

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av avtalet med Kuwait om luftfart och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner avtalet mellan Finland och Kuwait om luftfart samt antar lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen.

Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där man bland annat avtalar om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse flygbolag att använda de trafikrättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs flygbolagens rättigheter när de bedriver trafik. Dessutom innehåller avtalet sådana befrielser från vissa skatter, tullar och andra avgifter i fråga om internationell lufttrafik som överensstämmer med internationell praxis.

I avtalet föreslås det att lufttrafiken mellan Finland och Kuwait ska vara helt fri, dvs. att

utsedda flygbolag i ingetdera av länderna ska omfattas av några begränsningar avseende trafikmängd eller flyglinjer.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Den föreslagna lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet. Avtalet träder i kraft efter det att vardera partens interna rättsliga krav har uppfyllts. Parterna meddelar varandra om att dessa krav har uppfyllts genom utväxling av en diplomatisk not. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter det att det senaste meddelandet har mottagits.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING.....	3
1 NULÄGE.....	3
2 LAGSTIFTNINGEN I EU	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	4
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN.....	4
DETALJMOTIVERING	6
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH DESS FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND.....	6
2 LAGFÖRSLAG.....	12
3 IKRAFTTRÄDANDE.....	12
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING..	12
4.1 Kompetensfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna	12
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.....	14
4.3 Behandlingsordning.....	17
LAGFÖRSLAG.....	18
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Kuwait om luftfart.....	18
AVTALSTEXT	19
BILAGA.....	43

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

Lufttrafiken mellan Finland och Kuwait har tills vidare varit tämligen obetydlig och det har inte funnits någon regelbunden lufttrafik till Kuwait.

År 2011 färdades inemot 8,5 miljoner passagerare via den internationella flygplatsen i landets huvudstad Kuwait. Flygplatsen har under de senaste åren utvidgats betydligt. Kuwaits viktigaste flygbolag är Kuwait Airways Corporation, Jazeera Airways Company, Kuwait National Airways och "Load Air" International Cargo Airlines Company.

Finland har inte tidigare haft något bilateralt luftfartsavtal med Kuwait. Av Europeiska unionens medlemsstater har alla utom de baltiska länderna samt Portugal och Förenade kungariket bilaterala luftfartsavtal med Kuwait.

Unionslagstiftningen på det område som avtalet gäller behandlas nedan i avsnittet som gäller behovet av riksdagens samtycke.

2 Lagstiftningen i EU

Internationella luftfartsförbindelser mellan medlemsstater och tredjeländer har av tradition reglerats genom bilaterala luftfartsavtal, genom bilagor till dem och genom andra bilaterala och multilaterala överenskommelser i detta sammanhang. Enligt de domar som Europeiska unionens domstol meddelat i målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98 har unionen exklusiv behörighet när det gäller vissa frågor i sådana avtal. Till följd av domarna ska alla nuvarande bilaterala avtal mellan medlemsstater och tredjeländer som står i strid med EU-rätten ändras eller ersätts med nya avtal som överensstämmer med EU-rätten.

Eftersom bestämmelserna i luftfartsavtalen delvis faller under unionens, delvis under medlemsstaternas behörighet, har Europaparlamentet och rådet antagit en förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstaterna och tredje länder (nedan förordningen om yttre förbindelser). Genom förordningen har ett samarbetsförfarande inrättats mellan medlemsstaterna och kommissionen för att säkerställa att avtalen harmonierar med unionens lagstiftning. Medlemsstaterna ska på förhand meddela kommissionen sina avsikter att inleda förhandlingar med tredje länder samt uppgifter om vilka bestämmelser i avtalet förhandlingarna gäller och vilket som är syftet med förhandlingarna samt alla andra uppgifter av betydelse. Kommissionen ska vid behov kallas att delta i förhandlingarna som observatör. Enligt förordningen kan en medlemsstat ingå ett luftfartsavtal med ett tredjeland, om avtalet innehåller de standardklausuler som avses i förordningen och som medlemsstaterna och kommissionen tillsammans gjort upp och fastställt för att säkerställa att medlemsstaternas flygbolag behandlas likvärdigt. Enligt förordningen om yttre förbindelser ska medlemsstater när de ingår luftfartsavtal med tredjeländer meddela förhandlingsresultatet till kommissionen. Kommissionen ger tillstånd att ingå avtalet om det innehåller de relevanta standardklausulerna. Om avtalet inte innehåller standardklausulerna, ska avtalet behandlas i enlighet med det kommittéförfarande som avses i förordningen om yttre förbindelser, under förutsättning att avtalet inte är till skada för ändamålet och syftet med unionens gemensamma luftfartspolitik. Medlemsstaten får provisoriskt tillämpa avtalet i avvaktan på resultatet av detta förfarande. Kommissionen har den 15 oktober 2009 godkänt förhandlingsresultatet mellan Finland och Kuwait.

Avtalet innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet. Artiklarna 1—5, 7—13, 15—22 och bilagan hör helt eller delvis till medlemsstatens behörighet. Unionslagstiftningen på det område som avtalet gäller har behandlats nedan i propositionens detaljmotivering och i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Syftet med regeringspropositionen är att sätta i kraft avtalet mellan Finland och Kuwait om luftfart. Det föreslås att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom en s.k. blankettlag. Om ikraftträdandet av blankettlagen föreskrivs genom en blankettförordning.

Avtalet gör det möjligt att utveckla lufttrafikförbindelserna och lufttrafikmarknaden mellan länderna. Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där man bland annat avtalar om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse lufttrafikföretag att använda de trafikrättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs lufttrafikföretagens rättigheter när de bedriver trafik. Bestämmelserna i avtalet erbjuder dem som bedriver trafik i båda länderna ömsesidig frihet att bedriva lufttrafik mellan länderna och genom dem samt från länderna till tredjeländer.

4 Propositionens konsekvenser

Avtalet har inga konsekvenser som utsträcker sig till statsbudgeten. Luftfartsavtalet är förenligt med näringslivets intressen, eftersom regelbundna flygförbindelser möjliggör en ökad export och stöder finska företags konkurrenskraft. Lufttrafiken mellan Finland och Kuwait förväntas fortsätta på en blygsam nivå, varför avtalet inte har betydande företagskonsekvenser på kort sikt.

Propositionen har inga direkta miljökonsekvenser. En väsentlig ökning av lufttrafiken kan i viss mån öka flygbullret och andra utsläpp av lufttrafiken.

Propositionen har inga betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet eller

konsekvenser för organisation och personal på nationell nivå.

5 Beredningen av propositionen

Finland och Kuwait förhandlade om ett luftfartsavtal i samband med Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO:s luftfartsavtalskonferens den 30 september 2009. Avtalet paraferades som ett resultat av förhandlingarna. Europeiska kommissionen godkände förhandlingsresultatet den 15 oktober 2009 i enlighet med förordningen om yttre förbindelser. Republikens president beviljade fullmakt för undertecknande av avtalet den 9 september 2011. Avtalet undertecknades för Finlands del i Kuwait den 8 februari 2012.

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Utlåtande om propositionen begärdes av utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, finansministeriet, arbets- och näringsministeriet, försvarsministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Centralen för turistfrämjande, Centralhandelskammaren, Finavia Abp samt de finska flygbolagen.

Finansministeriet framförde i sitt yttrande att detaljmotiveringen till artikel 6 i avtalet bör kompletteras med ett omnämnande av 70 § och 94 § i mervärdesskattelagen (1501/1993), vilka gäller internationell handel. Dessutom föreslog finansministeriet att avsnitt 4.1 om kompetensfördelningen mellan unionen och medlemsstaterna ska kompletteras i enlighet med 2913/92 och 1186/2009 (rådets förordning) och 2454/93 (kommissionens förordning) samt rådets direktiv 2008/118/EY om punktskatt. Vidare föreslår finansministeriet att man i avsnitt 4.2 (Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen) ska stryka den mening enligt vilken bestämmelserna i artikel 6 hör till området för lagstiftningen till den del som artikeln gäller 70 § i mervärdesskattelagen. De föreslagna tilläggen och strykningen har beaktats i regeringens proposition.

Utrikesministeriet föreslog kompletteringar till avsnitt 2 i utkastet (Lagförslag) beträffande ikraftsättandet av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen. Vad gäller ikraftträdandet ansåg utrikes-

ministeriet att detaljmotiveringen till artikel 22 ska preciseras så att avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter det att det senaste meddelandet har mottagits. En motsvarande korrigeringsföreslög till avsnitt 1 till den del som avsnittet gäller artikel 22. I avsnittet Kompetensfördelningen mellan unionen och medlemsstaterna föreslår utrikesministeriet att hänvisningen till GrUU 7/2012 rd ska preciseras så att beslutet om att förbinda sig till avtalet – förutsatt att detta sker inom ramen för det bemyndigande som unionen godkänt – likaså helt och hållet ska fattas av Finland. I fråga om de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreslår utrikesministeriet att en hänvisning till GrUU 24/2001 rd fogas till avsnitt 4.2 och att omnämmandet om ändring av bilagan till avtalet enligt artikel 15.3 stryks, eftersom grundlagsutskottets ovan nämnda utlåtande om delegering av behörigheten att ingå fördrag inte gäller delegering till en myndighet, utan till ett internationellt organ. Vad gäller propositionens huvudsakliga innehåll konstaterar utrikesministeriet att avtalet är ett sedvanligt bilateralt luftfartsavtal. Utrikesministeriet föreslår att detta ska preciseras så att det framgår att avtalet baserar sig på EU:s förordning om luftfartsavtal med tredjeländ. De framförda synpunkterna har beaktats i regeringspropositionen.

Enligt justitieministeriet bör det i avsnittet Avtalets innehåll och förhållande till Finlands lagstiftning mer ingående redogöras för förhållandet mellan avtalsbestämmelserna och lagstiftningen i Finland. I fråga om målsättningen och de viktigaste förslagen efterlyser justitieministeriet en precisering om att avtalet i sin helhet inte sätts i kraft genom en blankettlag, utan endast till den del som bestämmelserna i avtalet hör till området för lagstiftningen. I avsnittet Kompetensfördelningen mellan unionen och medlemsstaterna bör man, på grund av Lissabonfördraget, endast tala om ett blandat avtal i stället för att tala om ett avtal med delad behörighet. Dessutom bör man i avsnitt 4.1 tala om ett avtal som innehåller bestämmelser som hör till Europeiska unionens behörighet. I fråga om bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avsnitt 4.2 bör ordalydelsen i 1 § ses över och den mening i artikel 3 och 4 som

handlar om behörighet stryks, eftersom behörigheten behandlas i avsnitt 4.1. Dessutom bör det motiveras varför artikel 5 hör till området för lagstiftningen. Hänvisningen till GrUU 19/2010 rd i artikel 15.3 i avtalet ska strykas, då den gäller delegering av att ingå fördrag till en internationell organisation. Av motiveringen till artikel 16 bör det tydligt framgå huruvida det är fråga om ett obligatoriskt och bindande förfarande för biläggande av tvister och de bestämmelser som gäller artikel 16 bör specificeras. I artikel 16 är det också skäl att tala om lagstiftningsordning i stället för behandlingsordning. I avsnittet om behandlingsordning hänvisas det till grundlagsutskottets utlåtande GrUU 7/2012 rd. Meningen bör preciseras så att det av den framgår att det enligt utskottet var möjligt att besluta om godkännande av protokollet med enkel majoritet och att behandla lagförslaget i vanlig lagstiftningsordning. Dessutom ska det till avsnittet fogas ett nämmande om att detta var första gången som utskottet tog ställning till ett avtal som ingåtts i enlighet med mekanismen i förordningen om yttre förbindelser och att avtalet har ingåtts inom ramen för mekanismen. Justitieministeriet framförde också några propositionstekniska synpunkter. Justitieministeriets synpunkter har beaktats i regeringspropositionen.

Försvarsministeriet föreslog i fråga om avsnitt 4.2 (Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen) i detaljmotiveringen att termen individ ska ersättas med termen flygbolag. Enligt vedertagen praxis har en bestämmelse ansetts höra till området för lagstiftningen till exempel om den gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter (t.ex. GrUU 4/1998 rd). Till följd av detta har det inte ansetts vara befogat att ändra grunderna.

Enligt inrikesministeriet innebär artikel 5.2 i avtalet för gränsbevakningsväsendets del att de gränsbestämmelser som enligt Schengenavtalet är förpliktande för Finland ska tillämpas (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 562/2006). Dessutom har begreppet direkt transittrafik i artikel 5.3 i avtalet inte definierats i Schengenavtalets gränregler. Inrikesministeriet anser att man med det kan avse endast en sådan resa, som omedelbart fortsätter från Finland till en ort utan-

för Schengenområdet. Passagerare i sådan direkt transittrafik blir i allmänhet inte föremål för gränsbevakning. Däremot kräver transittrafik via Finland till en annan Schengenstat enligt punkt 2 i bilaga VI i Schengenavtalets gränsregler att medborgare från en tredje stat

genomgår en grundlig undersökning vid ankomsten. I så fall utförs ingen gränskontroll på passagerarna på destinationsorten. De förslag som inrikesministeriet lade fram gav inte upphov till ändringar i regeringens proposition.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och dess förhållande till lagstiftningen i Finland

I avtalets ingress konstaterar Finland och Kuwait bl.a. att de önskar främja fri konkurrens mellan flygbolag och öka serviceutbudet i den internationella lufttrafiken. De framhåller att de önskar tillgodose bästa möjliga flygsäkerhet och luftfartsskydd och underlätta utvidgningen av internationella lufttrafikmöjligheter.

Av artiklarna i avtalet överensstämmer 3.2 a och 4.1 a med EU:s modellklausuler. Artiklarna 9, 12.9 och 13.3 grundar sig på EU:s referensklausuler.

Artikel 1. Definitioner. I artikeln definieras de viktigaste begrepp som används i avtalet. I avtalet avses med

"luftfartsmyndigheter" i fråga om Finland Trafiksäkerhetsverket och i fråga om Kuwait Directorate General of Civil Aviation och andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som för närvarande sköts av dessa luftfartsmyndigheter eller liknande uppgifter,

"avtalet" nämnda avtal, dess bilaga samt ändringar av avtalet eller bilagan,

"konventionen" konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av vardera parten, och alla bilagor och ändringar som har antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de vid en viss tidpunkt är i kraft för vardera parten,

"utsett flygbolag" ett flygbolag som utsetts att bedriva trafik och beviljats trafiktillstånd i enlighet med artikel 3 i avtalet,

"pris" biljettpris eller avgift som ett flygbolag eller dess ombud tar ut för transport av passagerare (och deras bagage) eller frakt (med undantag för post) i lufttrafik, inbegripet eventuell land- eller sjötransport i samband med internationell lufttransport och villkoren för tillgången till sådana priser eller avgifter, samt

"brukaravgift" en avgift som tas ut av flygbolag för användning av anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygtrafiktjänst eller luftfartsskydd, inbegripet tjänster, lokaler och anläggningar i anslutning till dem.

Dessutom konstateras det att begreppen "territorium", "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "flygbolag" (lufttrafikföretag) och "landning för andra än trafikändamål" definieras i konventionen.

Artikel 2. Beviljande av rättigheter. I artikeln fastställs de rättigheter som beviljas vardera partens trafikidkare. Enligt artikel 2.1 beviljar vardera parten flygbolag rätt att flyga över dess territorium utan att landa och rätt att landa inom nämnda territorium för andra än trafikändamål. Enligt artikel 2.2 ska parterna bevilja den andra partens utsedda flygbolag de i avtalet specificerade rättigheterna att bedriva internationell lufttrafik på de linjer som specificerats i bilagan till avtalet. Enligt artikel 2.3 ska ett utsett flygbolag då det bedriver trafik som avses i avtalet ha rätt att landa inom den andra partens territorium på de orter som i bilagan specificerats för linjen i syfte att i internationell lufttrafik ta ombord eller avlämna passagerare, frakt och

post, särskilt för sig eller i kombination med varandra. Enligt artikel 2.4 får de utsedda flygbolagen bedriva flygverksamhet i endera eller vardera riktningen, kombinera olika flygnummer genom att använda gemensamma linjekoder (code share), bedriva trafik till alla mellanliggande orter och till alla orter bortom destinationsorten, avstå från att landa på en eller flera orter, göra mellanlandningar på vilken ort som helst inom eller utanför den andra partens territorium och transportera transittrafik genom den andra partens territorium utan begränsningar i fråga om riktning eller geografiska begränsningar och utan att förlora sin rätt att bedriva trafik som annars är tillåten i enlighet med avtalet, om flygförbindelsen betjänar en ort som är belägen inom den parts territorium som utsett flygbolaget. I artikel 2.5 anges det att ett utsett flygbolag har rätt att bedriva internationell lufttrafik utan begränsningar som gäller ändringar av typen eller antalet av luftfartyg. Enligt artikel 2.6 ska bestämmelserna i avtalet inte anses berättiga ett av den ena parten utsett flygbolag att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare, frakt och post för befordran mot ersättning eller avgift till en annan ort inom denna andra parts territorium. Bestämmelser om kommersiell lufttransport finns i 8 kap. i luftfartslagen (1194/2009). I 73 § i luftfartslagen bestäms det om regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredjeländer och i 76 § om flygtrafik över finskt territorium.

Artikel 3. Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd. I artikeln fastställs det förfarande genom vilket parterna kan utse flygbolag att sköta överenskommen trafik. Utseendet ska ske skriftligen och den andra parten ska meddelas på diplomatisk väg om detta. Artikel 3.2 innehåller bestämmelser om de villkor som flygbolagen ska uppfylla för att få behöriga trafiktillstånd. När ett flygbolag har utsetts och beviljats trafiktillstånd, kan det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att det iakttar alla tillämpliga bestämmelser i avtalet. I Finland föreskrivs det om beviljande av trafiktillstånd och om de nationella myndigheternas behörighet i samband med detta i 8 kap. i luftfartslagen.

Artikel 4. Återkallande av tillstånd. Enligt artikeln har vardera parten rätt att vägra be-

vilja trafiktillstånd, om de villkor för beviljande av tillstånd som nämns i artikel 3 inte uppfylls, eller rätt att återkalla ett trafiktillstånd, om flygbolaget har försummat att iaktta de lagar och föreskrifter som anges i artikel 5 i avtalet. Om ett återkallande av tillstånd eller en begränsning av trafikerättigheterna inte är nödvändigt för att hindra fortsatt överträdelse av lagar eller föreskrifter, får en sådan rätt inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra partens luftfartsmyndigheter.

Artikel 5. Tillämpning av lagar och föreskrifter. Enligt artikel 5.1 är en parts lagar och föreskrifter om ett i internationell lufttrafik insatt luftfartygs tillträde till eller avgång från dess territorium samt om drift och navigering av sådant luftfartyg inom dess territorium tillämpliga på det eller de flygbolag som utsetts av den andra parten. Enligt artikel 5.2 ska en parts lagar och föreskrifter om tillträde till, uppehåll i eller avgång från dess territorium i fråga om passagerare, besättning, frakt eller post, såsom formaliteter om ankomst, avgång, emigration och immigration samt tull, hälsa och karantän, under uppehåll inom detta territorium vara tillämpliga på passagerare, besättning, frakt och post som befordras med luftfartyg som brukas av det eller de flygbolag som utsetts av den andra parten. Enligt artikel 5.3 ska passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik som inte lämnar det område på flygplatsen som reserverats för sådana ändamål endast vara underkastade en förenklad kontroll. Begränsningen gäller dock inte skyddsåtgärder mot våldshandlingar, smuggling av narkotika och flygplanskapningar. Enligt artikel 5.4 får ingendera av parterna ge sina egna eller andra flygbolag förmåner i förhållande till ett av den andra parten utsett flygbolag som bedriver liknande internationell lufttrafik när de tillämpar sina bestämmelser om inresa, tull, karantän och andra motsvarande bestämmelser.

Artikel 6. Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter. Artikel 6.1 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet i fråga om luftfartyg, deras standardutrustning, reservdelar, bränsle och smörjolja samt förråd. En förutsättning är att sådan utrustning

och sådana reservdelar och förråd förblir ombord på luftfartyget tills de åter förs ut ur landet eller att de används eller förbrukas i luftfartyget vid flygningar över nämnda territorium. Enligt artikel 6.2 ska också de förråd, reservdelar, förnödenheter och produkter som nämns i underpunkterna a-d vara befriade från skatter, tullar och avgifter på basis av ömsesidighet. De i artikel 6.2 avsedda förnödenheterna ska enligt artikel 6.3 hållas under tulluppsikt eller tullkontroll, om detta fordras. Enligt artikel 6.4 får luftburen standardutrustning samt förnödenheter, förråd och reservdelar som normalt finns ombord på luftfartyg och som brukas av ett flygbolag som utsetts av den ena parten lossas inom den andra partens territorium endast med tillstånd av denna parts tullmyndigheter. I dessa fall kan de ställas under nämnda myndigheters uppsikt tills de åter förs ut eller andra åtgärder i fråga om dem vidtas enligt tullbestämmelserna. Enligt artikel 6.5 är bagage och frakt i direkt transittrafik över en parts territorium fria från skatter, tullar och övriga liknande avgifter som inte baserar sig på kostnader för tjänster vid ankomst eller avgång. Enligt artikel 6.6 ska de undantag som avses i artikeln också gälla när flygbolag som utsetts av den ena parten har kommit överens med ett annat flygbolag, som också beviljats samma undantag av den andra parten, om lån eller överföring av i artiklarna 6.1 och 6.2 definierade varor inom den andra partens territorium. I 70 § i mervärdesskattelagen (1501/1993) som gäller skattefrihet vid internationell handel föreskrivs det bland annat om skattefrihet vid försäljning av ett luftfartyg, reservdelar eller utrustning och om skattefrihet vid försäljning på luftfartyg. I 94 § i lagen föreskrivs det bland annat om skattefrihet för import av luftfartyg, reservdelar och utrustning samt av land- och säkerhetsanordningar och läromedel som används i flygtrafik samt handlingar och blanketter för dessa.

Artikel 7. Kapacitet. I artikel 7.1 bestäms att parterna ska ge flygbolagen rättvisa och lika möjligheter att bedriva lufttrafik. Enligt artikel 7.2 ska flygbolagen ha rätt att fastställa turtätheten och kapaciteten i fråga om lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden. I artikel 7.3 anges det att en

part inte ensidigt får begränsa trafikvolymen eller turtätheten om sådana begränsningar inte är nödvändiga av tekniska eller operativa skäl eller av miljöskäl i enlighet med artikel 15 i konventionen. Enligt artikel 7.4 får ingendera parten förelägga den andra partens utsedda flygbolag krav på förhandsrätt, passagerar- eller fraktkvoter, avgift för icke-invändning eller andra restriktioner gällande kapacitet, turtäthet eller trafik som inte överensstämmer med syftet för avtalet.

Artikel 8. Godkännande av flygtidtabeller. I artikel 8.1 anges det att parterna kan kräva att flygbolagen, innan de inleder sin flygtrafik, ska meddela den andra partens myndigheter sitt trafikprogram, sina tidtabeller och de typer av luftfartyg som kommer att användas. Anmälningsskyldigheten gäller både sommar- och vintertidtabellerna. Den administrativa börda som följer av anmälningsskyldigheten ska minimeras och luftfartsmyndigheterna ska behandla alla meddelanden utan dröjsmål. Enligt artikel 8.2 ska de myndigheter som mottagit flygtidtabellerna vanligen godkänna tidtabellerna eller föreslå ändringar i dem. Trafiken får inte inledas förrän luftfartsmyndigheterna har godkänt de tidtabeller som de begärt.

Artikel 9. Prissättning. I artikeln föreskrivs om prissättning. Enligt artikel 9.1 ska parterna låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken utifrån marknadsmässiga överväganden. Enligt artikel 9.2 ska det vara tillåtet att ingripa i prissättningen endast för att förhindra oskäligt diskriminerande priser eller förfaranden, för att skydda konsumenter för oskäligt höga eller begränsande priser som grundar sig på missbruk av dominerande ställning eller för att skydda flygbolag mot konstgjort låga priser som grundar sig på t.ex. direkta eller indirekta statsbidrag eller statsstöd. I artikel 9.3 förbjuds parterna att ensidigt utöva prisreglering på flygbolag, om inte detta är tillåtet med stöd av de andra punkterna i artikeln. I artikel 9.4 bestäms det om ett samrådsförfarande som ska vidtas om den ena parten anser att ett pris är oförenligt med de principer som anges i punkt 1 och 2 i artikeln.

Artikel 10. Representation av flygbolaget och försäljning. Enligt artikel 10.1 har utsedda flygbolag rätt att inom den andra partens

territorium, i enlighet med de lagar och föreskrifter som gäller där, inrätta och upprätthålla kontor samt ta in och hålla sådan administrativ, kommersiell och teknisk personal som behövs för det utsedda flygbolagets verksamhet. Enligt artikel 10.2 ska parternas utsedda flygbolag ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster genom att anlita sina egna transportdokument inom vardera parters territorier, antingen direkt eller genom ombud, i lokal valuta eller i någon annan fritt konvertibel valuta. Vardera parten ska avhålla sig från att begränsa rätten för ett av den andra parten utsett flygbolag att sälja och för någon person att köpa sådana transporttjänster. Enligt artikel 10.3 ska vardera parten bevilja den andra partens utsedda flygbolag rätt att på begäran växla lokala inkomster till en annan valuta och till det land som önskas överföra lokala inkomster i den mån som inkomsterna inte används lokalt. Sådana överföringar ska tillåtas till den valutakurs som tillämpas på betalningar när omvandling av intäkterna och överföring framställs, och inga avgifter, begränsningar eller dröjsmål utöver normala bankavgifter och bankförfaranden får hänföra sig till dem.

Artikel 11. Brukaravgifter. Enligt artikel 11.1 ska de avgifter som de behöriga myndigheterna eller andra organ tar ut av flygbolag vara rättvisa och skäliga. Avgifterna får inte vara orättvist diskriminerande och de ska fördelas jämnt mellan olika användargrupper. Enligt artikel 11.2 ska avgifterna motsvara kostnaderna. Enligt artikel 11.3 ska parterna på sitt territorium främja samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna och de flygbolag som använder tjänsterna och anläggningarna och uppmuntra de behöriga myndigheterna eller organen och flygbolagen att utbyta den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga. I artikel 11.4 anges det att vid tvistlösning enligt artikel 16 anses en part inte ha brutit mot bestämmelserna i artikel 11, utom i det fall att den har försummat att inom skälig tid granska den avgift eller det förfarande som den andra parten klagat över eller försummar att efter en sådan granskning rätta en avgift eller praxis som stider mot artikeln.

Artikel 12. Flygsäkerhet. Enligt artikel 12.1 kan en part när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer som den andra parten iakttar i fråga om luftfartsanläggningar, flyg- och kabinbesättning, luftfartyg och flygverksamhet. Om den ena parten efter sådant samråd finner att den andra parten inte upprätthåller effektiva säkerhetsnormer, ska den enligt artikel 12.2 underrätta den andra parten om sina iakttagelser och de åtgärder som anses nödvändiga. Lämpliga korrigerande åtgärder ska vidtas inom en överenskommen tidsfrist. Enligt artikel 12.3 kan den ena partens bemyndigade representanter, medan luftfartyget är inom den partens territorium, utföra inspektioner i vilket luftfartyg som helst som används av den andra partens flygbolag eller på dess vägnar i trafik till eller från den andra partens territorium, förutsatt att detta inte orsakar oskälig försening i flygverksamheten. Syftet med inspektionen är att säkerställa giltigheten av de dokument och certifikat som krävs för luftfartyget och dess besättning samt att kontrollera att luftfartygets utrustning och skick uppfyller de normer som vid den tidpunkten uppställts i enlighet med konventionen. I artikel 12.4 anges det att om det vid en inspektion konstateras att luftfartyget eller dess användning inte uppfyller kraven enligt konventionen eller att säkerhetsstandarderna enligt konventionen inte iaktas eller övervakas, kan den part som utför inspektionen dra den slutsatsen att luftfartygets eller besättningens tillstånd inte motsvarar miniminormerna enligt konventionen. I artikel 12.5 anges det att om tillträde i syfte att utföra en rampinspektion förvägras, har den part som begärt inspektionen rätt att handla i enlighet med punkt 4 i artikeln. Enligt artikel 12.6 förbehåller vardera parten sig rätten att omedelbart ändra eller för viss tid återkalla trafiktillstånd som beviljats den andra partens flygbolag, om detta är nödvändigt för att säkerställa flygsäkerheten. Enligt artikel 12.7 ska de åtgärder som avses i punkt 2 och 6 upphöra så snart de inte längre är befogade. I artikel 12.8 anges det att om det konstateras att en part trots samråd och begäran om korrigerande åtgärder fortfarande handlar i strid med de normer som vid den tidpunkten fastställts i enlighet med konventionen, ska Internationella civila luftfartsor-

ganisationens (ICAO) generalsekreterare underrättas om detta. Generalsekreteraren ska också informeras om senare tillfredsställande lösning av situationen. Enligt artikel 12.9 ska bestämmelserna i artikeln tillämpas också i det fallet att Finland har utsett ett sådant flygbolag i fråga om vilket myndighetstillsynen utövas av en annan medlemsstat i Europeiska unionen. I Finland är Trafiksäkerhetsverket den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten.

Bestämmelser om de myndighetsuppgifter som gäller luftfart ingår i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) och i luftfartslagen. Bestämmelser om sådana rampinspektioner som avses i artikeln ingår i 4 kap. i luftfartslagen.

Artikel 13. Luftfartsskydd. Enligt artikeln bekräftar parterna att de förbundit sig att skydda civil luftfart mot olagliga handlingar och i synnerhet att handla i överensstämmelse med bestämmelserna i den i Tokyo den 14 september 1963 undertecknade konventionen rörande brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg (FördrS 22/1971), i den i Haag den 16 december 1970 undertecknade konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg (FördrS 62/1971), i den i Montreal den 23 september 1971 undertecknade konventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten (FördrS 56/1973), i det i Montreal den 24 februari 1988 undertecknade protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik (FördrS 43/1998) samt i den i Montreal den 1 mars 1991 undertecknade konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte (FördrS 7/2002).

Enligt artikel 13.2 ska parterna på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra handlingar som innefattar olagligt besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning, flygplatser och anläggningar för flygtrafiktjänst samt varje annat hot som riktar sig mot säkerheten inom den civila luftfarten. Enligt artikel 13.3 ska parterna som ett minimikrav handla i enlighet med de be-

stämmelser och de tekniska krav om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen samt intagits som bilagor till konventionen i den omfattning sådana bestämmelser och krav är tillämpliga för parterna. Dessutom ska parterna kräva att operatörer av sådana luftfartyg som införts i deras register eller sådana luftfartygsoperatörer vars huvudsakliga verksamhetsställe eller stadigvarande hemort är på deras territorium eller som är etablerade på Finlands territorium i enlighet med fördraget om Europeiska unionen och fått operativ licens i enlighet med Europeiska unionens bestämmelser samt de som upprätthåller flygplatser inom deras territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser om luftfartsskydd. Enligt artikel 13.4 går vardera parten med på att luftfartygsoperatörerna åläggs att iakta de bestämmelser och krav om luftfartsskydd som avses i punkt 3 och som krävs av den andra parten vid ankomst till, avgång från samt under uppehåll inom denna andra parts territorium. I fråga om avgång från eller under uppehåll inom Finlands territorium är luftfartygsoperatörerna skyldiga att iakta Europeiska unionens bestämmelser om luftfartsskydd. Vardera parten ska se till att man inom respektive parts territorium tillämpar effektiva och verkningsfulla åtgärder för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, bagage, frakt och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning. Vardera parten ska också ge en välvillig behandling av varje begäran av den andra parten om särskilda skyddsåtgärder som kan anses vara skäliga för att bemöta ett visst hot. I artikel 13.5 anges det att när det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för ett sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser eller anläggningar för flygtrafiktjänst ska parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet. I artikel 13.6 anges det att om en part har skälig anledning att tro att den andra parten inte följer bestämmelserna om luftfartsskydd i artikeln

får den förstnämnda partens luftfartsmyndigheter begära omedelbart samråd med den andra partens luftfartsmyndigheter. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom 15 dagar från begäran får trafiktillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för den andra partens flygbolag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor. Om en nödsituation kräver det får en part vidta tillfälliga åtgärder innan tidsfristen har löpt ut. Åtgärder i enlighet med denna punkt ska avbrytas så snart som den andra parten åter iakttar skyddsbestämmelserna i artikeln. I artikel 13.7 anges det att en part har rätt att vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att ett luftfartyg som blivit föremål för en olaglig handling hålls kvar på marken under tvång, om det inte anses nödvändigt att låta luftfartyget avgå för att skydda människoliv. I Finland föreskrivs om civilt luftfartsskydd och om behörighetsfrågor i samband med det i 11 kap. i luftfartslagen.

Artikel 14. Rättvis konkurrens. Enligt artikeln ska vardera parten vid behov vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförfaranden som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrenssituationen för det eller de flygbolag som utsetts av den andra parten. I Finland ingår nationella bestämmelser om frågan i konkurrenslagen (948/2011). I 3 § i konkurrenslagen anges det att när en konkurrensbegränsning kan påverka handeln mellan Europeiska unionens medlemsstater tillämpas också bestämmelserna i artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Artikel 15. Ändringar och revisioner. Enligt artikel 15.1 ska parternas luftfartsmyndigheter vid behov utbyta synpunkter för att säkerställa samarbete i överensstämmelse med avtalet. I artikel 15.2 anges det att om en part anser att en ändring av någon bestämmelse i avtalet är önskvärd, kan denna part begära samråd i saken med den andra parten. Sådant samråd ska inledas inom 60 dagar efter det att begäran framfördes, om inte parterna kommer överens om en förlängning av tidsfristen. Ändringar som överenskommits vid sådana samråd ska godkännas av vardera parten i enlighet med dess rättsliga förfaranden och de träder i kraft den första dagen i

den andra månaden efter den dag då parterna meddelade varandra på diplomatisk väg att dessa förfaranden har iakttagits. I artikel 15.3 anges det att om ändringen bara gäller bilagan, ska samråd föras mellan parternas luftfartsmyndigheter. Om myndigheterna avtalar om en ny eller reviderad bilaga, ska de avtalade ändringarna träda i kraft på det sätt som överenskommits mellan myndigheterna.

Artikel 16. Biläggande av tvister. Enligt artikel 16.1 ska meningsskiljaktigheter gällande tillämpningen och tolkningen av avtalet i första hand lösas genom förhandlingar. Enligt artikel 16.2 har parterna rätt att begära samråd i frågor som gäller genomförandet, tolkningen, tillämpningen och efterlevnaden av avtalet. Sådant samråd ska inledas inom 60 dagar från det att begäran om samråd framställts, om inte något annat avtalas. I artikel 16.3 anges det att meningsskiljaktigheter som inte kan lösas genom samråd ska hänskjutas till en förmedlare eller förlikningsnämnd för avgörande.

Enligt artikel 16.4 ska parterna på förhand komma överens om arbetsordningen för förmedlaren eller nämnden, huvudprinciperna i verksamheten eller bedömningsgrunderna samt om villkoren för att anlita förmedlaren eller nämnden. De ska vid behov också överväga tillfälliga arrangemang för att underlätta situationen samt möjligheter för deltagande för sådana parter som tvisten direkt kan påverka. Enligt artikel 16.5 kan förmedlaren eller nämndens ledamöter utses från den förteckning över kompetenta sakkunniga inom luftfartsområdet som ICAO upprätthåller. De sakkunniga ska utses inom 15 dagar från mottagandet av begäran om att hänskjuta meningsskiljaktigheten till en förmedlare eller nämnd. Om parterna inte lyckas nå enighet om val av sakkunnig eller sakkunniga, kan valet hänskjutas till ordföranden för ICAO:s råd. Enligt artikel 16.6 ska förmedlingsförfarandet slutföras inom 60 dagar efter att förmedlaren eller nämnden inledde sitt arbete, och sakinnehållet ska konstateras och eventuella rekommendationer ges inom 60 dagar från det att den sakkunnige eller de sakkunniga inledde sitt arbete.

Enligt artikel 16.7 ska parterna samarbeta i god tro för att främja förmedlingsförfarandet och för att genomföra förmedlarens eller

nämndens beslut eller konstaterande, om de inte på förhand kommer överens om en annan bindande verkan för beslutet eller konstaterandet. Om parterna på förhand har kommit överens om att endast begära ett konstaterande av sakinnehållet, ska de använda dessa fakta vid lösningen av tvisten. Enligt artikel 16.8 ska kostnaderna för tvistlösningen bedömas i samband med dess inledande och fördelas jämnt, men fördelningen ska kunna bedömas på nytt i enlighet med det slutliga beslutet. Enligt artikel 16.9 utgör förfarandet inget hinder för en fortsatt tillämpning av ett samrådsförfarande, senare användning av skiljedomstol eller uppsägning av avtalet enligt artikel 19.

Artikel 17. Bilagan till avtalet. Enligt artikeln utgör bilagan till avtalet en integrerad del av avtalet, och alla hänvisningar till avtalet ska också gälla bilagan, om inte något annat anges.

Artikel 18. Multilaterala konventioner. I artikeln bestäms att om en multilateral konvention gällande lufttransport träder i kraft för vardera parten, ska bestämmelserna i en sådan konvention ha företräde i förhållande till avtalet. Samråd i enlighet med artikel 16 i avtalet kan tillgripas i syfte att avgöra i vilken mån detta avtal berörs av bestämmelserna i nämnda multilaterala konvention.

Artikel 19. Uppsägning av avtalet. Enligt artikel 19.1 får en part när som helst underrätta den andra parten om sitt beslut att säga upp avtalet. Underrättelsen ska samtidigt tillställas ICAO. Enligt artikel 19.2 upphör avtalet då att gälla 12 månader efter den dag då den andra parten tog emot nämnda underrättelse, om inte parterna kommer överens om att återkalla uppsägningen före utgången av denna tidsfrist. Erkänner inte den andra parten att den tagit emot underrättelsen, anses den ha mottagits 14 dagar efter det att underrättelsen togs emot av ICAO.

Artikel 20. Registrering hos Internationala civila luftfartsorganisationen. Enligt artikeln ska avtalet och varje ändring i det registreras hos ICAO.

Artikel 21. Rubriker. Enligt artikeln är syftet med artikelrubrikerna inte att definiera, begränsa eller beskriva omfattningen av eller syftet med avtalet.

Artikel 22. Ikraftträdande. Enligt artikeln träder avtalet i kraft efter att vardera partens interna rättsliga krav har uppfyllts. Parterna meddelar varandra att dessa krav har uppfyllts genom utväxling av en diplomatisk not. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter det att det senaste meddelandet har mottagits.

2 Lagförslag

1 §. Lagens 1 § föreslås innehålla en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom lag. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen har klarlagts i punkt 4.2 i detaljmotiveringen.

2 §. Lagen och de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen föreslås i enlighet med 80 och 95 § i grundlagen träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

3 Ikraftträdande

Enligt artikel 22 i avtalet träder avtalet i kraft efter att vardera partens interna rättsliga krav har uppfyllts. Parterna meddelar varandra om att dessa krav har uppfyllts genom utväxling av en diplomatisk not. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter det att det senaste meddelandet har mottagits. Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Kompetensfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna

Genom förordningen om yttre förbindelser har man skapat en mekanism genom vilken Europeiska unionen under vissa villkor tillåter att medlemsstaten ingår luftfartsavtal som med tanke på sitt innehåll till vissa delar hör till unionens exklusiva behörighet. Medlemsstaten förhandlar och ingår avtal med ett

tredjeland under eget namn också till den del behörigheten i regel hör till unionen.

Med hänsyn till förordningen om yttre förbindelser är det alltså inte fråga om ett traditionellt blandat avtal som innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet och där både unionen och dess medlemsstater är parter. Det är inte heller fråga om ett sådant avtal som Europeiska unionens medlemsstater förbinder sig till på unionens vägnar (GrUU 16/2004 rd). Med hänsyn till det nationella förfarandet för godkännande och ikraftträdande som anges i 8 kap. i grundlagen är det i sin helhet fråga om ett avtal som Finland ingått. Beslutet om att förbinda sig till avtalet, förutsatt att detta sker inom ramen för det bemyndigande som unionen godkänt, ska likaså helt och hållet fattas av Finland. Dessutom har grundlagsutskottet gett ett utlåtande (GrUU 7/2012) om regeringens proposition till riksdagen om godkännande av protokollet om ändring av luftfartsavtalet med Ryska federationen samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen, enligt vilket riksdagens samtycke krävs för protokollet om ändring av ifrågavarande luftfartsavtal. Således begärs det att riksdagen godkänner avtalet i sin helhet och sätter i kraft de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen.

Ett tillstånd i enlighet med förordningen om yttre förbindelser behövs från kommissionen för ingående av avtal när det gäller de avtalsbestämmelser som på det sätt som beskrivs ovan till sitt innehåll i regel står under unionens exklusiva behörighet. I och med den antagna unionslagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande. Huvuddelen av denna lagstiftning har antagits som direkt bindande förordningar. Detta innebär att medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsas till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna kräver.

Förordningar som gäller de frågor som täcks av luftfartsavtalet mellan Finland och Kuwait är förordning (EG) nr 1008/2008 om

gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (nedan EASA-förordningen), förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, förordning (EG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (nedan slot-förordningen) samt förordning (EG) nr 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster. Dessutom har bestämmelser på direktivnivå antagits bl.a. om marktjänster (96/67/EEG, nedan direktivet om marktjänster) och rapportering av händelser (2003/42/EG) samt om flygplatsavgifter (2009/12/EG, nedan direktivet om flygplatsavgifter). På basis av detta hör åtminstone bestämmelserna i artiklarna 1, 3.2 a, 4.1 a, 5, 7, 9.1 och 9.2, 11.1 och 11.2, 12.3 och 12.9, 13.3 samt 14 till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. Bakgrunden till rättsakterna är artikel 49 om etableringsfrihet i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF) och bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser. På bestämmelserna i avtalet tillämpas dessutom Europeiska unionens konkurrensregler (artiklarna 101 och 102 i EUF).

Bland de termer som anges i artikel 1 i avtalet har begreppen utsett flygbolag och brukaravgift definierats i unionslagstiftningen (förordningen om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen och direktivet om flygplatsavgifter) och de används både i avtalsbestämmelser som hör till EU:s och till medlemsstaternas behörighet. Bestämmelserna i artikeln hör sålunda i första hand till unionens behörighet. Eftersom luftfartsmyndigheterna i stor utsträckning sköter uppgifter som bestäms med stöd av internationella bestämmelser och med stöd av dessa enligt EU-lagstiftningen, kan också bestämmelserna om luftfartsmyndigheter i första hand anses höra till EU:s behörighet. Detta gäller också konventionen samt det avtal med Kuwait som avses här. Konventionen har i många EU-rättsakter och med stöd av förordningen om yttre förbindelser fastställts som ett avtal som omfattas av med-

lemsstaternas och tredjeländers behörighet. Till övriga delar hör bestämmelserna i artikel 1 till medlemsstaternas behörighet.

Bestämmelserna om beviljande och återkallande av tillstånd i artiklarna 3 och 4 samt bestämmelserna om tillämpning av föreskrifter i artikel 5 baserar sig på artikel 49 om etableringsrätt i EUF, bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser och förordningen om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. På avtalsbestämmelserna tillämpas också de konkurrensregler som anges i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt till den del dessa har betydelse för handeln mellan medlemsstaterna (artiklarna 101 och 102 i EUF). Artiklarna 3.2 a och 4.1 a överensstämmer med EU:s modellklausuler. De artiklar som nämns ovan omfattas således dels av EU:s, dels av medlemsstatens behörighet.

I artikel 6 bestäms det om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter, om tulluppsikt eller tullkontroll och om rätten att lossa luftburen utrustning. Bestämmelserna i artikeln baserar sig på Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) standarder och rekommenderade praxis, som har genomförts i EU. Bestämmelser om tull- och skattebehandlingen av varor som nämns i artikel 6 finns i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen, kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 gällande tillämpningsföreskrifterna för gemenskapens tullkodex, rådets förordning (EG) nr 1186/2009 gällande ett gemenskapssystem för tullbefrielse, rådets direktiv 2006/112/EG och 2009/132/EG gällande mervärdesskatt samt rådets direktiv 2008/118/EG gällande punktskatt. Bestämmelserna i artikeln omfattas av EU:s behörighet.

I artikel 7 i avtalet bestäms det i fråga om kapacitet om rättvisa och lika konkurrensvillkor som baserar sig på artiklarna 101 och 102 i EUF. Bestämmelserna om kapacitet påverkas också av slot-förordningen. Till dessa delar hör artikel 7 till unionens behörighet.

I artikel 9 bestäms det om prissättning. Bestämmelser om detta finns i artiklarna 101 och 102 i EUF och sålunda omfattas artikeln av EU:s behörighet. Artikeln baserar sig på

en EU-modellklausul som har karaktären av rekommendation.

Bestämmelserna i artikel 11 omfattas delvis av EU:s behörighet. Avgifterna enligt artikeln baserar sig på direktivet om flygplatsavgifter, direktivet om marktjänster, lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011) och, i fråga om avgifter för flygtrafiktjänster, kommissionens förordning om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, sådan den lyder ändrad genom kommissionens förordning (EU) nr 1191/2010.

Artikel 12, som gäller flygsäkerhet, omfattas av EU:s behörighet med stöd av EASA-förordningen. Artikel 12.9 baserar sig på en EU-modellklausul som har karaktären av rekommendation.

Artikel 13 om luftfartsskydd omfattas av EU:s behörighet i enlighet med förordningen gällande skyddsregler för den civila luftfarten. Artikel 13.3 baserar sig på en EU-modellklausul som har karaktären av rekommendation.

Konkurrensfrågorna hör med stöd av artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt till unionens behörighet, liksom även artikel 14 om rättvis konkurrens. I 3 § i konkurrenslagen anges det att när en konkurrensbegränsning kan påverka handeln mellan Europeiska unionens medlemsstater tillämpas också bestämmelserna i artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Utöver artiklarna 2, 8 och 10, som nämns ovan, hör även slutbestämmelserna (artiklarna 15—22) i avtalet till den nationella behörigheten.

4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för statsfördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis ska en bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller inskränkning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, om bestämmelsen i

övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om den sak som bestämmelsen gäller är sådan att om den enligt grundlagen ska föreskrivas i lag eller om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse på dessa grunder till området för lagstiftningen oberoende av om den står i strid eller harmonierar med en bestämmelse som utfärdats genom lag i Finland (se t.ex. GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

I artikel 1 uppräknas och definieras de begrepp som används i avtalet. Sådana bestämmelser som indirekt påverkar tolkningen och tillämpningen av materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, hör också själva till området för lagstiftningen (GrUU 24/2001 rd). Artikeln innehåller således bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

Artikel 2 innehåller bestämmelser om beviljande av rätt att bedriva trafik. Bestämmelser om regelbunden och icke-regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredjeländer samt om flygvägar som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal ingår i 73-76 § i luftfartslagen. Enligt 1 § i luftfartslagen ska internationella förpliktelser som är bindande för Finland ha företräde framför bestämmelserna i luftfartslagen. Bestämmelserna i avtalet är så detaljerade att de inte kräver några kompletterande nationella bestämmelser. Bestämmelserna i artikel 2 gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och därför kan de anses höra till området för lagstiftningen i Finland.

Artiklarna 3-4 i avtalet, vilka gäller utseende av flygbolag och beviljande och återkallande av trafiktillstånd, hänför sig till Trafiksäkerhetsverkets behörighet och till det förfarande, om vilket det föreskrivs i 8 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artiklarna hör till området för lagstiftningen.

I artikel 5.1 och 5.2 ingår bestämmelser om tillämpningen av lagstiftningen i Finland på vissa luftfartyg, passagerare, besättning och viss frakt och post som finns på Finlands territorium. I artikel 5.3 bestäms om kontroll av

passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik. Bestämmelserna i punkten gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen.

Enligt artikel 5.4 är det förbjudet att bevilja flygbolag förmåner vid tillämpningen av bestämmelser om inresa, tull, karantän och andra motsvarande bestämmelser. Om bestämmelserna i artikeln föreskrivs i 8 kap. i luftfartslagen och de hör till området för lagstiftningen.

Artiklarna 6.1, 6.2, 6.5 och 6.6 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet. Bestämmelserna motsvarar internationell praxis. Enligt 81 § i grundlagen ska om statliga skatter och avgifter bestämmas genom lag. I artikel 6.3 bestäms om tullkontroll och i artikel 6.4 om rätt att lossa luftfartygens utrustning. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artiklarna 7 och 8 bestäms om lufttrafikens kapacitet och om anmälning av trafikprogram. Enligt 73 § i luftfartslagen fastställer Trafiksäkerhetsverket platsutbudet och tidtabellerna för den regelbundna flygtrafiken. Bestämmelserna i punkten gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 9 bestäms om prissättning. Enligt artikeln behöver priserna inte meddelas den andra partens myndigheter. Trafiksäkerhetsverket fastställer enligt 73 § i luftfartslagen vid behov transportavgifterna för den regelbundna flygtrafiken. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och är viktiga med tanke på den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Sålunda hör bestämmelserna i artikel 9 till området för lagstiftningen och om dem föreskrivs i 8 kap. i luftfartslagen.

Artikel 10, som gäller representation av lufttrafikföretagen, innehåller bestämmelser som gäller etableringsfriheten. Unionslagstiftningens bestämmelser om etableringsfrihet utsträcker sig i princip inte till personer eller bolag från tredjeländer. När en person från ett tredjeland vill börja utöva yrke eller grunda ett bolag i någon av medlemsstaterna, ska på personen tillämpas den nationella lag-

stiftningen i landet i fråga. I Finland finns det bestämmelser om inresa, vistelse och arbete i utlänningslagen (301/2004) och sålunda hör artikelbestämmelserna till området för lagstiftningen.

I artikel 11 bestäms om brukaravgifter. Artiklarna 11.1 och 11.2 grundar sig på den unionslagstiftning som det redogörs för ovan och som delvis har genomförts genom nationell lagstiftning. Bestämmelserna i artiklarna 11.1 och 11.2 finns i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter. Artiklarna 11.3 och 11.4 innehåller inte bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

Artikel 12, som gäller flygsäkerhet, hänför sig till Trafiksäkerhetsverkets behörighet som nationell civil luftfartsmyndighet att utöva tillsyn över flygsäkerheten. Bestämmelser om detta ingår i lagen om Trafiksäkerhetsverket och i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i artikel 11.4 kan anses höra till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i den bestäms om individens rättigheter och skyldigheter.

Artikel 13 innehåller bestämmelser om luftfartsskydd, och i Finland finns bestämmelserna om tryggnad av den civila luftfarten och behörighetsfrågorna i anslutning till det i 11 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör sålunda till området för lagstiftningen.

Om de bestämmelser som ingår i artikel 14 föreskrivs i konkurrenslagen och till de delar det är fråga om effekterna på handeln mellan medlemsstaterna ska konkurrensreglerna i artiklarna 101 och 102 i EUF tillämpas. Sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Enligt artikel 15.3 kan bilagan ändras genom överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter. Ändringarna träder i kraft i enlighet med vad som överenskommit dessa myndigheter emellan. I grundlagen finns det inte några bestämmelser om delegering av behörigheten att ingå fördrag. I motiveringen till grundlagen och i grundlagsutskottets praxis har det emellertid ansetts att behörigheten att ingå avtal i begränsad utsträckning och exceptionellt kan överföras på andra myndigheter genom lag. En förutsättning är att bemyndigandet begränsar sig till ramarna

för den förpliktelse som bemyndigandet gäller och att det inte innebär ett bemyndigande att avtala om sådana ändringar i avtalsförhållandet som påverkar huvudförpliktelsens natur eller målsättning eller om saker som enligt grundlagen hör till riksdagens behörighet. En delegering av behörigheten att ingå avtal till myndigheter kan således närmast gälla tekniska granskningar eller kompletteringar av huvudförpliktelsen eller ordnande av detaljerna för samverkan mellan myndigheterna (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2004 rd, GrUU 48/2005 rd).

Enligt regeringens uppfattning innehåller artikel 2 i avtalet huvudförpliktelser för parterna att säkerställa utsedda flygbolag vissa rättigheter. Bestämmelserna kan anses omfatta grunderna för rättigheterna i fråga. Bilagan till avtalet innehåller bestämmelser av mer teknisk natur som kompletterar dessa bestämmelser bland annat om flyglinjer och marknadsföringssamarbete. Enligt regeringens uppfattning innebär delegeringsbestämmelsen i artikel 15.3 inte något bemyndigande att avtala om ändringar som påverkar de i artikel 2 avsedda huvudförpliktelsernas natur eller syften. Bemyndigandet är inte obegränsat och i bemyndigandet samt i själva avtalet nämns de myndigheter som kan avtala om ändringar. Förfarandet motsvarar dessutom den internationella praxis som länge och allmänt iakttagits inom luftfartsbranschen.

I artikel 16 finns bestämmelser om förmedlings- och förlikningsförfaranden, och lösningarna i dessa är bindande för parterna i tvisten. Enligt artikel 16.6 ska parterna samarbeta för att främja skiljeförfarandet och för att genomföra förmedlarens eller nämndens beslut eller konstaterande, om de inte på förhand har kommit överens om någon annan bindande verkan för beslutet eller konstaterandet. Förfarandet hindrar inte parterna att fortsätta samråd. Vid förmedlingsförfarandet kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen bli avgjorda och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den mo-

derna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller tvistlösning är inte enligt regeringens uppskattning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen för avtalet.

4.3 Behandlingsordning

Avtalet kan inte anses innehålla bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. i grundlagen. I grundlagsutskottets utlåtande 7/2012 rd, som lämnats i samband med regeringens proposition 10/2012 rd gällande protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Finland och Ryssland, konstaterades det att beslut om godkännande av protokollet kunde fattas med enkel majoritet och att lagförslaget kunde behandlas i vanlig lagstiftningsordning. I sitt utlåtande tog grundlagsutskottet för första

gången ställning till det nationella förfarandet för godkännande och ikraftträdande av ett luftfartsavtal som ingåtts i enlighet med mekanismen i förordningen om yttre förbindelser. Avtalet mellan Finland och Kuwait har ingåtts inom ramen för nämnda mekanism. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet sålunda godkännas med enkel majoritet och förslaget till ikraftträdandelag behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att

riksdagen godkänner det i Kuwait den 8 februari 2012 ingångna avtalet mellan Republiken Finlands regering och Staten Kuwaits regering om luftfart.

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Kuwait om luftfart

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Kuwait den 8 februari 2012 mellan Republiken Finlands regering och Staten Kuwaits regering ingångna avtalet om luftfart gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i avtalet och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 22 november 2012

Statsministerns ställföreträdare, finansminister

JUTTA URPIILAINEN

Trafikminister *Merja Kyllönen*

*Avtalstext***AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH STATEN KUWAITS REGERING OM LUFTFART****AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF KUWAIT**

Republiken Finlands regering och Staten Kuwaits regering, (nedan "parterna"),

The Government of the Republic of Finland and the Government of the State of Kuwait (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

som är parter i konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

som önskar främja sina bilaterala förbindelser på den civila luftfartens område och ingå ett avtal i syfte att åstadkomma lufttrafikförbindelser mellan sina territorier och bortom dem,

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

som önskar främja ett internationellt luftfartssystem grundat på konkurrens mellan flygbolag på marknaden, med minsta möjliga ingripande och reglering från statens sida,

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

som önskar underlätta utvidgningen av internationella lufttrafikmöjligheter,

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

som önskar tillgodose bästa möjliga flygsäkerhet och luftfartsskydd i den internationella lufttrafiken och som uttrycker sin djupa oro över sådana handlingar och hot mot luftfartygens säkerhet som äventyrar säkerheten för personer och egendom, inverkar negativt på lufttrafik och undergräver allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

som önskar ge flygbolagen möjlighet att erbjuda den resande och transporterande allmänheten olika servicealternativ och uppmuntra enskilda flygbolag,

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options and wishing to encourage individual airlines,

har enats om följande:

Have agreed as follows:

Artikel 1

Definitioner

Om inget annat anges, avses i detta avtal med termen

1. "luftfartsmyndigheter" i fråga om Finland Trafiksäkerhetsverket och i fråga om Kuwait Directorate General of Civil Aviation och andra personer, organ eller ämbetsverk som bemyndigats att utföra de uppgifter som för närvarande sköts av dessa luftfartsmyndigheter eller liknande uppgifter,

2. "avtalet" detta avtal, dess bilaga samt ändringar av avtalet eller bilagan,

3. "konventionen" konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av vardera parten, och med alla bilagor och ändringar som har antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de vid en viss tidpunkt är i kraft för vardera parten,

4. "utsett flygbolag" ett flygbolag som utsetts att bedriva trafik och beviljats trafiktillstånd i enlighet med artikel 3 i detta avtal,

5. "pris" biljettpreis eller avgift som ett flygbolag eller dess ombud tar ut för transport av passagerare (och deras bagage) och/eller frakt (med undantag för post) i lufttrafik, inbegripet eventuell land- eller sjötransport i samband med internationell lufttransport och villkoren för tillgången till sådana biljettpreiser eller avgifter,

6.) "territorium", "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "flygbolag" och "landning för andra än trafikändamål" vad som anges om dem i artiklarna 2 och 96 i konventionen,

7. "brukaravgift" en avgift som tas ut av

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of the State of Kuwait, the Directorate General of Civil Aviation and any person or body or agency authorised to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;

2. "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

3. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments is at any given time effective for both Contracting Parties;

4. "Designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

5. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service including surface transportation in connection with international air transportation, if applicable, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

6. "Territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention; and

7. "User charges" means a charge imposed

flygbolag för användning av anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygtrafik-tjänst eller luftfartsskydd, inbegripet tjänster, lokaler och anläggningar i anslutning till dem.

on airlines for the provision of airport property or facilities, air navigation facilities or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Artikel 2

Beviljande av rättigheter

1. Vardera parten beviljar den andra parten följande rättigheter gällande internationell lufttrafik som bedrivs av flygbolag som är etablerade på den sistnämnda partens territorium:

- a) rätt att flyga över dess territorium utan att landa och
- b) rätt att landa inom dess territorium för andra än trafikändamål.

2. Vardera parten beviljar den andra parten i detta avtal specificerade rättigheter för att en parts utsedda flygbolag ska kunna inleda internationell lufttrafik och bedriva sådan trafik på linjer som specificerats i bilagan till detta avtal (nedan "överenskommen trafik" och "specificerade linjer").

3. Om inget annat följer av bestämmelserna i detta avtal åtnjuter de flygbolag som utsetts av den ena parten vid bedrivandet av överenskommen trafik på en specificerad linje, utöver de rättigheter som angetts i punkt 1 i denna artikel, rätt att landa inom den andra partens territorium på de orter som specificerats för denna linje i bilagan i syfte att i internationell trafik ta ombord och/eller avlämna passagerare, frakt och post, särskilt för sig eller i kombination med varandra.

4. Varje utsett flygbolag får, då det bedriver överenskommen trafik på en specificerad linje, på vilken flygning som helst eller alla flygningar, enligt val

- a. bedriva flygverksamhet i endera eller vardera riktningen,
- b. kombinera olika flygnummer för en flygning med ett luftfartyg,
- c. bedriva trafik till orter bakom avgångsor-

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of international air services operated by airlines established in the latter Party:

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the routes specified in the appropriate section of the Annex thereto (hereinafter called «Agreed Services» and «Specified Routes» respectively).

3. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, while operating an agreed service on a specified route, the privilege to make stops in the territory of the other Contracting Party at the point or points specified for that route in the Annex for the purpose of discharging and of taking on international traffic in passengers, mail and cargo, separately or in combination.

4. Each designated airline may, when operating an agreed service on a specified route, on any or all flights and at its option:

- a) Operate flights in either or both directions;
- b) Combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c) Serve behind, intermediate, and beyond

ten, till mellanliggande orter och till orter bortom destinationsorten samt mellan orter som ligger inom parternas territorier, genom att kombinera dem hur som helst och i vilken ordning som helst,

d. avstå från att landa på en eller flera orter,

e. överföra trafik mellan sina luftfartyg var som helst på linjerna,

f. bedriva trafik till en ort bakom vilken ort som helst inom dess territorium antingen genom att byta eller genom att inte byta luftfartyg eller flygnummer och till allmänheten marknadsföra sådana tjänster såsom transittrafik,

g. göra mellanlandningar till vilken ort som helst inom eller utanför den andra partens territorium,

h. transportera transittrafik genom den andra partens territorium, och

i. kombinera trafik för befördran med samma luftfartyg oberoende av var trafiken har sitt ursprung,

utan begränsningar gällande riktning eller geografiska begränsningar och utan att förlora sin rätt att bedriva trafik som annars är tillåten i enlighet med detta avtal, om flygförbindelsen betjänar en ort som är belägen inom den parts territorium som utsett flygbolaget.

5. Varje utsett flygbolag kan på vilket som helst av ovan avsedda linjeavsnitt bedriva internationell lufttrafik och på varje ort på linjen utan begränsningar ändra typ eller antal av de luftfartyg som används.

6. Bestämmelserna i punkt 1 ska inte anses berättiga ett av den ena parten utsett flygbolag att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare, frakt och post för befördran mot ersättning eller avgift till en annan ort inom denna andra parts territorium.

points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

d) Omit stops at any point or points;

e) Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;

f) Serve points behind any point or points in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

g) Make stopovers at any points whether within or outside the territory of the other Party;

h) Carry transit traffic through the other Party's territory; and

i) Combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

5. On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated.

6. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Artikel 3

Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd

1. Vardera parten har rätt att utse ett eller

Article 3

Designation and Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the

flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik samt att återkalla detta utseende eller att ändra det. Utseendet ska ske skriftligen och den andra parten ska meddelas på diplomatisk väg om detta. Av meddelandet ska framgå i vilken utsträckning flygbolaget har tillstånd att bedriva i detta avtal fastställd lufttrafik.

right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels and shall identify the extent to which the airline is authorised to conduct the type of air transport specified in this Agreement.

2. När en part har tagit emot ett sådant meddelande och ansökningar som det utsedda flygbolaget har lämnat in i den form och på det sätt som föreskrivs för trafiktillstånd och tekniska tillstånd, ska den bevilja de nödvändiga tillstånden med så kort behandlingstid som möjligt förutsatt att

2. On receipt of such a designation and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a) när det gäller flygbolag som utsetts av Finland

a) in the case of an airline designated by Finland:

(i) bolaget är etablerat på Finlands territorium i enlighet med Europeiska gemenskapens grundfördrag och det har operativ licens i enlighet med Europeiska gemenskapens bestämmelser och

(i) it is established in the territory of Finland under the Treaty establishing the European Community and has received an Operating Licence in accordance with European Community law; and

(ii) den medlemsstat i Europeiska gemenskapen som beviljat drifttillståndet utövar och upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget och den luftfartsmyndighet som ansvarar för detta har tydligt fastställts i samband med utseendet.

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;

b) när det gäller flygbolag som utsetts av Staten Kuwait

b) in the case of an airline designated by the State of Kuwait:

(i) bolaget är etablerat inom Staten Kuwaits territorium och har tillstånd utfärdat i enlighet med lagstiftningen i Kuwait och

(i) it is established in the territory of the State of Kuwait and is licensed in accordance with the applicable Kuwaiti law, and

(ii) Staten Kuwaits regering utövar och upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget.

(ii) the Government of the State of Kuwait exercises and maintains effective regulatory control of the airline;

c) det utsedda flygbolaget uppfyller villkoren i de lagar och föreskrifter som den part som behandlar ansökan normalt tillämpar på bedrivande av internationell lufttrafik.

c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

3. När ett flygbolag på detta sätt har utsetts och beviljats trafiktillstånd, får det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt

3. When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the

att flygbolaget iakttar alla tillämpliga bestämmelser i detta avtal.

airline complies with all applicable provisions of the Agreement.

Artikel 4

Article 4

Återkallande av tillstånd

Revocation of Authorisation

1. Vardera parten har rätt att vägra bevilja trafik tillstånd eller återkalla trafik tillstånd, att förbjuda flygbolag som utsetts av den andra parten att tills vidare utnyttja de rättigheter som beviljats med stöd av detta avtal eller för användningen av dessa rättigheter ställa sådana villkor som den anser vara nödvändiga, om

1. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorization, suspend the exercise of the rights granted in this Agreement to an airline designated by the other Contracting Party, or impose such conditions on the exercise of these rights as it may deem necessary where:

a) när det gäller flygbolag som utsetts av Finland

a) In the case of an airline designated by Finland:

(i) flygbolaget inte är etablerat på Republiken Finlands territorium i enlighet med Europeiska gemenskapens grundfördrag eller inte har någon gällande operativ licens i enlighet med Europeiska gemenskapens bestämmelser,

(i) the airline is not established in the territory of the Republic of Finland under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating License in accordance with the European Community law; or

(ii) den medlemsstat i Europeiska gemenskapen som beviljat drifttillståndet inte utövar eller upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget eller en luftfartsmyndighet som ansvarar för detta inte har tydligt fastställts i samband med utseendet,

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) flygbolaget redan har beviljats ett trafik tillstånd enligt ett bilateralt avtal mellan Staten Kuwait och en annan medlemsstat i Europeiska gemenskapen och Staten Kuwait kan påvisa att flygbolaget genom att bedriva trafikrättigheter enligt detta avtal på en linje som innefattar en ort i en annan medlemsstat i Europeiska gemenskapen skulle kringgå begränsningar gällande trafikrättigheter i ett bilateralt avtal mellan Staten Kuwait och den andra medlemsstaten i fråga, eller

(iii) the airline is already authorised to operate under a bilateral Agreement between the State of Kuwait and another EC Member State and the State of Kuwait can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in another EC Member State, the airline would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral Agreement between the State of Kuwait and that other Member State; or

(iv) flygbolaget har beviljats drifttillstånd av en medlemsstat i Europeiska gemenskapen, mellan Staten Kuwait och medlemsstaten i Europeiska gemenskapen i fråga finns inte något bilateralt luftfartsavtal och medlemsstaten i Europeiska gemenskapen i fråga har återtagit trafikrättigheter av flygbolag utsedda av Staten Kuwait.

(iv) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by a EC Member State and there is no bilateral Air Services Agreement between the State of Kuwait and that EC Member State, and that EC Member State has denied traffic rights to the airlines designated by the State of Kuwait.

b) när det gäller flygbolag som utsetts av Staten Kuwaits regering

b) In the case of an airline designated by the Government of the State of Kuwait:

(i) flygbolaget inte är etablerat på Staten

(i) the airline is not established in the terri-

Kuwait territorium eller inte har tillstånd utfärdat i enlighet med lagstiftningen i Kuwait, eller

(ii) Staten Kuwait inte utövar eller upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget.

c) flygbolaget har försummat att iaktta lagarna och föreskrifterna hos den part som beviljat rättigheterna eller inte annars trafikerar i enlighet med villkoren i detta avtal, i synnerhet de artiklar som gäller flygsäkerhet och luftfartsskydd. Denna rättighet får dock inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra parten, om inte omedelbart avbrytande eller föreläggande av villkor anses nödvändigt för att förhindra fortsatta överträdelser av lagar och föreskrifter eller på grund av flygsäkerheten.

2. De åtgärder som den ena parten eventuellt vidtar med anledning av denna artikel påverkar inte någondera partens övriga rättigheter.

tory of the State of Kuwait or is not licensed in accordance with the applicable Kuwaiti law ; or

(ii) the State of Kuwait is not exercising or not maintaining effective regulatory control of the airline.

c) in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement, especially with Articles on Aviation Safety and Security; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is considered necessary to prevent further infringement of laws or regulations or is in the interest of aviation safety, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

2. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the other rights of both Contracting Parties shall not be prejudiced.

Artikel 5

Tillämpning av lagar och föreskrifter

1. En parts lagar och föreskrifter om ett i internationell lufttrafik insatt luftfartygs tillträde till eller avgång från dess territorium samt om drift och navigering av sådant luftfartyg inom dess territorium, är tillämpliga på luftfartyg som brukas av de flygbolag som utsetts av den andra parten.

2. En parts lagar och föreskrifter om tillträde till, uppehåll i eller avgång från dess territorium i fråga om passagerare, besättning, frakt eller post, såsom formaliteter om ankomst, avfärd, emigration och immigration samt tull, hälsa och karantän, är under uppehåll inom detta territorium tillämpliga på passagerare, besättning, frakt och post som befordras med ett av den andra parten utsett flygbolags luftfartyg.

3. Passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik över en parts territorium, som

Article 5

Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within the said territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contract-

inte lämnar det område på flygplatsen som reserverats för sådana ändamål, är endast underkastade en förenklad kontroll. Detta gäller dock inte skyddsåtgärder mot våldshandlingar, smuggling av narkotika och flygplanskapningar.

4. Ingendera av parterna får ge sina egna eller andra flygbolag förmåner i förhållande till ett flygbolag som utsetts av den andra parten som bedriver liknande internationell lufttrafik när de tillämpar sina bestämmelser om inresa, tull, karantän och andra motsvarande bestämmelser.

Artikel 6

Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter

1. Luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett flygbolag som utsetts av den ena parten, samt deras standardutrustning, reservdelar, bränsle och smörjolja samt förråd (däri inbegripet mat, drycker och tobak) ombord på sådana luftfartyg är vid ankomsten till den andra partens territorium fria från alla skatter, tullar, kontrollavgifter och övriga liknande avgifter, förutsatt att sådan utrustning samt sådana reservdelar och förråd förblir ombord tills de åter förs ut, eller att de används eller förbrukas i sådana luftfartyg vid flygningar över nämnda territorium.

2. Från de skatter, tullar och avgifter som avses i punkt 1, med undantag av avgifter som baserar sig på kostnader för en utförd tjänst, är likaså befriade

a) luftfartygs förråd som tagits ombord i skäligen mängd inom den ena partens territorium för att användas ombord på utgående luftfartyg som brukas i internationell lufttrafik av ett flygbolag som utsetts av den andra parten,

b) reservdelar, inbegripet motorer, som införas till den ena partens territorium för underhåll eller reparation av luftfartyg som brukas i internationell lufttrafik av ett flygbolag som

ing Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence, smuggling of narcotics and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

4. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

Article 6

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. The following items shall also be exempt from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

b) spare parts, including engines, introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of a

utsetts av den andra parten,

c) bränsle, smörjolja och tekniska konsumtionsförnödenheter, som införs eller anskaffas inom den ena partens territorium för att användas i internationell lufttrafik bedriven av ett flygbolag som utsetts av den andra parten, även i det fall att dessa förråd ska användas under den del av resan då luftfartyget flyger över den parts territorium där de tagits ombord,

d) flygbolagets dokument, såsom flygbiljetter och flygfraktsedlar samt rimliga mängder reklam- och promotionsmaterial som är avsedda att användas av ett flygbolag som utsetts av den ena parten och som införs på den andra partens territorium.

3. De i punkt 2 avsedda förnödenheterna ska hållas under tulluppsikt eller tullkontroll, om detta fordras.

4. Luftburen standardutrustning, samt förnödenheter, förråd och reservdelar, som normalt finns ombord på luftfartyg som brukas av ett flygbolag som utsetts av den ena parten, får lossas inom den andra partens territorium endast med tillstånd av denna parts tullmyndigheter. I dessa fall kan de ställas under nämnda myndigheters uppsikt tills de åter förs ut eller andra åtgärder i fråga om dem vidtas enligt tullbestämmelserna.

5. Bagage och frakt i direkt transittrafik över en parts territorium är fria från skatter, tullar, ersättningar och övriga liknande avgifter, som inte baserar sig på kostnader för tjänster vid ankomst eller avgång.

6. De undantag som avses i denna artikel ska också gälla när flygbolag som utsetts av den ena parten har kommit överens om lån eller överföring av i punkt 1 och 2 definierade varor på den andra partens territorium med ett annat flygbolag som den förstnämnda parten har beviljat samma friheter till.

designated airline of the other Contracting Party;

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the first mentioned Contracting Party, in which territory they are taken on board;

d) airline documents, such as tickets and air waybills, as well as publicity and promotional material within reasonable limits, intended for use by a designated airline of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party.

3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

6. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Artikel 7

Kapacitet

1. Vardera partens utsedda flygbolag ska ha rättvisa och lika möjligheter att bedriva lufttrafik mellan parternas territorier på vilken linje som helst som specificerats i enlighet med artikel 2 i detta avtal.

2. Vardera parten ska tillåta att de utsedda flygbolagen fastställer turtätheten och kapaciteten i fråga om den internationella lufttrafik som flygbolaget tillhandahåller på grundval av marknadsmässiga överväganden.

3. Ingendera parten får ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet eller regelbundenhet, eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens utsedda flygbolag använder, om det inte är nödvändigt av tekniska eller operativa skäl eller av tull- eller miljörelaterade orsaker. Nödvändiga begränsningar ska genomföras på lika villkor i överensstämmelse med artikel 15 i konventionen.

4. Ingendera parten får förelägga den andra partens utsedda flygbolag krav på förhandsrätt (first-refusal requirement), passagerar- eller fraktkvoter (uplift ratio), avgift för icke-invändning (no-objection fee) eller andra restriktioner gällande kapacitet, turtäthet eller trafik som inte är i överensstämmelse med syftet för detta avtal.

Artikel 8

Godkännande av flygtidtabeller

1. Vardera parten kan kräva att de utsedda flygbolagen ska meddela parternas luftfartsmyndigheter typen av trafik, typen av luftfartyg som används och tidtabellerna senast trettio dagar före den överenskomna trafiken inleds på de specificerade linjerna i enlighet med artikel 2 i detta avtal. Detta tillämpas på samma sätt också på senare ändringar samt före varje sommar- och vintertidtabellperiod. Den administrativa bördan som följer av kravet att sända information ska minimeras och

Article 7

Capacity Provisions

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate air services on any route specified in accordance with Article 2 of this Agreement between their respective territories.

2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace.

3. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by a designated airline of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

Article 8

Approval of Flight Schedules

1. Each Contracting Party may require that the designated airlines shall communicate to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties not later than thirty days prior to the initiation of the agreed services on the specified routes in accordance with Article 2 of this Agreement, the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes as well as before each summer and winter schedule. The administrative burden

luftfartsmyndigheterna ska behandla alla meddelanden utan dröjsmål.

of filing requirements shall be minimized and all filings shall be dealt with promptly by the respective aeronautical authorities.

2. De luftfartsmyndigheter som mottagit flygtidtabellerna i fråga ska i regel godkänna tidtabellerna eller föreslå ändringar i dem. De utsedda flygbolagen får inte inleda trafiken innan luftfartsmyndigheterna har godkänt de tidtabeller som de begärt. Denna bestämmelse tillämpas också på senare ändringar.

2. The Aeronautical Authorities receiving such flight schedules shall normally approve the schedules or suggest modifications thereto. In any case the designated airlines shall not commence their services before the schedules requested by the Aeronautical Authorities are approved by the Aeronautical Authorities concerned. This provision shall likewise apply to later changes.

Artikel 9

Prissättning

1. Vardera parten ska låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden.

2. Flygbolag som utsetts av den ena parten behöver inte sända de priser som de fastställt enligt punkt 1 till den andra partens luftfartsmyndigheter. Trots det som bestäms ovan får vardera parten ingripa i prissättningen

- a) för att förhindra oskäligt diskriminerande priser eller förfaranden,
- b) för att skydda konsumenter för oskäligt höga eller begränsande priser som grundar sig på missbruk av dominerande ställning, och
- c) för att skydda flygbolag mot konstgjort låga priser som grundar sig på statsbidrag eller statsstöd, eller om man kan visa på en avsikt att avlägsna konkurrensen.

3. Om inget annat föreskrivs i denna artikel, får ingendera parten vidta ensidiga åtgärder för att hindra införande eller upprätthållande av sådana priser som ett flygbolag som utsetts av endera parten har föreslagit att tas ut eller som det tar ut för internationell lufttransport.

4. Om en part anser att ett pris som avses tillämpas av ett flygbolag som utsetts av den

Article 9

Pricing

1. Each Contracting Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace.

2. The prices established under paragraph 1 shall not be required to be filed by the designated airlines of one Contracting party with the aeronautical authorities of the other Contracting party. Notwithstanding the foregoing, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:

- a) Prevent unreasonably discriminatory prices or practices;
- b) Protect consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c) Protect airlines from prices that are artificially low due to governmental subsidy or support, or where evidence exists as to intent to eliminate competition.

3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a designated airline of either Contracting Party for international air transportation.

4. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated

andra parten för internationell lufttransport strider mot principerna i punkt 2, ska den begära samråd och meddela den andra parten orsakerna till sitt missnöje så snart som möjligt. Sådant samråd ska hållas senast trettio (30) dagar efter mottagandet av begäran. Parterna ska samarbeta för att säkerställa att de uppgifter som behövs för ett motiverat avgörande finns till hands. Om parterna når samförstånd om det pris som anmälan om missnöje gäller, ska vardera parten göra sitt yttersta för att genomföra en sådan överenskommelse. Om en ömsesidig överenskommelse inte uppnås, blir det tidigare priset gällande.

airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph 2 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

Artikel 10

Representation av flygbolaget och försäljning

1. Vardera partens utsedda flygbolag har rätt att inom den andra partens territorium, i enlighet med de lagar och föreskrifter som gäller där, inrätta och upprätthålla kontor samt sådan administrativ, kommersiell och teknisk personal som behövs för det utsedda flygbolagets verksamhet.

2. Parternas utsedda flygbolag ska ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster genom anlitande av sina egna transportdokument inom vardera partens territorier, antingen direkt eller genom ombud, i lokal valuta eller i någon annan fritt konvertibel valuta. Vardera parten ska avhålla sig från att begränsa rätten för ett av den andra parten utsett flygbolag att sälja, och för någon person att köpa sådana transporttjänster.

3. Vardera parten ska bevilja den andra partens utsedda flygbolag rätt att på begäran växla lokala inkomster till en annan valuta och till det land som önskas överföra lokala inkomster i den mån som inkomsterna inte används lokalt. Sådana överföringar ska tillåtas

Article 10

Airline Representation and Sales

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to establish and maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in local currency or in any freely convertible other currency. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of a designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

3. Each Contracting Party shall grant to a designated airline of the other Contracting Party the right to convert and remit to the country of its choice on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Such transfers shall be permitted at the rate

till den valutakurs som tillämpas på betalningar när omvandling av intäkterna och överföring framställs, och inga avgifter, begränsningar eller dröjsmål utöver normala bankavgifter och bankförfaranden får hänföra sig till dem.

of exchange applicable to current transactions in effect at the time revenues are presented for conversion and remittance, and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation or delay.

Artikel 11

Brukaravgifter

1. De avgifter som en parts behöriga myndigheter eller andra organ tar ut av den andra partens utsedda flygbolag ska vara rättvisa och skäliga. Avgifterna får inte vara orättvist diskriminerande och de ska fördelas jämnt mellan olika användargrupper. Villkoren för brukaravgifter för flygbolag som utsetts av den andra parten ska vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för vilket annat flygbolag som helst vid den tidpunkt då avgifterna fastställs.

2. De brukaravgifter som tas ut av flygbolag som utsetts av den andra parten får motsvara men inte överstiga de fulla kostnader som orsakas de behöriga myndigheterna eller organen av att tillhandahålla och upprätthålla lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygtrafiktjänst och luftfartsskydd på flygplatsen eller inom flygplatssystemet. De fulla kostnaderna kan inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Anläggningar, lokaler och tjänster för vilka avgift tas ut ska tillhandahållas och förvaltas effektivt och ekonomiskt.

3. Parterna ska på sitt territorium främja samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna och de flygbolag som använder tjänsterna och anläggningarna och uppmuntra de behöriga myndigheterna eller organen och flygbolagen att utbyta den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkt 1 och 2 i denna artikel. Vardera parten ska uppmuntra de behöriga myndigheter som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg meddela användarna om varje föreslagna ändring

Article 11

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the designated airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the designated airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the designated airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any

av brukaravgifterna, så att användarna får möjlighet att uttrycka sin åsikt innan någon ändring görs.

4. Vid tvistlösning enligt artikel 16 anses en part inte ha brutit mot bestämmelserna i denna artikel om den inte (i) underlåter att inom skälig tid granska den avgift eller det förfarande som är föremål för klagan av den andra parten, eller (ii) efter en sådan granskning underlåter att vidta åtgärder inom dess befogenhet för att rätta en avgift eller praxis som strider mot denna artikel.

Artikel 12

Flygsäkerhet

1. Vardera parten får när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer som den andra parten iakttar i fråga om luftfartsläggningar, flygbesättning, luftfartyg och flygverksamhet. Sådant samråd ska inledas inom trettio (30) dagar efter att begäran framställdes.

2. Om en part efter sådant samråd finner att den andra parten inte effektivt upprätthåller eller tillämpar säkerhetsnormer på de områden som uppfyller minst de normer som vid denna tidpunkt fastställts i enlighet med konventionen, ska den förstnämnda parten meddela den andra parten om sina iakttagelser och vilka åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa normer. Den andra parten ska vidta lämpliga korrigerande åtgärder. Om den andra parten inte vidtar lämpliga åtgärder inom femton (15) dagar eller en eventuellt längre överenskommen period, utgör detta en grund för tillämpning av artikel 4 i detta avtal.

3. Trots de skyldigheter som nämns i artikel 33 i konventionen är parterna eniga om att varje luftfartyg som används av den ena partens flygbolag i trafik till eller från den andra

proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 16 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 12

Flight Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2. If following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on

partens territorium kan i enlighet med artikel 16 i konventionen, medan luftfartyget är inom den andra partens territorium, bli föremål för sådana av den andra partens bemyndigade representanter utförda inspektioner ombord och kring luftfartyget som syftar till att kontrollera giltigheten av luftfartygets och besättningens dokument samt luftfartygets utrustning och skick (i denna artikel "rampinspektion"), förutsatt att detta inte leder till en oskälig försening.

4. Om en rampinspektion eller en serie av rampinspektioner ger anledning till

a) allvarliga farhågor om att ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som vid denna tidpunkt uppställts i enlighet med konventionen, eller

b) allvarliga farhågor om att de säkerhetsnormer som vid denna tidpunkt uppställts i enlighet med konventionen inte upprätthålls och administreras effektivt

den part som utför inspektionen ska, i det syfte som avses i artikel 33 i konventionen, fritt kunna dra den slutsatsen att de krav enligt vilka luftvärdighetsbeviset eller certifikaten avseende luftfartyget eller certifikaten avseende detta luftfartygs besättning har utfärdats eller godkänts, eller att de krav enligt vilka detta luftfartyg används, inte är lika med eller överstiger de miniminormer som uppställts i enlighet med konventionen.

5. Om tillträde i syfte att utföra en rampinspektion av ett luftfartyg som används av en parts utsedda flygbolag eller på dess vägnar i enlighet med punkt 3 ovan förvägras av en representant för ett sådant flygbolag är den andra parten fri att sluta sig till att allvarliga farhågor av det slag som avses i punkt 4 ovan förekommer och dra de slutsatser som avses i denna punkt.

6. Vardera parten förbehåller sig rätten att för viss tid återkalla eller omedelbart ändra trafiktillstånd för den andra partens flygbolag, om den förstnämnda parten på basis av en rampinspektion, en serie av rampinspektio-

services to or from the territory of the other Contracting Party may pursuant to Article 16 of the Convention, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention.

The Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result

ner, en vägran att ge tillträde att utföra en rampinspektion, samråd eller någon annan orsak sluter sig till att en omedelbar åtgärd är nödvändig med hänsyn till en säker drift av flygbolaget.

7. Varje åtgärd som vidtagits av en part i enlighet med punkt 2 eller 6 ovan ska upphöra så snart orsaken för vidtagande av denna åtgärd inte längre föreligger.

8. Om det med hänvisning till punkt 2 ovan konstateras att en part efter utgången av den överenskomna tidsfristen fortfarande handlar i strid med normer som vid denna tidpunkt fastställts i enlighet med konventionen, ska Internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare underrättas om det. Generalsekreteraren ska också informeras om senare tillfredsställande lösning av situationen.

9. Om Finland har utsett ett sådant flygbolag för vilket myndighetstillsynen utövas av en annan medlemsstat i Europeiska gemenskapen, ska de rättigheter som tillkommer den andra parten enligt denna artikel tillämpas även med avseende på antagande, tillämpning och upprätthållande av säkerhetsnormer i denna andra medlemsstat i Europeiska gemenskapen och på trafikillståndet för flygbolaget i fråga.

of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. With reference to paragraph 2 above, if it is determined that a Contracting Party remains in non-compliance with the standards established at that time pursuant to the Convention when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

9. When Finland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another Member State of the European Community, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other Member State of the European Community and in respect of the operating authorization of that airline.

Artikel 13

Luftfartsskydd

1. Parterna bekräftar, i överensstämmelse med sina rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt, att deras skyldighet gentemot varandra att skydda civil luftfart mot handlingar avseende olagligt ingripande utgör en integrerande del av detta avtal. Utan att begränsa allmängiltigheten i fråga om deras folkrättsliga rättigheter och skyldigheter ska parterna i synnerhet handla i överensstämmelse med bestämmelserna i den i Tokyo den 14 september 1963 undertecknade konventionen rörande brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg, i den i Haag

Article 13

Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm, consistent with their rights and obligations under international law, that their obligations to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention

den 16 december 1970 undertecknade konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg, i den i Montreal den 23 september 1971 undertecknade konventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten, i det i Montreal den 24 februari 1988 undertecknade protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, vilken kompletterar konventionen från 1971 samt den i Montreal den 1 mars 1991 undertecknade konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, samt i överensstämmelse med alla övriga konventioner om luftfartsskydd som parterna är parter i.

2. Parterna ska på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra handlingar som innefattar olagligt besittningstagande av civilt luftfartyg och andra olagliga handlingar mot säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning, flygplatser och anläggningar för flygtrafiktjänst, samt varje annat hot som riktar sig mot säkerheten inom den civila luftfarten.

3. Parterna ska handla i överensstämmelse med de bestämmelser och de tekniska krav om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen samt intagits som bilagor i konventionen i den omfattning sådana bestämmelser och krav är tillämpliga för parterna. Parterna ska kräva att operatörer av luftfartyg som införts i deras register eller sådana luftfartygsoperatörer vars huvudsakliga verksamhetsställe eller stadigvarande hemort är på deras territorium, eller i fråga om Republiken Finlands regering, luftfartygsoperatörer som är etablerade på Finlands territorium i enlighet med Europeiska gemenskapens grundfördrag och som fått operativ licens i enlighet med Europeiska gemenskapens bestämmelser samt de som upprätthåller flygplatser på deras territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser om luftfartsskydd.

4. Vardera parten går med på att sådana luftfartygsoperatörer åläggs att iaktta de bestämmelser om luftfartsskydd som avses i punkt 3 och som krävs av den andra parten

for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, and any other convention on aviation security to which the Contracting Parties shall become party.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or, in the case of the Government of the Republic of Finland, operators of aircraft who are established in its territory under the Treaty establishing the European Community and have valid Operating Licences in accordance with European Community law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in the paragraph above required by the

vid ankomst till, avgång från samt under uppehåll inom denna andra parts territorium. I fråga om ankomst till, avgång från och uppehåll inom den andra partens territorium krävs av luftfartygsoperatörer att de iakttar de bestämmelser om luftfartsskydd som parten i fråga tillämpar. Vardera parten ska se till att verkningfulla åtgärder effektivt tillgrips inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, bagage, frakt och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning. Vardera parten ska ge en välvillig behandling av en begäran från den andra parten om särskilda skyddsåtgärder som kan anses vara skäligen för att bemöta ett visst hot.

5. När det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för ett sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser och anläggningar för flygtrafiktjänst, ska parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

6. Om en part har skälig anledning att tro att den andra parten inte följer bestämmelserna i denna artikel, får den förstnämnda parten begära omedelbart samråd med den andra parten. Syftet med sådant samråd är att nå enighet om tillämpliga åtgärder för att avlägsna de mest omedelbara orsakerna till farhågorna och att inom ramen för ICAO:s säkerhetsnormer vidta de åtgärder som behövs för att åstadkomma lämpliga skyddsförhållanden. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från begäran får trafikstillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för den andra partens flygbolag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor. Om en nödsituation kräver det får en part vidta tillfälliga åtgärder innan tidsfristen på femton (15) dagar har löpt ut. Åtgärder i enlighet med denna punkt ska avbrytas så snart som den andra parten åter iakttar skyddsbestämmelserna i denna artikel.

other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that Contracting Party. For entry into, departure from, or while within the territory of the other Contracting Party, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions applicable in that Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. These consultations will be aimed to reach an agreement upon the measures suitable to eliminate the more immediate reasons of worry and to adopt in the framework of the ICAO security standards, the actions necessary to establish the appropriate conditions of security. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines designated by that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other

Contracting Party with the security provisions of this Article.

7. Vardera parten ska vidta de åtgärder som den i praktiken anser vara möjliga för att säkerställa att ett luftfartyg som blir föremål för olagligt besittningstagande eller andra olagliga handlingar och som har landat på någondera partens territorium hålls kvar på marken, om inte dess avfärd är nödvändig för att skydda människoliv. När det är möjligt ska sådana åtgärder vidtas på basis av gemensamt samråd.

7. Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

Artikel 14

Rättvis konkurrens

Vardera parten ska vid behov vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförfaranden som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrenssituationen för de flygbolag som utsetts av den andra parten.

Article 14

Fair competition

Each Contracting Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party.

Artikel 15

Ändringar och revisioner

1. Parternas luftfartsmyndigheter ska vid behov utbyta synpunkter för att åstadkomma närmare samarbete och överenskommelse i alla frågor som hänför sig till tillämpningen av detta avtal.

2. En part kan när som helst begära samråd med den andra parten om ändring av detta avtal eller dess bilaga. Sådant samråd ska inledas inom sextio (60) dagar efter den dag då begäran framförts och mottagits, ifall inte båda parterna kommer överens om en förlängning av denna tidsfrist. Ändringar som överenskommits vid sådana samråd ska godkännas av vardera parten i enlighet med dess rättsliga förfaranden och de träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då parterna har utväxlat diplomatiska no-

Article 15

Amendments and Modifications

1. Exchange of views shall take place as needed between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties in order to achieve closer cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

2. Each Contracting Party may at any time request consultations with the other Contracting Party for the purpose of amending this Agreement or the Annex. Such consultations shall begin within a period of 60 days from the date or receipt of such request, unless both Parties agree to an extension of this period. Any amendment to this Agreement, agreed to as a result of such consultations, shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the

ter där det anges att dessa förfaranden har iakttagits. Det kan dock överenskommas att den avtalade ändringen tillämpas tillfälligt från och med dagen för överenskommelsen.

3. Om ändringen bara gäller bilagan, ska samråd föras mellan parternas luftfartsmyndigheter. Om dessa myndigheter avtalar om en ny eller reviderad bilaga, träder de avtalade ändringarna i kraft i enlighet med vad som överenskommits dessa myndigheter emellan.

Artikel 16

Biläggande av tvister

1. Om det uppkommer meningsskiljaktighet mellan parterna om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal och dess bilaga, ska parterna i första hand försöka avgöra den genom förhandlingar.

2. I en anda av nära samverkan kan någondera partens luftfartsmyndigheter när som helst begära samråd om genomförandet, tolkningen och tillämpningen av detta avtal och om tillfredsställande efterlevnad av dess bestämmelser. Sådant samråd ska inledas inom sextio (60) dagar efter det en sådan begäran mottagits, om inte något annat överenskommits mellan luftfartsmyndigheterna.

3. En meningsskiljaktighet som inte kan lösas genom samråd kan på begäran av någondera parten hänskjutas till en förmedlare eller en förlikningsnämnd för avgörande. En sådan förmedlare eller nämnd kan användas för förmedling, för konstaterande av sakinnehållet i tvisten eller för att rekommendera en korrigering eller lösning.

4. Parterna ska på förhand komma överens om arbetsordningen för förmedlaren eller nämnden, om huvudprinciperna i verksamheten eller bedömningsgrunderna och villkoren

second month after the date of exchange of diplomatic notes indicating that these procedures have been complied with, though it may be agreed to apply the amendment agreed to provisionally from the date of agreement.

3. If the amendment relates only to the Annex, the consultations shall be between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Annex, the agreed amendments shall come into force as agreed between the authorities.

Article 16

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its Annex, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiations between themselves.

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

3. Any dispute which cannot be resolved by consultations may, at the request of either Contracting Party be submitted to a mediator or a dispute settlement panel. Such a mediator or panel may be used for mediation, determination of the substance of the dispute or to recommend a remedy or resolution of the dispute.

4. The Contracting Parties shall agree in advance on the terms of reference of the mediator or of the panel, the guiding principles or criteria and the terms of access to the me-

för hänvändelse till förmedlaren eller nämnden. De ska vid behov också överväga tillfälliga arrangemang för att underlätta situationen samt möjligheter för deltagande för sådana parter som tvisten direkt kan påverka. I detta sammanhang ska man ta fasta på målet och behovet av ett enkelt, flexibelt och snabbt förfarande.

5. Förmedlaren eller nämndens ledamöter kan utses från den förteckning över kompetenta sakkunniga inom luftfartsområdet som Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) upprätthåller. Den sakkunnige eller de sakkunniga ska utses inom femton (15) dagar från mottagandet av begäran om att hänskjuta meningsskiljaktigheten till en förmedlare eller nämnd för avgörande. Om parterna inte lyckas nå enighet om val av sakkunnig eller sakkunniga, kan valet hänskjutas till ordföranden för Internationella civila luftfartsorganisationens råd. I förfarandet ska de sakkunniga som anlitas ha tillräcklig kompetens på det allmänna substansområdet för meningsskiljaktigheten.

6. Förmedlingsförfarandet ska slutföras inom sextio (60) dagar efter att förmedlaren eller nämnden inledde sitt arbete och sakinnehållet ska konstateras och eventuella rekommendationer avges inom sextio (60) dagar från att den sakkunnige eller de sakkunniga inledde sitt arbete. Parterna kan på förhand komma överens om att förmedlaren eller nämnden på begäran kan ge den som framförde klagomålet tillstånd till tillfälliga arrangemang för att underlätta situationen, varvid det först krävs att sakinnehållet konstateras.

7. Parterna ska samarbeta i god tro för att främja förmedlingsförfarandet och för att genomföra förmedlarens eller nämndens beslut eller konstaterande, om de inte på förhand kommer överens om en annan bindande verkan för beslutet eller konstaterandet. Om parterna på förhand har kommit överens om att endast begära ett konstaterande av sakinnehållet, ska de använda dessa fakta vid lösningen av tvisten.

8. Kostnaderna för detta förfarande ska bedömas i samband med dess inledande och

diator or the panel. They shall also consider, if necessary, providing for an interim relief and the possibility for the participation of any Party that may be directly affected by the dispute, bearing in mind the objective and need for a simple, responsive and expeditious process.

5. A mediator or the members of a panel may be appointed from a roster of suitably qualified aviation experts maintained by the International Civil Aviation Organization (ICAO). The selection of the expert or experts shall be completed within fifteen (15) days of receipt of the request for submission to a mediator or to a panel. If the Contracting Parties fail to agree on the selection of an expert or experts, the selection may be referred to the President of the Council of ICAO. Any expert used for this mechanism should be adequately qualified in the general subject of the dispute.

6. A mediation should be completed within sixty (60) days of engagement of the mediator or the panel and any determination including, if applicable, any recommendation, should be rendered within sixty (60) days of engagement of the expert or experts. The Contracting Parties may agree in advance that the mediator or the panel may grant interim relief to the complainant, if requested, in which case a determination shall be made initially.

7. The Contracting Parties shall cooperate in good faith to advance the mediation and to implement the decision or determination of the mediator or the panel, unless they otherwise agree in advance to be bound by decision or determination. If the Contracting Parties agree in advance to request only a determination of the facts, they shall use those facts for resolution of the dispute.

8. The costs of this mechanism shall be estimated upon initiation and apportioned

fördelas jämnt, men fördelningen ska kunna bedömas på nytt i enlighet med det slutliga beslutet.

9. Förfarandet utgör inget hinder för en fortsatt tillämpning av samrådsförfarande, senare användning av skiljedomstol eller uppsägning av avtalet enligt artikel 19.

Artikel 17

Bilagan till avtalet

Bilagan till detta avtal utgör en integrerad del av avtalet och alla hänvisningar till avtalet ska inbegripa en hänvisning till dess bilaga, om inte något annat bestäms särskilt.

Artikel 18

Multilateral konventioner

Om en multilateral konvention om lufttrafik träder i kraft för vardera parten, ska bestämmelserna i en sådan konvention ha företräde i förhållande till detta avtal. Samråd i enlighet med artikel 16 i detta avtal kan tillgripas i syfte att avgöra i vilken mån detta avtal berörs av bestämmelserna i nämnda multilaterala konvention.

Artikel 19

Uppsägning av avtalet

1. En part får när som helst underrätta den andra parten om sitt beslut att säga upp detta avtal. Underrättelsen ska samtidigt tillställas Internationella civila luftfartsorganisationen.

2. I ett sådant fall upphör detta avtal att gälla tolv (12) månader efter den dag då den andra parten tog emot nämnda underrättelse, om inte parterna kommer överens om återkal-

equally, but with the possibility of reapportionment under the final decision.

9. The mechanism is without prejudice to the continuing use of the consultation process, the subsequent use of arbitration, or termination of the Agreement under Article 19.

Article 17

Annex to the Agreement

The Annex to this Agreement forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise provided.

Article 18

Multilateral Conventions

If any multilateral convention concerning air transportation enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Article 19

Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice is withdrawn by

lande av uppsägningen före utgången av denna tidsfrist. Erkänner inte den andra parten mottagandet av underrättelsen, anses denna vara mottagen fjorton (14) dagar efter det att underrättelsen togs emot av Internationella civila luftfartsorganisationen.

agreement of the Contracting Parties prior to the expiry of such period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization

Artikel 20

Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen

Detta avtal och varje ändring i avtalet ska registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

Article 20

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Artikel 21

Rubriker

Varje artikel i detta avtal har försetts med en rubrik för att underlätta hänvisningar och förbättra läsbarheten. Syftet med rubrikerna är inte att på något sätt definiera, begränsa eller beskriva tillämpningsområdet för eller syftet med detta avtal.

Article 21

Titles

Titles are inserted in this Agreement at the head of each Article for the purpose of reference and convenience and in no way to define, limit or describe the scope or intent of this Agreement,

Artikel 22

Ikraftträdande

Detta avtal träder i kraft efter att vardera parten har uppfyllt respektive interna rättsliga krav. Parterna meddelar varandra om uppfyllandet av kraven genom diplomatisk notväxling.

Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det senaste meddelandet har mottagits.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal.

Article 22

Entry into force

This Agreement shall enter into force after fulfilment of the internal legal requirements by each Contracting Party, which shall notify each other of the fulfilment of such requirements through exchange of the diplomatic notes.

The Agreement shall come into force on the first day of the second month from the date of the receipt of the last notification.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments have signed this Agreement.

Upprättad i Kuwait den 8 februari 2012 i

Done at Kuwait this day of February 2012,

fyra original exemplar på arabiska, engelska, finska och svenska, vilka samtliga texter har samma giltighet. Vid avvikande tolkningar av detta avtal eller dess bilaga ska den engelska texten dock ha företräde.

in four originals, in the English, Finnish, Swedish and Arabic languages, all texts being equally authentic. However, in case of divergence of interpretation of this Agreement or its Annex the English text shall prevail.

*Bilaga***TILL AVTALET MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH STATEN KUWAIT
REGERING OM LUFTFART****1. Linjer**

1.1. Linjer som flygbolag utsedda av Finland kan trafikera i båda riktningarna

Avgångsorter	Mellanliggande orter	Destinationsorter	Orter bortom destinationsorten
Vilken ort som helst i Finland	Vilken ort som helst	Vilken ort som helst i Kuwait	Vilken ort som helst

1.2. Linjer som flygbolag utsedda av Staten Kuwait kan trafikera i båda riktningarna

Avgångsorter	Mellanliggande orter	Destinationsorter	Orter bortom destinationsorten
Vilken ort som helst i Kuwait	Vilken ort som helst	Vilken ort som helst i Finland	Vilken ort som helst

Anmärkningar:

i. Om ett utsett flygbolag så önskar kan de mellanliggande orterna och orterna bortom destinationsorterna utelämnas i fråga om vilket flyg som helst eller alla flyg.

ii. Vardera partens utsedda flygbolag kan på vilket flyg som helst eller alla flyg utöva femte frihetens trafikrättigheter vid vilka som helst mellanliggande orter och/eller orter bortom destinationsorten.

2. Gemensamma marknadsföringsarrangemang:

Vid bedrivande av trafik eller vid tillhandahållande av överenskommen trafik på de specificerade linjerna kan flygbolag som utsetts av den ena parten delta i gemensamma marknadsföringsarrangemang, såsom kvotreservering (blocked space) och användning av gemensamma linjekoder (code-sharing)

- i. med flygbolag som är etablerade på någondera partens territorium,
- ii. med tredje lands flygbolag, förutsatt att det tredje landet fråga har bemyndigat eller tillåtit motsvarande arrangemang mellan den andra partens flygbolag och andra flygbolag i trafiken till, från och via ett sådant tredje land,
 - förutsatt att alla flygbolag som deltar i sådana arrangemang
 - i. har fått de trafikrättigheter som behövs,
 - ii. uppfyller de krav som tillämpas på dessa arrangemang i fråga om förfarandena för informationsförmedling, och
 - iii. säkerställer i samband med försäljningen av varje biljett att det klart framgår för köparen vilket flygbolag som trafikerar respektive reseavsnitt och med vilket eller vilka flygbolag köparen står i beråd att ingå ett avtal.