

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av avtalet med Filippinerna 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 Filippinerna 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 de avtalslutande 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 flygtrafik som överensstämmer med internationell praxis.

I enlighet med det samarbetsprotokoll som ansluter sig till avtalet får finska flygbolag

rätt till fyra tur- och returflyg per vecka till Manila, sju tur- och returflyg per vecka till Clark och sju tur- och returflyg per vecka till andra orter i Filippinerna. Filippinska flygbolag har motsvarande trafikrättigheter på de nämnda linjerna.

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 den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
2 LAGSTIFTNINGEN I EU	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	4
4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företag	4
4.2 Miljökonsekvenser	4
4.3 Andra 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 Filippinerna om luftfart	18
FÖRDRAGSTEXTER	19
BILAGA	40

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

Trafiken mellan Finland och Filippinerna har tills vidare varit tämligen obetydlig. Finska flygbolag har dock visat intresse för att inleda trafik också till Filippinerna. Det bedöms att turismen från Europa till Filippinerna under de närmaste åren kommer att växa kraftigt till följd av landets mycket låga prisnivå. Turismen är en viktig näring med tillväxtpotential för Filippinerna. Under de senaste åren har Finlands handel med Filippinerna visat ett överskott, men varit anspråkslös. År 2009 var exportens värde 83,8 miljoner euro och exporten bestod i huvudsak av produkter från pappersindustrin och elektronikindustrin.

För närvarande färdas över 10 miljoner passagerare årligen via Filippinernas flygplatser. Det finns åtta flygplatser för internationell trafik i landet och passagerarmängden har vuxit kraftigt under de senaste åren, i synnerhet vid huvudstaden Manilas internationella flygplats. På grund av landets geografi finns det ett mycket stort antal små flygplatser. Filippinerna är den tredje snabbast växande marknaden för flygtrafik i världen. Landets största flygbolag är Philippine Airlines som grundades 1941.

Finland har inte tidigare haft något bilateralt luftfartsavtal med Filippinerna och direkta flyg till Filippinerna har inte förekommit. Cirka hälften av Europeiska unionens medlemsstater har bilaterala luftfartsavtal med Filippinerna. Filippinerna har dessutom under de senaste åren ingått bilaterala luftfartsavtal med bl.a. Iran, Kanada, Macao och Thailand. Också flera andra länders flygbolag är intresserade av Filippinerna som rese-mål.

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 tradi-

tion 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 tredjeländer 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 9 mars 2009 godkänt förhandlingsresultatet mellan Finland och Filippinerna.

Bestämmelserna i avtalet hör till EU:s exklusiva behörighet med undantag av de avvikelser som finns i artiklarna 1, 4, 9 och 16—21. 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 Filippinerna om luftfart. Det föreslås att avtalet sätts i kraft genom en så kallad blankettlag. Om ikraftträdandet av blankettlagen föreskrivs genom en blankettförordning.

Avtalet gör det möjligt att utveckla av lufttrafikförbindelserna och lufttrafikmarknaden mellan länderna. Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där man bland annat avtalar om hur och under vilka förutsättningar de avtalsslutande 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.

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 den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företag

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 Filippinerna förväntas fortsätta på en blygsam nivå, varför avtalet inte har betydande företagskonsekvenser på kort sikt.

4.2 Miljökonsekvenser

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

4.3 Andra konsekvenser

Propositionen har inga betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet eller konsekvenser för organisation och personal på nationell nivå.

5 Beredningen av propositionen

Avtalsförhandlingarna mellan Finland och Filippinerna fördes den 29—30 september 2008 och avtalet paraferades som ett resultat av förhandlingarna. Republikens president beviljade fullmakt för undertecknande av avtalet den 17 oktober 2008. Europeiska kommissionen godkände avtalet i enlighet med förordningen om yttre förbindelser den 9 mars 2009. Avtalet undertecknades för Finlands del i Vanda den 13 augusti 2009.

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket. Utlåtande om propositionen begärdes inom ramen för två remissförfaranden av utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, arbets- och näringsministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Centralen för turistfrämjande, Centralhandelskammaren, Finavia Abp samt de finska flygbolagen. Under den första remissen lämnades utlåtanden

av utrikesministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, justitieministeriet, finansministeriet, Tullstyrelsen, Trafiksäkerhetsverket, Centralhandelskammaren och Finnair Abp. Under den andra remissen lämnades utlåtanden av utrikesministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, justitieministeriet, finansministeriet och Trafiksäkerhetsverket.

Justitieministeriet och utrikesministeriet fäste i sina remissvar uppmärksamhet vid att det i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke även bör bedömas huruvida de be-

stämmelser som omfattas av unionens behörighet hör till området för lagstiftningen, eftersom det begärs att riksdagen ska godkänna avtalet i sin helhet. Ministerierna fäste också uppmärksamhet vid vem som utfärdar ikraftträdandeförordningen. Ministerierna ändringsförslag från de båda remisserna har beaktats vid den fortsatta beredningen. Inrikesministeriet och försvarsministeriet hade inget att anföra om propositionen. Utlåtandena har beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och dess förhållande till lagstiftningen i Finland

I avtalets ingress konstaterar Finland och Filippinerna bl.a. att de önskar främja fri konkurrens mellan flygbolag och öka servicebudet i den internationella flygtrafiken. 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, 4.1 a, 4.1 d, 4.1 e och 10 med EU:s modellklausuler. Artiklarna 8, 12.7 och 13.4 överensstämmer med EU:s referenskláusuler.

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 Filippinerna Civil Aeronautics Board och andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som för närvarande sköts av de ovan nämnda luftfartsmyndigheterna, 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 avtalsslutande 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 avtalsslutande parten,

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

"fulla kostnader" kostnader för tillhandahållande av tjänster med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader,

"pris" biljettpreis 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 biljettpreiser eller avgifter, samt

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

Artikel 2. Beviljande av rättigheter. I artikeln fastställs de rättigheter som beviljas vardera avtalsslutande partens trafikidkare. Enligt artikel 2.2 ska de avtalsslutande parterna bevilja varandra de i avtalet specificerade rättigheterna att bedriva internationell lufttrafik på de linjer som specificerats i bilagan till avtalet. Den trafik och de linjer som avses i avtalet benämns nedan "överenskommen trafik" respektive "specificerade linjer".

Enligt artikel 2.3 får de utsedda flygbolagen bedriva flygverksamhet i endera eller vardera riktningen, kombinera olika flygnummer genom att använda gemensamma linjekoder (code-share), bedriva trafik till och från bakom-, mellan- och bortomliggande orter samt orter i parternas territorier på linjerna i fråga i vilken kombination och i vilken ordning som helst, avstå från att landa på en eller flera orter på linjen, mellanlanda på vilken ort som helst inom eller utanför den andra avtalsslutande partens territorium och transportera transittrafik på den andra avtalsslutande partens territorium utan begränsningar i fråga om riktning eller geografi och utan att förlora rätten att bedriva trafik som annars är tillåten enligt avtalet, förutsatt att flygförbindelsen betjänar en ort som är belägen inom den avtalsslutande parts territorium som utsett flygbolaget. Enligt artikel 2.4 ska bestämmelserna i avtalet inte anses berättiga ett av den ena avtalsslutande parten utsett flygbolag att inom den andra avtalsslutande partens territorium ta ombord passagerare, frakt och post för befordran mot ersättning eller avgift till en annan ort inom denna andra avtalsslutande parts territorium.

Artikel 3. Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd. I artikeln fastställs det förfarande, genom vilket de avtalsslutande parterna kan utse flygbolag att sköta överenskommen trafik. Utseendet ska ske skriftligen och meddelas till den andra avtalsslutande parten på diplomatisk väg. 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 (1194/2009). Enligt artikel 3.3 kan ett flygbolag sedan det utsetts och beviljats trafiktillstånd när som helst inleda överenskommen trafik.

Artikel 4. Återkallande av tillstånd. Enligt artikeln kan trafiktillstånd återkallas om de villkor för beviljande av tillstånd som nämns i artikel 3 inte uppfylls eller 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 trafikrättigheterna 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 avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter.

Artikel 5. Tillämpning av lagar och föreskrifter. Enligt artikel 5.1 är en avtalsslutande 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 luftfartyg som brukas av det eller de flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten. Enligt artikel 5.2 ska en avtalsslutande 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, under uppehåll inom detta territorium vara tillämpliga på passagerare, besättning, frakt och post som befordras med sådana luftfartyg som brukas av ett flygbolag som den andra avtalsslutande parten har utsett.

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 en avtalsslutande part inte ge sina egna eller andra flygbolag förmåner i förhållande till sådana av den andra avtalsslutande parten utsedda 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 av den ena avtalsslutande parten utsett flygbolag lossas inom den andra avtalsslutande partens territorium endast med tillstånd av denna avtalsslutande parts tullmyndigheter. I dessa fall kan de ställas under sagda 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 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 avtalsslutande parten har ingått avtal med ett annat flygbolag om

lån eller överföring inom den andra avtalsslutande partens territorium av varor som avses i punkt 1 och 2 i artikeln, förutsatt att detta andra flygbolag också har beviljats sådana befrielser av den andra avtalsslutande parten. I 70 § i mervärdesskattelagen (1501/1993) som gäller skattefrihet vid internationell handel föreskrivs det om skattefrihet vid försäljning av ett luftfartyg, reservdelar eller utrustning och om skatteplikt vid försäljning av varor till passagerare under ett flyg för annat ändamål än omedelbar konsumtion.

Artikel 7. Kapacitet. Enligt artikel 7.1 ska de avtalsslutande parterna ge flygbolag rättvisa och lika möjligheter att konkurrera om tillhandahållande och försäljning av sådana internationella lufttrafiktjänster som omfattas av avtalet. Enligt artikel 7.2 ska den överenskomna trafiken vara rimlig i förhållande till allmänhetens trafikeringsbehov på de specificerade linjerna och deras primära mål ska vara att tillhandahålla sådan kapacitet som när belägningsgraden är rimlig motsvarar det nuvarande och det rimligtvis förutsebara behovet av transport av passagerare, frakt och post från den ena avtalsslutande partens territorium till den andra avtalsslutande partens territorium.

Enligt artikel 7.3 får ingendera avtalsslutande parten förelägga den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolag krav på förhandsrätt, passagerar- eller fraktkvoter, avgift för icke-invändning eller något annat krav gällande kapacitet, turtäthet eller trafik som inte överensstämmer med syftet för avtalet. Enligt artikel 7.4 kan vardera avtalsslutande parten kräva att flygbolag utsedda av den andra avtalsslutande parten uppger sina trafikprogram och enskilda flygningar eller verksamhetsplaner. Den administrativa börda som anmälningskravet medför ska minimeras och luftfartsmyndigheterna ska behandla alla anmälningar utan dröjsmål.

Artikel 8. Tariffer. I artikeln föreskrivs om prissättning. Enligt artikel 8.1 ska de avtalsslutande parterna låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden. Det ska vara tillåtet att ingripa i prissättningen endast för att förhindra dumpade eller oskäligt diskriminerande priser eller förfaranden, för att skydda konsumenter för oskäligt höga

eller begränsande priser som grundar sig på missbruk av dominerande ställning och för att skydda flygbolag mot konstgjort låga priser som grundar sig t.ex. på direkta eller indirekta statsbidrag eller statsstöd. Enligt artikel 8.2 kan vardera avtalsslutande parten kräva att den andra avtalsslutande partens flygbolag hos den förstnämnda partens luftfartsmyndigheter meddelar eller låter godkänna de priser som flygbolaget tar ut för trafik till eller från dess territorium. I artikel 8.3 bestäms det om ett samrådsförfarande som ska vidtas om den ena avtalsslutande parten anser att ett pris är oförenligt med de principer som anges i punkt 1 och 2 i artikeln. I artikel 8.4 anges det att trots det som annars bestäms i artikeln ska Europeiska unionens lagstiftning tillämpas på de priser som tas ut för transporter som på ett av Finland utsett flygbolags vägnar helt och hållet utförs inom Europeiska unionen.

Artikel 9. Representation av flygbolaget och försäljning. Enligt artikel 9.1 har utsedda flygbolag rätt att inom den andra avtalsslutande partens territorium och 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 9.2 ska de avtalsslutande parternas utsedda flygbolag ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster genom anlitan av sina egna transportdokument inom vardera avtalsslutande parters territorier, antingen direkt eller genom ombud, i lokal valuta eller i någon annan fritt konvertibel valuta. Vardera avtalsslutande parten ska avhålla sig från att begränsa rätten för ett av den andra avtalsslutande parten utsett flygbolag att sälja och för någon person att köpa sådana transporttjänster. Enligt artikel 9.3 ska vardera avtalsslutande parten bevilja ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten rätt att på begäran växla och till det land som önskas överföra lokala inkomster i den mån som inkomsterna inte används lokalt. Sådana överföringar ska tillåtas till den växelkurs som tillämpas på betalningar när inkomsterna företes för växling och överföring, och till dem får utöver normala bankavgifter och bankförfaranden inte

hänföras några andra avgifter, begränsningar eller dröjsmål.

Artikel 10. Markttjänster. Enligt artikeln har flygbolag rätt att tillhandahålla egna markttjänster på den andra avtalsslutande partens territorium eller enligt val, antingen helt eller delvis, lägga ut dessa tjänster på entreprenad till någon som bemyndigats att tillhandahålla dessa tjänster. Om de lagar och bestämmelser som tillämpas på markttjänster på den ena avtalsslutande partens territorium hindrar att tjänsterna läggs ut på entreprenad eller begränsar entreprenaden eller egenhanteringen, ska varje utsett flygbolag behandlas jämlit i fråga om egenhantering samt markttjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer.

Artikel 11. Brukaravgifter. Enligt artikel 11.1 ska de avgifter som de behöriga myndigheterna eller andra organ tar ut av flygbolag vara rättvisa och rimliga. 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 de avtalsslutande 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 noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäligen.

Artikel 12. Flygsäkerhet. Enligt artikel 12.1 kan en avtalsslutande part när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer som den andra avtalsslutande parten iakttar i fråga om luftfartsanläggningar, flygbesättning, luftfartyg och flygverksamhet. Om det efter sådant samråd framkommer att den ena avtalsslutande parten inte upprätthåller effektiva säkerhetsnormer, ska den andra avtalsslutande parten enligt artikel 12.2 underrätta denna part om sina iakttagelser och de åtgärder som anses nödvändiga. Lämpliga korrigeringande åtgärder ska vidtas inom en överenskommen tidsfrist. Enligt artikel 12.3 kan de avtalsslutande parternas bemyndigade representanter, medan luftfartyget är inom den avtalsslutande partens territorium, utföra inspektioner i vilket luftfartyg som helst som

används av den andra avtalsslutande partens flygbolag eller på dess vägnar i trafik till eller från den andra avtalsslutande partens territorium, förutsatt att detta inte orsakar oskäligen försening i flygverksamheten. Syftet med inspektionen är att säkerställa giltigheten av de dokument och certifikat som luftfartyget och dess besättning behöver samt att kontrollera att luftfartygets utrustning och skick motsvarar de normer som vid den tidpunkten uppställts i enlighet med konventionen. I artikel 12.4 anges det att om det för att säkerställa säker flygverksamhet är nödvändigt att vidta brådskande åtgärder, förbehåller sig vardera avtalsslutande parten rätten att efter samråd med den andra avtalsslutande parten omedelbart ändra eller tillfälligt återkalla trafiktillståndet för den andra avtalsslutande partens flygbolag. Enligt artikel 12.5 ska de åtgärder som avses ovan upphöra genast när de inte längre är befogade. I artikel 12.6 anges det att om det konstateras att en avtalsslutande part trots samråd och begäran om korrigeringande åtgärder fortfarande handlar i strid med de normer som vid den tidpunkten fastställts i enlighet med konventionen, ska Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) generalsekreterare underrättas om detta. Generalsekreteraren ska också informeras om senare tillfredsställande lösning av situationen. Enligt artikel 12.7 ska bestämmelserna i artikeln tillämpas också i det fallet att en avtalsslutande part har utsett ett sådant flygbolag i fråga om vilket myndighetstillsynen utövas av en annan stat. I Finland är Trafiksäkerhetsverket den myndighet som ansvarar för myndighetsuppgifterna i samband med flygsäkerhet. 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 de avtalsslutande 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 de avtalsslutande 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 civila 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 de avtalsslutande parterna som ett minimikrav handla i enlighet med de bestämmelser och 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 de avtalsslutande parterna. Dessutom ska de avtalsslutande 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 operatörer av flygplatser som finns inom deras territorier handla i enlighet med bestämmelserna om luftfartsskydd.

Enligt artikel 13.4 går vardera avtalsslutande parten med på att sådana luftfartygsoperatörer som avses i punkt 3 åläggs att iaktta de bestämmelser och krav om luftfartsskydd som krävs av den andra avtalsslutande parten vid ankomst till, avgång från samt under uppehåll inom denna andra avtalsslutande parts

territorium. I fråga om avgång från eller under uppehåll inom Finlands territorium är luftfartygsoperatörerna skyldiga att iaktta Europeiska unionens bestämmelser om luftfartsskydd. Vardera avtalsslutande parten ska se till att man inom respektive parts territorium tillämpar effektiva och ändamålsenliga åtgärder för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning och inspektera handbagage, bagage, frakt och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning. Vardera avtalsslutande parten ska också på ett välvilligt sätt behandla varje begäran av den andra avtalsslutande parten om särskilda skyddsåtgärder som kan anses vara skäligen för att bemöta ett bestämt hot.

I artikel 13.5 anges det att då 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 de avtalsslutande parterna bistå 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 avtalsslutande part har rimliga skäl att tro att den andra avtalsslutande parten inte följer bestämmelserna om luftfartsskydd enligt artikeln kan den förstnämnda avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter begära omedelbart samråd med den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom 15 dagar från begäran får trafikstillstånd och tekniska tillstånd som utfärdats för den andra avtalsslutande partens flygbolag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor. Om en nödsituation kräver det kan en avtalsslutande part vidta tillfälliga åtgärder innan tidsfristen har löpt ut. Åtgärder i enlighet med denna punkt ska avbrytas så snart som den andra avtalsslutande parten åter iakttar bestämmelserna om luftfartsskydd enligt artikeln.

Artikel 14. Intermodala transporttjänster. Enligt artikeln ska vardera avtalsslutande partens utsedda flygbolag och företag som indirekt tillhandahåller frakttjänster tillåtas att i samband med internationell lufttransport

utan inskränkningar välja land- eller sjötransportsätt för fraktbefördran till eller från varje ort inom de avtalsslutande parternas territorium eller tredjeländers territorier, inbegripet transport till och från alla flygplatser som tillhandahåller tulltjänster, och de har i tillämpliga fall rätt att transportera gods som inte har förtullats i enlighet med gällande lagar och föreskrifter. Flygplatsernas tulltjänster ska stå till förfogande för sådan frakt oavsett om den transporteras som land-, sjö- eller lufttransport. Flygbolagen kan om de så önskar själva utföra sina egna land- eller sjötransporter eller ingå avtal om sådana med andra land- och sjötransportföretag, inbegripet land- eller sjötransporter som bedrivs av andra flygbolag och företag som indirekt tillhandahåller flygfrakttjänster. Sådana intermodala transporttjänster kan tillhandahållas till ett enda transitpris som omfattar luft-, land eller sjötransport, förutsatt att befrakterna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

Artikel 15. Skälig konkurrens. Enligt artikeln ska vardera avtalsslutande 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 avtalsslutande parten. I Finland ingår nationella bestämmelser om frågan i konkurrenslagen (948/2011).

Artikel 16. Samråd och tvistlösning. Enligt artikel 16.1 ska meningsskiljaktigheter gällande tillämpningen och tolkningen av avtalet i första hand lösas genom samråd. I artikel 16.2 anges det att meningsskiljaktigheter som inte kan lösas genom samråd ska hänskjutas till en förmedlare eller förlikningsnämnd för avgörande.

Enligt artikel 16.3 ska de avtalsslutande 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 16.4 kan förmedlaren eller nämndens leda-

möter utses från den förteckning över kompetenta sakkunniga inom luftfartsområdet som ICAO upprätthåller. De sakkunniga ska utses inom 15 dagar efter det att begäran om att hänskjuta meningsskiljaktigheten till en förmedlare eller nämnd togs emot. Om de avtalsslutande parterna inte lyckas nå enighet om val av sakkunnig eller sakkunniga, kan valet hänskjutas till ordföranden för ICAO:s råd.

Enligt artikel 16.5 ska förmedlingsförfarandet slutföras inom 60 dagar efter det 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 16.6 ska de avtalsslutande 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 de avtalsslutande 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 16.7 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 16.8 hindrar förfarandet inte en fortsatt tillämpning av ett samrådsförfarande, senare användning av skiljedomstol eller uppsägning av avtalet enligt artikel 19.

Artikel 17. Ändringar. I artikel 17.1 anges det att om en avtalsslutande part anser att en ändring av någon bestämmelse i avtalet är önskvärd, kan denna part begära samråd i saken med den andra avtalsslutande parten. Sådant samråd ska inledas inom 60 dagar efter den dag då begäran framfördes, ifall inte båda avtalsslutande parterna kommer överens om en förlängning av tidsfristen. Ändringar som överenskommits vid sådana samråd ska godkännas av vardera avtalsslutande parten i enlighet med dess rättsliga förfaranden och de träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande

parterna meddelade varandra på diplomatisk väg att dessa förfaranden har iakttagits.

Trots bestämmelserna i artikel 17.1 kan enligt artikel 17.2 ändringar som endast hänför sig till bilagan avtalas genom en överenskommelse mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter. Ändringarna träder i kraft i enlighet med vad som överenskommits dessa myndigheter emellan.

Artikel 18. Multilaterala konventioner. I artikeln bestäms att om en multilateral konvention gällande lufttransport träder i kraft för vardera avtalsslutande 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 kan en avtalsslutande part när som helst underrätta den andra avtalsslutande 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 avtalsslutande parten tog emot underrättelsen, om inte de avtalsslutande parterna kommer överens om att återkalla uppsägningen före utgången av tidsfristen. Om den andra avtalsslutande parten inte erkänner mottagandet av 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. Ikraftträdande. Enligt artikeln träder avtalet i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de förfaranden som behövs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

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 föreslås i enlighet med 80 och 95 § i grundlagen träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

3 Ikraftträdande

Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts. Lagen avses 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 de avtalsslutande parterna är både unionen och dess medlemsstater. 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 i 8 kap. i grundlagen är det i sin helhet fråga om ett avtal som Finland ingått. För att Finland ska kunna förbinda sig till avtalet förutsätts det att man agerar inom ramen för det bemyndigande som unionen godkänt. Således är det fråga om ett avtal i fråga om vilket Finland helt beslutar huruvida det förbinder sig till avtalet

eller inte. Därför 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 Filippinerna 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) och rapportering av händelser (2003/42/EG) samt om flygplatsavgifter (2009/12/EG). På basis av detta hör åtminstone bestämmelserna i artikel 1 med definitioner samt bestämmelserna i artiklarna 3.2, 4.2, 5, 7, 8.1 och 8.4, 10, 11.1 och 11.2, 12.3, 13.3 och 13.4 samt 15 till Europeiska 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 till-

lämpas dessutom Europeiska unionens konkurrensregler (artiklarna 101 och 102 i EUF).

Bland de definitioner som anges i artikel 1 i avtalet har begreppen utsett flygbolag och brukaravgift definierats i unionslagstiftningen (förordning (EG) nr 1008/2008 och direktiv 2009/12/EG) 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 också luftfartsmyndigheterna i stor utsträckning sköter uppgifter som bestäms med stöd av internationella bestämmelser och uppgifter enligt EU-lagstiftningen som bestäms utifrån dessa, kan också bestämmelserna om luftfartsmyndigheter i första hand anses höra till EU:s behörighet. Detta gäller också konventionen angående internationell civil luftfart samt det avtal med Filippinerna om luftfart som avses här. Chicago-konventionen fastställs i många EU-rättsakter och med stöd av förordningen om yttre förbindelser kan det anses att luftfartsavtal mellan medlemsstaterna och tredjeländer omfattas av unionens behörighet. Till övriga delar hör bestämmelserna i artikel 1 till medlemsstaternas behörighet.

Bestämmelserna om beviljande och återkallande av tillstånd i artikel 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 samt 4.1 a, 4.1 d och 4.1 e överensstämmer med EU:s modellklausuler.

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. Bestämmelserna i artikeln omfattas av EU:s behörighet. Rådets förordning (EG) nr 1186/2009 om tullfrihet och rådets direktiv

2006/132/EG, som fastställer tillämpningsområdet för artiklarna 143.b och 143.c i fråga om mervärdesskatt i direktiv 2006/112/EG gäller sådana förråd, reservdelar, förnödenheter och produkter som avses i artiklarna.

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

I artikel 8 bestäms det om tariffer. Bestämmelser om detta finns i artiklarna 101 och 102 i EUF och med stöd av detta omfattas artikeln av EU:s behörighet. Artikeln baserar sig på en EU-modellklausul som har karaktären av rekommendation.

Bestämmelserna om markttjänster i artikel 10 hör till EU:s behörighet. Bestämmelser om markttjänster finns i 10 kap. i luftfartslagen och de baserar sig på direktivet gällande markttjänster. Artikeln baserar sig på en EU-modellklausul som har karaktären av rekommendation.

Bestämmelserna i artikel 11 omfattas av EU:s behörighet. Avgifterna enligt artikeln baserar sig på direktivet om flygplatsavgifter, direktivet gällande markttjänster, lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011) och, i fråga om avgifter för flygtrafiktjänster, 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 den så kallade EASA-förordningen. Artikel 12.7 baserar sig på en EU-modellklausul som har karaktären av rekommendation.

Artikel 13 om luftfartsskydd omfattas av EU:s behörighet i enlighet med förordning gällande skyddsregler för den civila luftfarten. Artikel 13.4 baserar sig på en EU-modellklausul som har karaktären av rekommendation.

Artikel 14 hör i fråga om bestämmelserna om tulltjänster till EU:s behörighet med stöd av artikel 3 i fördraget om Europeiska unionen. Till övriga delar hör bestämmelserna i artikeln emellertid till den nationella behörigheten.

Konkurrensfrågorna hör med stöd av artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt till unionens behörighet, liksom även artikel 15 om skälig konkurrens.

Utöver artikel 13 (med undantag av tulltjänster) hör slutbestämmelserna (artiklarna 16–21) i avtalet till den nationella behörigheten.

4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen godkänner riksdagen fördrag 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 en grundläggande rättighet som är tryggad i grundlagen, om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om det enligt grundlagen ska föreskrivas eller redan föreskrivs i lag om den sak som avses eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas i lag om den sak som avses. 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 6/2001 rd och 24/2001 rd). Artikeln innehåller således bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Eftersom luftfartsmyndigheterna såsom parter i avtalet har sådana i artiklarna 4, 13 och 17 angivna uppgifter som hör till området för lagstiftningen, hör också definitionen på luftfartsmyndighet till området för lagstiftningen. Trafiksäkerhetsverkets uppgifter som den myndighet som svarar för den civila luftfarten grundar sig på lagen om Trafiksäkerhets-

verket (863/2009) och luftfartslagen (1194/2009). På motsvarande sätt hör skyldigheterna och rättigheterna i fråga om utsedda flygbolag i artiklarna 3, 4 och 13 delvis till området för lagstiftningen, och sålunda gäller detta också definitionen på utsett flygbolag. I 81 § i grundlagen anges det att om skatter och avgifter samt befrielse från sådana ska alltid föreskrivas genom lag och sålunda hör också begreppet avgifter till området för lagen. Om definitionerna på luftfartsmyndighet, utsett flygbolag och brukaravgift föreskrivs i luftfartslagen, lagen om Trafiksäkerhetsverket och lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter, och därför hör de till området för lagstiftningen.

Artikel 2 innehåller bestämmelser om beviljande av rätt att bedriva trafik. Bestämmelser om regelbunden och icke-regelbunden flygtrafik mellan och över Finland och tredjeländer samt om flygvägar som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal ingår i 73—76 § i luftfartslagen. I 1 § i luftfartslagen erkänns det att internationella förpliktelser som är bindande för Finland har företräde, och eftersom bestämmelserna i avtalet är så detaljerade, kräver de inte några kompletterande nationella bestämmelser. Bestämmelserna i artikel 2 i avtalet kan anses höra till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i dem bestäms om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. I bilaga I till avtalet bestäms det om de tekniska detaljerna i fråga om trafikrättigheter. Bestämmelser om beviljande av trafiktillstånd finns i 73—74 § i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artiklarna 3—4 i avtalet, vilka gäller utseende av flygbolag och beviljande och återkallande av trafiktillstånd, baserar sig på Trafiksäkerhetsverkets behörighet och till det förfarande om vilket det föreskrivs i 8 kap. i luftfartslagen. Beviljandet av rättigheter hör till medlemsstaternas behörighet eftersom det finns bestämmelser om detta i 73 § i luftfartslagen, och således hör det till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i artiklarna 3.1, 3.3 och 4.2 i avtalet hör till Finlands behörighet och till området för lagstiftningen, eftersom de innehåller bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och

skyldigheter. Om bestämmelserna i artikeln föreskrivs i 8 kap. i luftfartslagen, och sålunda hör de 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. I artikel 5.4 ingår ett förbud för de avtalsslutande parterna att bevilja förmåner till flygbolag. Om bestämmelserna i artikeln föreskrivs i 8 kap. i luftfartslagen, och sålunda hör de 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 70 § i mervärdesskattelagen ingår bestämmelser om skattefrihet vid försäljning av ett luftfartyg, dess reservdelar eller utrustning och om skatteplikt vid försäljning av varor till passagerare under ett flyg för andra ändamål än omedelbar konsumtion. Om bestämmelserna i artikeln föreskrivs med undantag av artiklarna 6.3 och 6.4 i mervärdesskattelagen (1501/1993), och därför hör de till området för lagstiftningen. Om bestämmelserna i artiklarna 6.3 och 6.4 föreskrivs i tullbestämmelser på lägre nivå.

I artikel 7 bestäms om flygtrafikens kapacitet och om anmälning av trafikprogram. Enligt 73 § i luftfartslagen fastställer Trafiksäkerhetsverket platsutbudet och tidtabellerna för den regelbundna flygtrafiken. Bestämmelserna gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. Sålunda hör bestämmelserna till området för lagstiftningen.

I artikel 8 bestäms om tariffer. Trafiksäkerhetsverket fastställer enligt 73 § i luftfartslagen vid behov transportavgifterna för den regelbundna flygtrafiken. Bestämmelserna i punkten gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen.

Artikel 9, som gäller representation av flygbolag, innehåller bestämmelser som gäller etableringsfriheten. Bestämmelserna i Europeiska unionens lagstiftning om etableringsfriheten 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 lagstiftningen i landet i fråga. Bestämmelser om inresa, vistelse i landet och arbete ingår i utlänningslagen (301/2004). Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artikel 10 bestäms om de utsedda flygbolagens rättigheter att tillhandahålla sina mark tjänster på den andra avtalsslutande partens territorium samt om möjligheten att lägga ut mark tjänster på entreprenad. Om mark tjänster föreskrivs i 10 kap. i luftfartslagen, och sålunda hör bestämmelserna i artikeln 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. Artiklarna 11.3 och 11.4 innehåller inte bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. 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 12.4 gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och därför kan de anses höra till området för lagstiftningen i Finland. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artikel 13 innehåller bestämmelser om luftfartsskydd. I Finland ingår bestämmelserna om luftfartsskydd och behörighetsfrågorna i anslutning till det i 11 kap. i luftfartslagen, och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

I artikel 14 finns bestämmelser om intermodala transporttjänster. Om tulltjänster föreskrivs i tullagen (1466/1994), och därför hör bestämmelserna till området för lagstiftningen. Om rätten att välja fraktförare bestäms i transportföreskrifterna, och till dessa delar hör bestämmelserna i artikeln i första hand till föreskrifter på lägre nivå.

I artikel 15 bestäms det om skälig konkurrens. När det är fråga om effekterna på handeln mellan medlemsstaterna tillämpas konkurrensreglerna i artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktions sätt. Sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Artikel 16 innehåller bestämmelser om förmedlings- och förlikningsförfaranden. Enligt artikeln är förfarandena inte absolut bindande, eftersom förmedlare och nämnd kan användas för att konstatera substansen i en tvist eller för att rekommendera rättelse eller lösning. Enligt artikel 16.6 ska de avtalsslutande 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 de avtalsslutande parterna att fortsätta samråd. I vissa fall kan dock avgöranden som avges i skiljeförfarande vara bindande. Då kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen bli avgjorda på ett bindande sätt 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 moderna 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.

Enligt artikel 17.2 kan ändringar som endast hänför sig till bilagan avtalas genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter och de träder i kraft i enlighet med vad som överenskomits dessa myndigheter emellan. Punkt 4 i

bilagan till avtalet innehåller en bestämmelse om den mängd frakt som de utsedda flygbolagen har rätt att transportera. I grundlagen finns det inte några bestämmelser om delegering av behörigheten att ingå fördrag. Delegering av behörigheten att ingå avtal innebär ett avsteg från bestämmelserna i 93 och 94 § i grundlagen, där det föreskrivs att det i första hand hör till republikens presidents behörigheter att ingå avtal och att riksdagen deltar i godkännandet av internationella förpliktelser. Behörigheten att ingå avtal kan överföras på annan myndighet genom en lag om sätande i kraft av ett fördrag eller annan internationell förpliktelse. Bestämmelser om överförande av behörigheten kan också ingå i själva fördraget, varvid delegeringen kräver reglering på lagnivå, vilket i allmänhet sker genom en blankettlag för att sätta i kraft fördraget.

I motiveringen till grundlagen och i grundlagsutskottets praxis har det 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). Bestämmelser om delegering av behörigheten att ingå avtal hör till området för lagstiftningen (GrUU 15/1999 rd och GrUU 16/2004 rd).

Enligt regeringens uppfattning innehåller artikel 2 i avtalet huvudförpliktelser för de avtalsslutande parterna att säkerställa utsedda flygbolag vissa rättigheter. Bestämmelserna kan anses omfatta grunderna för rättigheterna i fråga. Bilagan till avtalet innehåller bestämmelser av en mer teknisk natur som kompletterar dessa bestämmelser bl.a. om

flyglinjer och marknadsföringssamarbete. Enligt regeringens uppfattning innebär delegeringsbestämmelsen i artikel 17.2 inte något bemyndigande att avtala om ändringar som påverkar de i artikel 2 avsedda huvudförpliktelsernas natur eller syften. Den delegerade behörighetens materiella betydelse är obetydlig, eftersom bestämmelserna i bilagan till avtalet endast gäller vissa detaljer i transportarrangemangen och till sin natur inte hör till det centrala området för avtalet. Behörighetsarrangemangets betydelse för Finlands suveränitet är således obetydlig (GrUU 19/2010 rd). 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. Enligt regeringens uppfattning påverkar delegeringsbestämmelsen således inte behandlingsordningen för propositionen.

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. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet således godkännas med enkel majoritet och ikraftträdandelagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning. Enligt regeringens uppfattning inverkar inte heller delegeringsbestämmelsen i artikel 17 på propositionens behandlingsordning.

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

riksdagen godkänner det i Vanda den 13 augusti 2009 ingångna avtalet mellan Republiken Finlands regering och Republiken Filippinernas regering om luftfart.

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

Lagförslag

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Vanda den 13 augusti 2009 mellan Republiken Finlands regering och Republiken Filippinernas 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 16 maj 2012

Statsminister

JYRKI KATAINEN

Trafikminister *Merja Kyllönen*

*Fördragstexter***AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH REPUBLIKEN FILIPPINERNAS REGERING OM LUFTFART**

Republiken Finlands regering och Republiken Filippinernas regering, nedan "de avtalslutande parterna",

som är parter i konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för under-tecknande i Chicago den 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,

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

som önskar underlätta utvidgningen av internationella lufttrafikmöjligheter,

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,

som önskar ge flygbolagen möjlighet att erbjuda den resande och transporterande allmänheten olika servicealternativ och som önskar uppmuntra enskilda flygbolag att utveckla och genomföra innovativ och konkurrenskraftig prissättning,

har enats om följande:

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PHILIPPINES AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND

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

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

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;

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

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

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;

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 to develop and implement innovative and competitive prices;

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 Filippinerna Civil Aeronautics Board och andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som för närvarande sköts av de ovan nämnda luftfartsmyndigheterna 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 avtalsslutande 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 avtalsslutande parten,

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

5. "fulla kostnader" kostnader för tillhandahållande av tjänster med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader,

6. "pris" biljettpris 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 biljettpriser eller avgifter,

7. "brukaravgift" en avgift som tas ut av flygbolag för användning av anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygtrafik-

Article 1

Definitions

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

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of the Philippines, the Civil Aeronautics Board and any person or body 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 designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

5. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

6. "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; and

7. "User charges" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or

tjänst eller luftfartsskydd, inbegripet tjänster, lokaler och anläggningar i anslutning till dem.

services including related services and facilities.

Artikel 2

Article 2

Beviljande av rättigheter

Grant of Rights

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

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

2. Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande parten i detta avtal specificerade rättigheter att bedriva internationell lufttrafik på de linjer som specificerats i bilagan till detta avtal. Denna trafik och dessa linjer benämns nedan "överenskommen trafik" respektive "specificerade linjer". Det eller de flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten åtnjuter vid bedrivandet av överenskommen trafik på en specificerad linje, utöver de rättigheter som anges i punkt 1 i denna artikel, rätt att landa inom den andra avtalsslutande 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.

3. 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. till samma flyg kombinera olika flygnummer genom att använda en gemensam linjekod (code share),
- c. bedriva trafik till alla mellanliggande orter såsom till orter bortom destinationsorten och till alla orter bortom destinationsorten såsom till mellanliggande orter,
- d. avstå från att landa på en eller flera orter,
- e. göra mellanlandningar på vilken ort som

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 for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. 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 in connection with code-share operations;
- c. Serve all intermediate points as points beyond and all points beyond as intermediate points;
- d. Omit stops at any point or points;
- e. Make stopovers at any points whether

helst inom eller utanför den andra avtalsslutande partens territorium, och

f. transportera transittrafik genom den andra avtalsslutande 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 detta avtal, om flygförbindelsen betjänar en ort som är belägen inom den avtalsslutande parts territorium som utsett flygbolaget.

4. Bestämmelserna i detta avtal ska inte anses berättiga ett av den ena avtalsslutande parten utsett flygbolag att inom den andra avtalsslutande partens territorium ta ombord passagerare, frakt och post för befordran mot ersättning eller avgift till en annan ort inom denna andra avtalsslutande partens territorium.

Artikel 3

Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd

1. Vardera avtalsslutande parten har rätt att utse ett eller 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 bestämd flygtrafik.

2. När den ena avtalsslutande parten 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

a) när det gäller flygbolag som utsetts av Finland

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

within or outside the territory of the other Party; and

f. Carry transit traffic through the other Party's territory;

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.

4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking on, 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.

Article 3

Designation and Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the 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. 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) in the case of an airline designated by Finland:

(i) it is established in the territory of Finland under the Treaty establishing the European Community and has received an

enlighet med Europeiska gemenskapens bestämmelser, och

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,

b) när det gäller flygbolag som utsetts av Filippinerna

i) Filippinerna och/eller dess medborgare har aktiemajoriteten eller reell bestämmanderätt i flygbolaget, och

ii) flygbolaget har giltig operativ licens i enlighet med Filippinernas lagstiftning och bolaget underlyder Filippinernas effektiva myndighetstillsyn,

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

3. När ett flygbolag på detta sätt har utsetts och beviljats trafiktillstånd, får det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att flygbolaget iakttar alla tillämpliga bestämmelser i detta avtal.

Artikel 4

Återkallande av tillstånd

1. Vardera avtalslutande parten får återkalla, tillfälligt dra in eller begränsa trafiktillstånd eller tekniska tillstånd som innehas av ett flygbolag som utsetts av den andra avtalslutande parten om

a) när det gäller ett flygbolag som utsetts av Finland

i) bolaget inte är etablerat på Finlands territorium i enlighet med Europeiska gemenskapens grundfördrag och har inte beviljats en operativ licens i enlighet med Europeiska gemenskapens bestämmelser, eller

ii) den medlemsstat i Europeiska gemenskapen som beviljat drifttillståndet inte utövar

Operating Licence in accordance with European Community law; and

(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) in the case of an airline designated by the Philippines:

(i) majority ownership and effective control of such airline are vested in the Philippines and/or its nationals; and

(ii) such airline has a valid Operating Licence in accordance with applicable law of the Philippines and effective regulatory control is exercised by the Philippines;

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. When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of the Agreement.

Article 4

Revocation of Authorisation

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

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

(i) it is not established in the territory of Finland under the Treaty establishing the European Community and has not received an Operating Licence in accordance with European Community law; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the

eller upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget eller en luftfartsmyndighet som ansvarar för detta inte tydligt har fastställts i samband med utseendet,

b) när det gäller ett flygbolag som utsetts av Filippinerna

i) Filippinerna och/eller dess medborgare inte har aktiemajoritet eller reell bestämmanderätt i flygbolaget, eller

ii) flygbolaget inte har giltig operativ licens i enlighet med Filippinernas lagstiftning och bolaget inte underlyder Filippinernas effektiva myndighetstillsyn,

c) flygbolaget har försummat att iaktta de lagar och föreskrifter som avses i artikel 5 i detta avtal,

d) flygbolaget redan har ett trafiktillstånd enligt ett bilateralt avtal mellan Filippinerna och en annan medlemsstat i Europeiska gemenskapen, och det använder sina trafikrättigheter enligt detta avtal på linjer som inbegriper orter i den andra medlemsstaten i fråga, och flygbolaget de facto skulle kringgå begränsningar gällande trafikrättigheter i de nämnda andra avtalet, eller

e) ett utsett flygbolag har ett drifttillstånd utfärdat av en medlemsstat i Europeiska gemenskapen, och Filippinerna och medlemsstaten i fråga har inte ingått ett bilateralt luftfartsavtal, och de trafikrättigheter som behövs för den trafik som det utsedda flygbolaget föreslår är på basis av ömsesidighet inte tillgängliga för Filippinernas utsedda flygbolag.

2. Om ett omedelbart återkallande av tillstånd eller begränsande av rättigheter enligt punkt 1 inte är nödvändigt för att hindra fortsatt överträdelse av lagar och/eller föreskrifter, får en sådan rättighet inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter. Sådant samråd ska inledas inom femton (15) dagar efter det att en begäran om samråd har framställts eller i enlighet med vad som annars överenskommits mellan de avtalsslutande parterna.

European Community Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;

b) in the case of an airline designated by the Philippines:

(i) majority ownership and effective control of such airline are not vested in the Philippines and/or its nationals; or

(ii) such airline does not have a valid Operating License in accordance with applicable law of the Philippines or effective regulatory control is not exercised by the Philippines

c) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement.

d) the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Philippines and another European Community Member State which is exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State and the airline would in effect be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or

e) the designated airline holds an Air Operators Certificate issued by a European Community Member State, there is no bilateral air services agreement between the Philippines and that Member State and the traffic rights necessary to conduct the operation proposed by such designated airline are not reciprocally available to the designated carriers of the Philippines.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations or as otherwise agreed between the Contracting Parties.

Artikel 5

Tillämpning av lagar och föreskrifter

1. En avtalsslutande 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 det eller de flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten.

2. En avtalsslutande 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 luftfartyg av ett flygbolag som den andra avtalsslutande parten har utsett.

3. Passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik över en avtalsslutande parts territorium, som 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 de avtalsslutande parterna får ge sina egna eller andra flygbolag förmåner i förhållande till ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande 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 andra avtalsslutande parten, samt deras standardutrustning, reservdelar, bränsle och

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(s) 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(s) 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 Contracting 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 lubri-

smörjolja samt förråd (däri inbegripet mat, drycker och tobak) ombord på sådana luftfartyg är vid ankomsten till den andra avtalsslutande 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 av sådana luftfartyg vid flygningar över nämnda territorium.

2. Från de skatter, tullar och avgifter som avses i punkt 1, med undantag för 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 avtalsslutande partens territorium för att användas ombord på utgående luftfartyg som brukas i internationell lufttrafik av ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten,

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

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

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

3. De i punkt 2 avsedda förmögenheterna ska hållas under tulluppsikt eller -kontroll, om detta fordras.

cants, 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. There 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 performed:

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 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. Luftburen standardutrustning, samt förnödenheter, förråd och reservdelar, som normalt finns ombord på luftfartyg som brukas av ett av den ena avtalsslutande parten utsett flygbolag, får lossas inom den andra avtalsslutande partens territorium endast med tillstånd av denna avtalsslutande 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 avtalsslutande 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 avtalsslutande parten har kommit överens om lån eller överföring av i punkt 1 och 2 definierade varor på den andra avtalsslutande partens territorium med ett annat flygbolag som den förstnämnda avtalsslutande parten har beviljat samma friheter till.

Artikel 7

Kapacitet

1. Vardera avtalsslutande parten ska ge flygbolag som utsetts av de avtalsslutande parterna rättvisa och lika möjligheter att konkurrera om tillhandahållande och försäljning av internationella lufttrafiktjänster som omfattas av detta avtal.

2. Den överenskomna trafik som tillhandahålls av de flygbolag som utsetts av de avtalsslutande parterna ska vara i rimligt förhållande till allmänhetens trafikeringsbehov på de specificerade linjerna och deras primära mål ska vara att tillhandahålla sådan kapacitet som när belägningsgraden är rimlig motsvarar det nuvarande och det rimligtvis förutsebara behovet av transport av passagerare, frakt och post från den ena avtalsslutande par-

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.

Article 7

Capacity provisions

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing and selling the international air services covered by this Agreement.

2. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from the territory

tens territorium till den andra avtalsslutande partens territorium.

3. Ingendera avtalsslutande parten får förelägga den andra avtalsslutande 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.

4. Vardera avtalsslutande parten får kräva att flygbolag utsedda av den andra avtalsslutande parten uppger sina trafikprogram och enskilda flygningar eller verksamhetsplaner. Den administrativa börda anmälningskravet medför ska minimeras och luftfartsmyndigheterna ska behandla meddelandena utan dröjsmål.

Artikel 8

Tariffer

1. Vardera avtalsslutande parten ska låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden. De avtalsslutande parterna får ingripa i prissättningen endast

a. för att förhindra dumpning och 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 till exempel grundar sig på direkta eller indirekta statsbidrag eller statsstöd.

2. Vardera avtalsslutande parten kan kräva att den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolag hos den förstnämnda avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter meddelar eller låter godkänna de priser som flygbolaget tar ut för trafik till eller från dess territorium.

3. Om en avtalsslutande part anser att priserna är oförenliga med de principer som anges i punkt 1 och 2, ska den begära samråd

of either Contracting Party and destined for the territory of the other Contracting Party.

3. 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.

4. Each Contracting Party may require the filing of traffic programmes and individual flights or operational plans by the designated airlines of the other Contracting Party. The administrative burden of filing requirements shall be minimized and all filings shall be dealt with promptly by the respective aeronautical authorities.

Article 8

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

a. prevention of predatory and/or unreasonably discriminatory prices or practices;

b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;

c. protection of airlines from prices that are artificially low due to, amongst others, direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Contracting Party may require notification or approval to its Aeronautical Authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party.

3. If either Contracting Party considers any such prices inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) and paragraph

och meddela den andra avtalsslutande parten orsakerna till sitt missnöje så snart som möjligt. Sådant samråd ska hållas senast trettio (30) dagar efter mottagandet av begäran av den ena avtalsslutande parten. De avtalsslutande parterna ska samarbeta för att säkerställa att de uppgifter som behövs för ett motiverat avgörande finns till hands. Om de avtalsslutande parterna når samförstånd om det pris som anmälan om missnöje gäller, ska vardera avtalsslutande parten göra sitt yttersta för att genomföra detta avtal. Om en ömsesidig överenskommelse inte uppnås, träder det nya priset inte i kraft eller förblir inte gällande.

4. Trots vad som bestäms i denna artikel, ska på priser som tas ut för utsedda flygbolags transporter som helt sker inom Europeiska gemenskapen, i fråga om Finland, tillämpas Europeiska gemenskapens lagstiftning.

Artikel 9

Representation av flygbolaget och försäljning

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

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

3. Vardera avtalsslutande parten ska bevilja den andra avtalsslutande partens utsedda

(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 30 days after receipt of the request of the other Contracting Party, and the Contracting Parties shall co-operate 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, the new price shall not take effect or continue to be in effect.

4. Notwithstanding the provisions of this Article, in the case of Finland, the prices to be charged by the designated airlines for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community Law.

Article 9

Airline Representation and Sales

1. The designated airline(s) 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

flygbolag rätt att på begäran växla och till det land som önskas överföra lokala inkomster i den mån som inkomsterna inte används lokalt. Sådana överföringar ska tillåtas till den växelkurs 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 10

Markttjänster

Varje utsett flygbolag har rätt att tillhandahålla sina egna markttjänster på den andra avtalsslutande partens territorium eller att lägga ut dessa tjänster på entreprenad enligt val antingen helt eller delvis till vilken bemyndigad tillhandahållare av dessa tjänster som helst. Om de lagar och bestämmelser som tillämpas på markttjänster på den ena avtalsslutande partens territorium hindrar utläggning på entreprenad av dessa tjänster eller begränsar den eller egenhanteringen, ska varje utsett flygbolag behandlas jämligt i fråga om användning av egenhantering och markttjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer.

Artikel 11

Brukaravgifter

1. De avgifter som en avtalsslutande parts behöriga myndigheter eller andra organ tar ut av den andra avtalsslutande 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 avtalsslutande 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 avtalsslutande parten får motsvara men inte överstiga de fulla kostnader som orsakas de behöriga myn-

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 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.

Article 10

Ground handling

Each designated airline shall have the right to provide their own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

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

digheterna 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 och tjänster för vilka avgift tas ut ska tillhandahållas och förvaltas effektivt och ekonomiskt.

3. De avtalsslutande 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 avtalsslutande parten ska uppmuntra de behöriga myndigheter som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg meddela användarna om varje föreslagna ändring av brukaravgifterna, så att användarna får möjlighet att uttrycka sin åsikt innan någon ändring görs.

4. Vid tvistlösning enligt artikel 16 anses en avtalsslutande 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 avtalsslutande parten, eller ii) efter en sådan granskning underlåter att vidta åtgärder inom dess befogenhet för att rätta en avgift eller praxis som är oförenlig med denna artikel.

Artikel 12

Flygsäkerhet

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

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 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 maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. Om en avtalsslutande part efter sådant samråd finner att den andra avtalsslutande parten inte effektivt upprätthåller och tillämpar säkerhetsnormer på de områden som nämns i punkt 1 som uppfyller de normer som vid denna tidpunkt fastställts i enlighet med konventionen, ska den underrätta den andra avtalsslutande parten om sina iakttagelser och vilka åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa normer. Den andra avtalsslutande parten ska vidta lämpliga korrigerande åtgärder inom en överenskommen tidsfrist.

3. I enlighet med artikel 16 i konventionen är parterna också eniga om att de avtalsslutande parternas bemyndigade representanter får, medan luftfartyget är inom den avtalsslutande partens territorium, utföra inspektioner i vilket luftfartyg som helst som den andra avtalsslutande partens flygbolag använder eller som används i dess namn och som är i trafik till eller från den avtalsslutande partens territorium, förutsatt att detta inte orsakar oskälig försening i flygverksamheten. Trots de förpliktelser som nämns i artikel 33 i konventionen är syftet med inspektionen att säkerställa giltigheten av de dokument och certifikat som luftfartyget och besättningen behöver samt att kontrollera att luftfartygets utrustning och skick motsvarar de normer som vid denna tidpunkt uppställts i enlighet med konventionen.

4. Om det för att säkerställa säker flygverksamhet är nödvändigt att vidta brådskande åtgärder, förbehåller sig vardera avtalsslutande parten rätten att, efter samråd med den andra avtalsslutande parten, omedelbart ändra eller tillfälligt återkalla trafikillståndet för den andra avtalsslutande partens flygbolag.

5. Varje åtgärd som vidtagits av en avtalsslutande part i enlighet med punkt 4 ska upphöra så snart orsaken för vidtagande av denna åtgärd inte längre föreligger.

6. Om det med hänvisning till punkt 2 ovan konstateras att en avtalsslutande part efter utgången av den överenskomna tidsfristen fortfarande handlar i strid med normer som vid denna tidpunkt fastställts i enlighet med kon-

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas mentioned in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with those standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of a search by the authorised representatives of the other Contracting Party, provided that this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right, upon consultation with the other Contracting Party, to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party.

5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. 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

ventionen, ska Internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare underrättas om det. Generalsekreteraren ska också informeras om senare tillfredsställande lösning av situationen.

7. Om en avtalsslutande part har utsett ett sådant flygbolag för vilket myndighetstillsynen utövas av en tredje stat, ska de rättigheter som tillkommer den andra avtalsslutande parten enligt denna artikel tillämpas även med avseende på antagande, tillämpning och upprätthållande av säkerhetsnormerna i denna tredje stat och på trafiktillståndet för flygbolaget i fråga.

Artikel 13

Luftfartsskydd

1. De avtalsslutande 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 integrerad del av detta avtal. Utan att begränsa allmängiltigheten i fråga om deras folkrättsliga rättigheter och skyldigheter ska de avtalsslutande 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 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 samt den i Montreal den 1 mars 1991 undertecknade konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte.

2. De avtalsslutande parterna ska på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra handlingar som innefattar olagligt besittningstagande av civilt luftfartyg

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.

7. Where one Contracting Party has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by a third State, 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 third State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 13

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation 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 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, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.

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

och andra olagliga handlingar mot säkerheten för civila luftfartyg, deras passagerare och besättning, flygplatser och anläggningar för flygtrafiktjänst, samt varje annat hot som riktar sig mot säkerheten inom den civila luftfarten.

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

4. Vardera avtalsslutande parten går med på att sådana luftfartygsoperatörer åläggs att iaktta de bestämmelser och krav om luftfartsskydd som avses i punkt 3 och som krävs av den andra avtalsslutande parten vid ankomst till, avgång från samt under uppehåll inom denna andra avtalsslutande parts territorium. I fråga om avgång från Finlands territorium och uppehåll där krävs av luftfartygsoperatörer att Europeiska gemenskapens bestämmelser om luftfartsskydd iakttas. Vardera avtalsslutande parten ska se till att verkningfulla åtgärder effektivt tillgrips inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning, inspektera handbagage, bagage, frakt och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning. Vardera avtalsslutande parten ska ge en välvillig behandling av en begäran från den andra avtalsslutande parten om särskilda skyddsåtgärder som kan anses vara skäligen för att bemöta ett visst hot.

5. När det inträffar en incident eller ett hot

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, as a minimum, act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions and requirements 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 are established in the territory of Finland under the Treaty establishing the European Community and have received an operating licence 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 shall be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within the territory of Finland, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Community law. 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

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 de avtalsslutande parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

6. Om en avtalsslutande part har skälig anledning att tro att den andra avtalsslutande parten inte följer bestämmelserna om luftfartsskydd i denna artikel får den förstnämnda avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter begära omedelbart samråd med den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från begäran får trafiktillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för den andra avtalsslutande partens flygbolag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor. Om en nödsituation kräver det får en avtalsslutande 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 avtalsslutande parten åter iakttar skyddsbestämmelserna i denna artikel.

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 rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. 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.

Artikel 14

Intermodala transporttjänster

Utan hinder av andra bestämmelser i detta avtal ska vardera avtalsslutande partens utsedda flygbolag och företag som indirekt tillhandahåller frakttransporter tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar välja land- eller sjötransportsätt för fraktbefordran till och från vilken ort som helst inom de avtalsslutande parternas territorium eller i tredje länder, inbegripet transport till och från alla flygplatser som tillhandahåller tulltjänster, och de har i tillämpliga fall rätt att transportera gods som inte har förtullats i enlighet med gällande lagar och föreskrifter. Flygplatsernas tulltjänster ska stå till förfogande för sådan frakt oavsett om den

Article 14

Intermodal Services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Air-

transporteras som land-, sjö- eller lufttransport. Flygbolagen får om de så önskar själva utföra sina egna land- eller sjötransporter eller ingå avtal om dem med andra företag som bedriver land- och sjötransport, inbegripet land- eller sjötransporter som bedrivs av andra flygbolag och företag som indirekt tillhandahåller flygfrakttjänster. Sådana intermodala transporttjänster får erbjudas till ett enda transitpris som omfattar luft, land- eller sjötransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

Artikel 15

Skälig konkurrens

Vardera avtalsslutande 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 konkurrensituationen för det eller de flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten.

Artikel 16

Samråd och tvistlösning

1. I en anda av nära samverkan kan någondera avtalsslutande parternas 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 att en sådan begäran mottagits, om inte något annat överenskommits mellan luftfartsmyndigheterna.

2. En meningsskiljaktighet som inte kan lösas genom samråd kan på begäran av någondera avtalsslutande 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.

3. De avtalsslutande parterna ska på förhand komma överens om arbetsordningen för

lines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air services. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 15

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(s) of the other Contracting Party.

Article 16

Consultations and Settlement of Disputes

1. 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.

2. 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.

3. The Contracting Parties shall agree in advance on the terms of reference of the me-

förmedlaren eller nämnden, huvudprinciperna i verksamheten eller bedömningsgrunderna och villkoren 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.

4. 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) från mottagandet av begäran om att hänskjuta meningsskiljaktigheten till en förmedlare eller nämnd för avgörande. Om de avtalsslutande parterna inte lyckas nå enighet om val av sakkunnig eller sakkunniga, kan valet hänskjutas till ordföranden för ICAO:s råd. I förfarandet ska de sakkunniga som anlitas ha tillräcklig kompetens på det allmänna substansområdet för meningsskiljaktigheten.

5. 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. De avtalsslutande parterna kan på förhand komma överens 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.

6. De avtalsslutande 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 de avtalsslutande parterna på förhand har kommit överens om att endast begära ett konstaterande av sakinnehållet, ska de använda dessa fakta vid lösningen av tvisten.

diator or of the panel, the guiding principles or criteria and the terms of access to the mediator 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.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

7. Kostnaderna för detta förfarande ska bedömas i samband med dess inledande och fördelas jämnt, men fördelningen ska kunna bedömas på nytt i enlighet med det slutliga beslutet.

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

Artikel 17

Ändringar

1. Om en avtalsslutande part anser att en ändring av någon bestämmelse i detta avtal är önskvärd, kan denna part begära samråd i saken med den andra avtalsslutande parten. Sådant samråd ska inledas inom sextio (60) dagar efter den dag då begäran framförts, ifall inte båda avtalsslutande parterna kommer överens om en förlängning av denna frist. Ändringar som överenskommits vid sådana samråd ska godkännas av vardera avtalsslutande parten i enlighet med dess rättsliga förfaranden och de träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna har meddelat varandra på diplomatisk väg att dessa förfaranden har iakttagits.

2. Utan hinder av vad som bestäms i punkt 1 kan ändringar som endast hänför sig till bilagan avtalas genom en överenskommelse mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter och de träder i kraft i enlighet med vad som överenskommits dessa myndigheter emellan.

Artikel 18

Multilaterala konventioner

Om en multilateral konvention gällande lufttransport träder i kraft för vardera avtalsslutande 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.

7. The costs of this mechanism shall be estimated upon initiation and apportioned equally, but with the possibility of reapportionment under the final decision.

8. 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

Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in 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 second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that these procedures have been complied with.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective as agreed between them.

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

eral convention.

Artikel 19

Uppsägning av avtalet

1. En avtalsslutande part får när som helst underrätta den andra avtalsslutande 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 avtalsslutande parten tog emot nämnda underrättelse, om inte de avtalsslutande parterna kommer överens om återkallande av uppsägningen före utgången av denna tidsfrist. Erkänner inte den andra avtalsslutande parten mottagandet av underrättelsen, anses denna vara mottagen fjorton (14) dagar efter det att underrättelsen togs emot av Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 20

Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen

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

Artikel 21

Ikraftträdande

Detta avtal träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de förfaranden som behövs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal i två exemplar på engelska.

Upprättat i Vanda den 13 augusti 2009 i två originalexemplar på engelska.

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 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.

Article 20

Registration with ICAO

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

Article 21

Entry into force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that the procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the English language.

Done in Helsinki on 13 August 2009 in two original copies in the English language.

*Bilaga***till avtalet mellan Republiken Finlands regering och Republiken Filippinernas regering om luftfart**

1. Linjer som flygbolag utsedda av Filippinerna kan trafikera i båda riktningarna

<u>Avgångsorter</u>	<u>Mellanliggande orter</u>	<u>Destinationsorter</u>	<u>Orter bortom destinationsorten</u>
a. Manila	Ort i Asien utan femte frihetens rättigheter	Helsingfors	
b. Clark	Ort i Asien utan femte frihetens rättigheter	Orter i Finland	Vilken ort som helst bortom destinationsorten utom Amerikas förenta stater
c. Andra orter i Filippinerna utom Manila och Clark	Ort i Asien utan femte frihetens rättigheter	Orter i Finland	Vilken ort som helst bortom destinationsorten utom Amerikas förenta stater

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

<u>Avgångsorter</u>	<u>Mellanliggande orter</u>	<u>Destinationsorter</u>	<u>Orter bortom destinationsorten</u>
a. Helsingfors	Ort i Asien utan femte frihetens rättigheter	Manila	
b. Orter i Finland	Ort i Asien utan femte frihetens rättigheter	Clark	Vilken ort som helst bortom destinationsorten utom Amerikas förenta stater
c. Orter i Finland	Ort i Asien utan femte frihetens rättigheter	Andra orter i Filippinerna utom Manila och Clark	Vilken ort som helst bortom destinationsorten utom Amerikas förenta stater

3. Vid bedrivande av trafik eller tillhandahållande av lufttrafiktjänster på de överenskomna linjerna får flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten delta i kommersiella och/eller gemensamma marknadsföringsarrangemang, såsom kvotreservering (blocked space), användning av gemensamma linjekoder (code sharing) och leasing, med ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten. Detta tillämpas också på inrikes linjer för den ifrågasvarande avtalsslutande partens utsedda flygbolag, förutsatt att a) de flygbolag som deltar i så-

dana arrangemang har de trafiktillstånd som behövs och b) det av biljetten i försäljningssituationen klart framgår för köparen, vilket flygbolag som trafikerar respektive reseavsnitt och med vilket eller vilka flygbolag köparen är i beråd att ingå ett avtal.

4. De avtalsslutande parternas utsedda flygbolag som endast sköter frakttransporter har enligt tredje, fjärde och/eller femte frihetens trafikrättigheter rätt att bedriva enbart frakttransporter med en veckokapacitet på 700 ton mellan Helsingfors och en ort i Finland, Clark eller Subic.