un tel accord est signé, le principe général selon lequel aucun bénéfice d'exploitation n'est perçu pour un service organisé conjointement par les deux autorités s'applique au remboursement des coûts entre la Finlande et la Suède.

CHAPITRE II. ORGANISATION ET FOURNITURE DE SERVICES DE NAVIGATION D'HIVER

Article 4. Objectifs

L'objectif est de fournir des services de navigation d'hiver sûrs, performants et rentables.

Article 5. Restrictions de trafic

Les autorités compétentes émettent des restrictions de trafic. Les Parties contractantes suivent des principes uniformes en matière de restrictions de trafic, conformément à la recommandation HELCOM applicable et aux principes relatifs à l'organisation et à la fourniture conjointes de services de navigation d'hiver visés à l'article 6.

Article 6. Principes pour la fourniture de services de navigation d'hiver

L'organisation conjointe des services de déglacement et la répartition des brise-glace sont fondées sur le principe de rentabilité.

L'assistance au déglacement est fournie aux navires qui respectent les restrictions de trafic en vigueur dans la zone visée par l'Accord, et aux navires à destination et en provenance des ports de Finlande et de Suède, quel que soit leur pavillon.

Toute opération d'assistance concernant les sinistres sur l'objet contractuel sont traitées dans le cadre des opérations conjointes dans les conditions déterminées par les autorités compétentes.

Les opérations de recherche et de sauvetage sont effectuées par les autorités compétentes en matière de sauvetage maritime, conformément aux accords en vigueur.

Article 7. Gestion et coordination des services de navigation d'hiver

Les autorités compétentes possèdent et gèrent conjointement les systèmes techniques utilisés pour la gestion, la coordination et la surveillance des services de navigation d'hiver. Ils mettent ces systèmes à la disposition des fournisseurs de services de déglacement, le cas échéant.

Les autorités compétentes déterminent l'organisation du service de déglacement, de sa gestion conjointe, et la façon dont sont coordonnés les services de navigation d'hiver.

Article 8. Règlement

Les principes pour le règlement des coûts sont énoncés dans l'annexe au présent Accord, qui en fait partie intégrante.

CHAPITRE III. COOPÉRATION DANS L'APPLICATION DE L'ACCORD

Article 9. Gestion de l'Accord

Les Parties contractantes prennent en charge leur part des coûts administratifs, d'organisation et d'information.

Chacune des Parties informe l'autre, par la voie diplomatique, de tout changement concernant l'autorité compétente pour l'application de l'Accord.

Article 10. Suivi de l'Accord

Les Parties contractantes révisent l'Accord tous les trois ans. Chaque année, après la fin de la saison de déglçage, les autorités compétentes examinent le fonctionnement de l'Accord et établissent un rapport conjoint à ce sujet et, si nécessaire, une proposition de révision de l'Accord.

CHAPITRE IV. DÉNONCIATION ET DISPOSITIONS DE LA DÉNONCIATION

Article 11. Entrée en vigueur et durée de l'Accord

Le présent Accord entre en vigueur 30 jour après que les Parties se soient notifiées l'accomplissement de leurs formalités internes respectives, requises pour l'entrée en vigueur du présent Accord, par écrit et par la voie diplomatique.

Le présent Accord reste en vigueur pendant 20 ans à compter de la date d'entrée en vigueur, sans préjudice des dispositions de l'article 15.

Article 12. Amendement de l'Accord

Le présent Accord peut être amendé au moyen d'un accord écrit des Parties contractantes.

Article 13. Relation entre le présent Accord et l'Accord de 1961

En ce qui concerne les dispositions relatives au signalement des navires et à la coopération en matière de déglçage avec les autres pays nordiques, les Parties contractantes se conforment à l'Accord de 1961 entre la Finlande, la Norvège, la Suède et le Danemark sur la coopération en matière de déglçage, sauf disposition contraire du présent Accord.

Article 14. Règlement des différends

Les différends relatifs à l'interprétation ou l'application du présent Accord sont réglés par voie de négociation entre les autorités compétentes. Les différends qui ne peuvent être réglés d'un commun accord entre les autorités compétentes sont réglés par les Parties contractantes.

Article 15. Dénonciation

Les Parties contractantes peuvent dénoncer le présent Accord par notification écrite transmise par la voie diplomatique. Le présent Accord est dénoncé 12 mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, ou à une date ultérieure précisée dans la notification.

EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

FAIT à Reykjavik le vingt neuf août deux mille onze, en deux exemplaires en langues suédoise et finnoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

[SIGNÉ]

Pour le Gouvernement du Royaume de Suède :

[SIGNÉ]

ANNEXE À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE
FINLANDE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE SUÈDE RELATIF À
L'ORGANISATION ET À LA COOPÉRATION COMMUNE DANS LE SECTEUR DES
SERVICES DE NAVIGATION D'HIVER

Objectifs

Les objectifs des activités communes visées à l'article 4 doivent être complétés par des objectifs quantifiés ou des chiffres clés à convenir entre les autorités compétentes. Ces objectifs et indicateurs sont définis dans le plan commun de service de navigation d'hiver.

Les objectifs et les indicateurs sont contrôlés par les autorités compétentes à l'aide des données des systèmes techniques utilisés pour la gestion et la coordination des services de navigation intérieure (actuellement par IBNet).

Approvisionnement en brise-glace

Les principes suivants doivent guider la fourniture de brise-glace :

Les Parties contractantes mettent conjointement à disposition un nombre suffisant de brise-glace pour assurer des services de navigation d'hiver satisfaisants aux fins de l'Accord.

Les Parties contractantes mettent à disposition des brise-glace pour des services communs de navigation d'hiver conformément aux dispositions du présent Accord. Le nombre de brise-glace mis à disposition et la répartition entre les pays peuvent être modifiés par accord entre les autorités compétentes.

Les brise-glace actuels sont divisés en deux catégories en fonction de leur capacité de déglacement :

A) Les grands brise-glace, aptes à briser la glace de mer dans des conditions difficiles. Ils ont une puissance de moteur de 15 000 kW ou plus, une largeur d'au moins 23,8 mètres et un tirant d'eau de 8,0 mètres ou plus.

B) Les brise-glace relativement grands, aptes à briser la glace de mer dans des conditions moins difficiles. Ils ont une puissance de moteur d'au moins 10 000 kW, une largeur d'au moins 18,0 mètres et un tirant d'eau d'au moins 6,0 mètres.

A la date de l'Accord, les Parties contractantes disposent des brise-glace suivants dans chaque catégorie :

| Nom | Puissance du moteur, en kW | Longueur, en mètres | Largeur, en mètres | Profondeur, en mètres | Année de construction | Fournisseur |
|-----|----------------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|-------------|
|-----|----------------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|-------------|

Catégorie A

| | | | | | | |
|---------|--------|-------|------|-----|------|----------------------------------|
| Fennica | 21 000 | 116,0 | 26,0 | 8,4 | 1993 | Arctia Shipping |
| Nordica | 21 000 | 116,0 | 26,0 | 8,4 | 1994 | Arctia Shipping |
| Oden | 18 000 | 108,0 | 31,5 | 8,5 | 1988 | Administration maritime suédoise |
| Atle | 16 200 | 104,0 | 23,8 | 8,3 | 1974 | Administration maritime suédoise |
| Frej | 16 200 | 104,0 | 23,8 | 8,3 | 1975 | Administration maritime suédoise |
| Ymer | 16 200 | 104,0 | 23,8 | 8,3 | 1977 | Administration maritime suédoise |
| Urho | 16 200 | 106,6 | 23,8 | 8,3 | 1974 | Arctia Shipping |
| Sisu | 16 200 | 106,6 | 23,8 | 8,3 | 1975 | Arctia Shipping |
| Otso | 15 000 | 98,6 | 24,2 | 8,0 | 1986 | Arctia Shipping |
| Kontio | 15 000 | 98,6 | 24,2 | 8,0 | 1987 | Arctia Shipping |

Catégorie B

| | | | | | | |
|---------------|--------|------|------|-----|-----------|-----------------|
| Tor Viking | 13 440 | 83,7 | 18,0 | 6,0 | 2000 | Transatlantic |
| Balder Viking | 13 440 | 83,7 | 18,0 | 6,0 | 2000-2001 | Transatlantic |
| Vidar Viking | 13 440 | 83,7 | 18,0 | 6,0 | 2000-2001 | Transatlantic |
| Botnica | 10 000 | 96,7 | 24,0 | 8,5 | 1998 | Arctia Shipping |
| Voima | 10 200 | 83,5 | 19,4 | 7,0 | 1954 | Arctia Shipping |

La classification des brise-glace est définie dans le plan commun de service de navigation d'hiver et peut être modifiée par accord entre les autorités compétentes.

Afin d'assurer des services de navigation d'hiver satisfaisants on estime, au moment de l'Accord, qu'un total de 10 brise-glace est nécessaire. La répartition entre les pays est la suivante : la Finlande possède quatre brise-glace de catégorie A et un brise-glace de catégorie B, et la Suède

possède trois brise-glace de catégorie A et deux brise-glace de catégorie B. Les brise-glace de catégorie B peuvent être remplacés par des brise-glace de catégorie A. L'inverse, toutefois, n'est pas possible. Si, du fait d'une modification des conditions, les exigences en matière de brise-glace changent, les autorités compétentes décident en concertation d'une modification de l'état de préparation global des brise-glace. Pour autant que les services de navigation d'hiver ne soient pas entravés, les autorités compétentes peuvent décider en concertation que le nombre de brise-glace disponibles peut être réduit au début ou à la fin de la saison de déglacage, par exemple pour économiser des frais de personnel, effectuer des travaux d'entretien ou permettre la location de brise-glace. Le nombre de brise-glace nécessaire afin d'en assurer une fourniture satisfaisante est fixé dans le plan commun de service de navigation d'hiver.

Avant chaque saison de déglacage, les autorités compétentes avisent quels brise-glace sont réservés aux opérations aux fins de l'Accord. Les brise-glace inclus dans la réserve commune de brise-glace, et leur classification, sont énumérés dans le plan commun de service de navigation d'hiver des autorités compétentes.

Les autorités compétentes examinent périodiquement la disponibilité de brise-glace supplémentaires pour assurer le service de la navigation d'hiver. L'objectif est de créer une réserve de ressources supplémentaires, au-delà de la capacité détenue par les Parties dans le cadre de l'Accord.

Répartition des brise-glace

Les autorités compétentes décrivent dans le plan commun de service de navigation d'hiver comment les activités communes sont organisées.

La répartition des brise-glace pour le déglacage est basée sur le principe de la rentabilité, ce qui signifie que le brise-glace ayant une pleine capacité et le coût variable le plus bas devrait être utilisé pour chaque assistance de déglacage. La capacité des brise-glace en termes de performances de déglacage et d'effectifs est également prise en compte. Le concept de coût variable comprend les coûts d'établissement et de mobilisation éventuelle, ainsi que la valeur alternative. D'un commun accord entre les autorités compétentes, les coûts environnementaux peuvent également être pris en compte dans la répartition des brise-glace.

À la lumière de ces lignes directrices, les autorités compétentes élaborent un modèle de gestion de la répartition des brise-glace par la direction des brise-glace.

Évaluation

Si les ressources de déglacage d'une Partie contractante sont davantage utilisées pour l'assistance à destination et en provenance de ports situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, une compensation sera faite entre les parties. La consommation de combustible de soute constitue la base de cette compensation.

Autres dispositions

Les autorités compétentes complètent, dans la mesure où elles le jugent approprié, le plan commun de service de navigation d'hiver par des informations supplémentaires.