

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av avtalet med Bahrain om luftfart

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner avtalet mellan republiken Finland och Bahrain om luftfart samt antar en lag för att sätta i kraft de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen.

Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där det bland annat bestäms hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse flygbolag att använda de trafikrättigheter som beviljas i avtalet.

I avtalet fastställs flygbolagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Dessutom innehåller avtalet bestämmelser om sådana befrielser från vissa skatter, tullar och andra avgifter i fråga om internationell flygtrafik som överensstämmer med internationell praxis. Avtalet begränsar inte trafikvolymen eller rutterna mellan Finland och Bahrain.

I propositionen ingår ett förslag till lag som syftar till att sätta i kraft de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Den föreslagna lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet. Avtalet träder i kraft efter det att vardera partens interna rättsliga krav har uppfyllts. Parterna meddelar varandra genom utväxling av diplomatiska noter att dessa krav har uppfyllts. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det senaste meddelandet har tagits emot.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
2 EU-LAGSTIFTNINGEN	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	4
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	4
DETALJMOTIVERING	6
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	6
2 LAGFÖRSLAG	9
3 IKRAFTTRÄDANDE	9
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ...	9
4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten	9
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen	11
4.3 Behandlingsordning	14
LAGFÖRSLAG	15
Lag om avtalet med Bahrain om luftfart	15
FÖRDRAGSTEXT	16
BILAGA	38

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

Flygtrafiken mellan Finland och Bahrain har hittills varit tämligen obetydlig, och det har inte funnits någon regelbunden direkt flygtrafik till Bahrain.

Bahrain har under de senaste åren blivit en betydande knutpunkt för flygtrafik och Bahrains internationella flygplats i landets huvudstad Manama möjliggör viktiga flygförbindelser till såväl väst som öst. Av denna orsak har många internationella flygbolag verksamhet på flygplatsen, var till många internationella fraktbolag har koncentrerat betydande verksamhet till flygplatsen.

Luftfarten har blivit en betydande ekonomisk aktör i Bahrain vid sidan av oljeraffinering och internationell bankverksamhet. Genom landets internationella flygplats flög år 2016 över 8,7 miljoner passagerare, vilket innebar en ökning på ca 200 000 jämfört med året innan. Liksom de övriga länderna i Persiska viken har också Bahrain under de senaste åren satsat betydligt på att öka luftfartssektorn. Bahrains trafik- och telekommunikationsministerium strävar efter att modernisera landets internationella flygplats före år 2019. Det så kallade AMP-programmet (Airport modernization program) är ett av landets största byggarbeten och till följd av det förväntas flygplatsens årliga passagerarkapacitet öka till 14 miljoner passagerare per år.

Finland och Bahrain paraferade det bilaterala luftfartsavtalet mellan länderna den 8 mars 2012 i Helsingfors som avslutning på förhandlingarna om luftfartsavtalet. Avtalet undertecknades den 27 mars 2017 i Manama. Finland har inte tidigare haft något bilateralt luftfartsavtal med Bahrain.

2 EU-lagstiftningen

Internationella luftfartsförbindelser mellan medlemsstater och tredjeländer har av tradition reglerats genom bilaterala luftfartsavtal, genom bilagor till dem och genom andra bilaterala och multilaterala överenskommelser i detta sammanhang. Enligt de domar som Europeiska unionens domstol meddelat i målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98 har unionen exklusiv behörighet när det gäller vissa frågor i sådana avtal. Till följd av domarna ska alla nuvarande bilaterala avtal mellan medlemsstater och tredjeländer som står i strid med EU-rätten ändras eller ersättas 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 som ska tas upp under förhandlingarna, förhandlingarnas syfte samt all annan relevant information. I förekommande fall ska kommissionen inbjudas att delta som observatör i sådana förhandlingar. 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 medlemsstaterna när de ingår luftfartsavtal med tredjeländer meddela förhandlingsresultatet till kommissionen. Kommissionen ger tillstånd att ingå avtalet om det innehåller de rele-

vanta 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 tillämpa avtalet tillfälligt tills förfarandet i fråga har lett till ett resultat. Kommissionen har den 15 mars 2012 godkänt förhandlingsresultatet mellan Finland och Bahrain. Avtalet innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet. Artiklarna 1–5, 7–9, 10, 11 och 14–21 samt bilagan hör helt eller delvis till medlemsstatens behörighet. Unionslagstiftningen och den nationella lagstiftningen på det område som avtalet gäller behandlas 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 Bahrain om luftfart. Det föreslås att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom en s.k. blankettlag. Om ikraftträdandet av blankettlagen föreskrivs genom en blankettförordning.

Avtalet gör det möjligt att utveckla lufttrafikförbindelserna och luftfarmsmarknaden mellan länderna. Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där man bl.a. avtalar om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse lufttrafikföretag att använda de rättigheter att bedriva trafik som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs lufttrafikföretagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Avtalet är i enlighet med målen för Finlands luftfartspolitik ett liberalt avtal och det innehåller inga begränsningar i fråga om rutter eller destinationer. Bestämmelserna i avtalet erbjuder båda ländernas trafikidkare ömsesidig frihet att bedriva lufttrafik mellan länderna och genom dem samt från länderna till tredjeländer.

4 Propositionens konsekvenser

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

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

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

5 Beredningen av propositionen

Finland och Bahrain förhandlade om ett bilateralt luftfartsavtal den 8 mars 2012 i Helsingfors, och avtalet paraferades efter förhandlingarna. Europeiska kommissionen godkände förhandlingsresultatet den 15 mars 2012 i enlighet med förordningen om yttre förbindelser. Avtalet undertecknades den 27 mars 2017 i Bahrains huvudstad Manama.

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag. Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, finansministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket och nätverket för lufttrafik.

RP 186/2017 rd

Utrikesministeriet föreslog vissa preciseringar av de avsnitt som gäller propositionens ikraftträdande, behovet av riksdagens samtycke, behandlingsordningen samt lagförslaget. Dessutom uppmärksammade utrikesministeriet uppgifterna om undertecknande och det språk på vilket avtalstexten publiceras. De preciseringar som föreslogs av utrikesministeriet har beaktats som sådana vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Finansministeriet föreslog i sitt utlåtande preciseringar till propositionens avsnitt om behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten I ministeriets utlåtande påpekades dessutom att två författningar som det hänvisades till i propositionen har upphävts efter det att förhandlingarna om avtalet ursprungligen fördes. De preciseringar som föreslogs av finansministeriet har beaktats som sådana vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Trafiksäkerhetsverket ansåg att propositionen är ändamålsenlig. Verket har deltagit i avtalsförhandlingarna och dess synpunkter har beaktats i regeringspropositionen redan i beredningsskedet.

Finnair Abp förhöll sig positivt till ett godkännande av propositionen och ikraftsättandet av de bestämmelser som hör till den.

Justitieministeriet och de övriga medlemmarna i flygtrafiksnätverket hade inga kommentarer om propositionen.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

I avtalets ingress konstaterar Finland och Bahrain bl.a. att de önskar främja fri konkurrens mellan flygbolag och öka serviceutbudet i den internationella lufttrafiken. De framhåller att de önskar tillgodose bästa möjliga flygsäkerhet och luftfartsskydd och underlätta utvidgningen av internationella flygtrafikmöjligheter. Av artiklarna i avtalet överensstämmer artiklarna 3.2 a, 4.1 a, 6.7 och 10 med EU:s modellklausuler. Artiklarna 8, 12.7, 13.3 och 13.4 grundar sig på EU:s referensklausuler.

Artikel 1. Definitioner. I artikeln definieras de viktigaste begrepp som används i avtalet. Definitionerna grundar sig på Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) modellklausuler.

Artikel 2. Beviljande av rättigheter. I artikeln föreskrivs det i enlighet med Internationella civila luftfartsorganisationens modellklausuler om den ömsesidiga rättigheten för trafikidkare i båda länderna att transportera passagerare, frakt och post över länderna, mellan länderna och genom dem samt från länderna till tredjeländer. Närmare bestämmelser om flygrutterna finns i bilagan till avtalet. I enlighet med internationell praxis förbjuder artikeln cabotage, dvs. trafik mellan orter inom den andra partens territorium.

Artikel 3. Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd. I artikeln fastställs att parterna kan utse flygbolag att sköta överenskommen trafik på diplomatisk väg. Artikel 3.2 a baserar sig på EU:s modellklausuler och gör det möjligt att utse ett i Finland etablerat EU-bolag att bedriva trafik från Finland. I artikeln begränsas inte ägandet av flygbolag. Artikel 3.2 b gör det möjligt att utse ett på Bahrains territorium etablerat flygbolaget som har tillstånd utfärdat i enlighet med lagstiftningen i Bahrain att bedriva trafik från Bahrain. I artikeln bestäms att Bahrain utövar och upprätthåller fortlöpande och effektiv myndighetstillsyn över flygbolag som utsetts av Bahrain. När ett flygbolag har utsetts och beviljats trafik tillstånd, kan det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att det iakttar alla tillämpliga bestämmelser i avtalet. I Finland föreskrivs det om beviljande av trafik tillstånd och om de nationella myndigheternas behörighet i samband med detta i 6 kap. i luftfartslagen (864/2014).

Artikel 4. Återkallande av tillstånd. Enligt artikeln kan en part återkalla ett trafik tillstånd eller begränsa det, 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. Artikel 4.1 a baserar sig på EU:s modellklausuler. Om det inte är nödvändigt att återkalla ett trafik tillstånd eller begränsa rättigheterna att bedriva trafik för att hindra fortsatt överträdelse av lagar eller föreskrifter, får en sådan rätt inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra 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 har överenskommit mellan parterna.

Artikel 5. Tillämpning av lagar och föreskrifter. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om tillämpningen av nationella lagar och föreskrifter i internationell luftfart på respektive stats territorium, om förenklade kontroller av transittrafik och om jämlik behandling av flygbolag.

Artikel 6. Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler finns det i artikeln bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter inom luftfarten på basis av ömsesidighet. I enlighet med EU-modellklausulen föreskrivs i

artikel 6.7 att bestämmelserna i detta avtal inte ska hindra Finland från att på ett icke-diskriminerande sätt ta ut skatter, tullar och avgifter på flygbränsle som tillhandahålls inom dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett flygbolag utsett av Bahrain och som går i trafik mellan en ort i Finland och en annan ort i Finland eller i en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

Artikel 7. Bestämmelser om kapacitet. Enligt artikeln ska parterna i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler ge flygbolagen rättvisa och lika möjligheter att bedriva lufttrafik. Flygbolagen har rätt att fastställa turtätheten och kapaciteten i fråga om lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden.

Enligt artikel 7.5 får vardera parten kräva att flygbolag utsedda av den andra avtalsslutande parten meddelar sitt trafikprogram och sina enskilda flygningar eller sin verksamhetsplan. Den administrativa börda som följer av kravet att sända information ska minimeras och luftfartsmyndigheterna ska behandla alla meddelanden snabbt.

Artikel 8. Prissättning. Enligt artikeln ska parterna låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden. Det är tillåtet att ingripa i prissättningen endast för att förhindra sådana priser eller förfaranden som strider mot konkurrenslagstiftningen.

I artikeln bestäms det om ett samrådsförfarande som ska vidtas om den ena parten anser att ett pris strider mot de principer som anges i artikeln.

Artikel 9. Representation av flygbolaget och försäljning. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om rätten för flygbolag från det ena landet att fritt sälja biljetter i det andra landet och överföra inkomsterna utan att avgifter, begränsningar eller dröjsmål hänförs till dem.

Artikel 10. Markttjänster. I enlighet med EU-modellklausulen föreskrivs det i artikeln att flygbolag ska ha rätt att välja leverantör för markttjänster eller att tillhandahålla markttjänsterna själva eller, om detta inte är möjligt, ska varje utsett flygbolag behandlas jämlikt i fråga om användningen av egenhantering eller markttjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänstleverantörer. I Finland har man i överensstämmelse med unionslagstiftningen inte på något sätt begränsat flygbolagens möjligheter att själva tillhandahålla markttjänsterna på flygplatserna. Bestämmelser om markttjänster finns i 8 kap. i luftfartslagen.

Artikel 11. Användaravgifter. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att de avgifter som de behöriga myndigheterna eller andra organen tar ut av flygbolag ska vara rättvisa, skäliga och motsvara kostnaderna.

Parterna ska inom sitt territorium främja samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna och de flygbolag som använder tjänsterna och anläggningarna och uppmantra dem att utbyta den information som behövs för att reda ut att avgifterna är skäliga. Vid tvistlösning enligt artikel 16 anses en part inte ha brutit mot bestämmelserna i artikel 11, utom i det fall att den har försummat att inom skälig tid granska den avgift eller den praxis som den andra parten klagat över eller försummar att efter en sådan granskning rätta en avgift eller praxis som strider mot artikeln.

Artikel 12. Flygsäkerhet. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs i artikeln om åtgärder som den andra parten får vidta om den märker brister i säkerheten eller annars har behov av att samråda om säkerhetsföreskrifter med den andra parten.

I enlighet med EU-modellklausulen föreskrivs det i artikel 12.7 att bestämmelserna i artikeln ska tillämpas också i det fallet att Finland har utsett ett sådant flygbolag i fråga om vilket myndighetstillsynen utövas av en annan medlemsstat i Europeiska unionen. I Finland är Trafiksäkerhetsverket den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten. Bestämmelser om Trafiksäkerhetsverkets myndighetsuppgifter som gäller luftfart finns i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) och i luftfartslagen.

Artikel 13. Luftfartsskydd. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler hänvisas det i artikeln till sådana internationella konventioner om luftfartsskydd som bägge parter omfattas av. Vidare föreskrivs det om förfaranden för att garantera luftfartsskyddet och ingripa mot brister i säkerheten. Artikel 13.3 och 13.4 motsvarar EU-modellklausulen.

Artikel 14. Intermodala transporttjänster. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln om rätten för flygbolag och företag som tillhandahåller frakttjänster att i samband med internationell lufttransport använda vilken land- eller sjötransport som helst för frakt och att i förekommande fall transportera oförtullade varor 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.

Artikel 15. Rättvis konkurrens. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att vardera parten vid behov ska vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförfaranden som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrenssituationen för det eller de flygbolag som utsetts av den andra parten. I Finland finns nationella bestämmelser om frågan i konkurrenslagen (948/2011). I 3 § i konkurrenslagen anges det att när en konkurrensbegränsning kan påverka handeln mellan Europeiska unionens medlemsstater tillämpas också bestämmelserna i artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Artikel 16. Samråd och tvistlösning. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att parterna i första hand ska försöka avgöra meningsskiljaktigheter genom samråd. I artikeln föreskrivs det om förfarandet vid samråd eller, om samrådet inte ger resultat, om anlitandet av förmedlare eller nämnd.

Enligt artikel 16.7 ska kostnaderna för tvistlösningsförfarandet 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 utgör förfarandet inget hinder för en fortsatt tillämpning av ett samrådsförfarande, senare användning av skiljeförfarande eller uppsägning av avtalet enligt artikel 19.

Artikel 17. Ändringar. I artikeln föreskrivs i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om det förfarande som tillämpas vid ändring av avtalet och om ikraftträdandet av ändringarna. I bestämmelserna om ikraftträdande har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver.

Artikel 18. Multilaterala konventioner. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om att multilaterala konventioner om lufttrafik som träder i kraft för vardera parten är primära i förhållande till detta avtal.

Artikel 19. Uppsägning av avtalet. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om förfarandet för uppsägning av avtalet.

Artikel 20. *Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen.* I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att avtalet och varje ändring i det ska registreras hos ICAO.

Artikel 21. *Ikraftträdande.* I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om förfarandet för ikraftträdande av avtalet. I bestämmelserna om ikraftträdande har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver.

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 detaljmotiveringen.

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

3 Ikraftträdande

Enligt artikel 21 i avtalet träder avtalet i kraft efter det att vardera partens interna rättsliga krav har uppfyllts. Parterna meddelar varandra genom utväxling av diplomatiska noter att dessa krav har uppfyllts. 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 föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten

Genom förordningen om yttre förbindelser har man skapat en mekanism genom vilken Europeiska unionen under vissa villkor tillåter att medlemsstaten ingår luftfartsavtal som med tanke på sitt innehåll till vissa delar hör till unionens exklusiva behörighet. Medlemsstaten förhandlar och ingår avtal med ett tredjeland under eget namn också till den del behörigheten i regel hör till unionen. Med hänsyn till förordningen om yttre förbindelser är det alltså inte fråga om ett traditionellt blandat avtal som innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet och där både unionen och dess medlemsstater är parter. Det är inte heller fråga om ett sådant avtal som medlemsstaterna i Europeiska unionen förbinder sig till på unionens vägnar (GrUU 16/2004 rd). Trots behörighetsfördelningen godkänner riksdagen avtalet i sin helhet, eftersom det enligt grundlagsutskottets ställningstagande (GrUU 7/2012 rd) i sin helhet är fråga om ett avtal som Finland har ingått. Således begärs det att riksdagen godkänner avtalet i sin helhet och sätter i kraft de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Ett tillstånd i enlighet med förordningen om yttre förbindelser behövs från kommissionen för ingående av avtal när det gäller de avtalsbestämmelser som på det sätt som beskrivs ovan till sitt innehåll i regel omfattas av unionens exklusiva behörighet. I och med den antagna unionslagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande. Största delen av denna lagstiftning består av förordningar som är direkt bindande.

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

RP 186/2017 rd

Finland och Bahrain är bl.a. 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), förordning (EG) nr 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafik-tjänster samt förordning (EU) nr 598/2014 som gäller rapportering av händelser. Dessutom har bestämmelser på direktivnivå antagits bl.a. om markttjänster (96/67/EEG, nedan direktivet om markttjänster) samt om flygplatsavgifter (2009/12/EG, nedan direktivet om flygplatsavgifter).

På basis av detta hör åtminstone bestämmelserna i artiklarna 1, 3.2 a, 4.1 a, 5–6, 8.1 och 8.2, delvis 9, 10, 11.1 och 11.2, 12, 13, 14 samt 15 till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. Bakgrunden till rättsakterna är artikel 49 om etableringsfrihet i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF) och bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser. På bestämmelserna i avtalet tillämpas dessutom Europeiska unionens konkurrensregler (artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget).

Bland de begrepp som anges i artikel 1 i avtalet har begreppen utsett flygbolag och användaravgift 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 luftfartsmyndigheterna i stor utsträckning sköter uppgifter som bestäms med stöd av internationella bestämmelser och enligt den EU-lagstiftning som utfärdas på basis av dessa, kan också luftfartsmyndigheterna i första hand anses omfattas av EU:s behörighet. Det samma gäller konventionen och det här avsedda avtalet med Bahrain. Konventionen har i flera EU-bestämmelser och med stöd av förordningen om yttre förbindelser definierats som hörande till medlemsstaternas och tredjeländers behörighet. Till övriga delar hör bestämmelserna i artikel 1 till medlemsstaternas behörighet.

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

I artikel 6 bestäms det om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter, om tulluppsikt eller tullkontroll och om rätten att lossa luftburen utrustning. Bestämmelserna i artikeln baserar sig på Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) standarder och rekommenderade praxis, som har genomförts i EU. Om behandlingen av de varor som nämns i artikel 6 i tull- och skattehänseende föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 om fastställande av en tullkodex för unionen, kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/2446 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 vad gäller närmare regler avseende vissa bestämmelser i unionens tullkodex, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 om närmare regler för genomförande av vissa bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 om fastställande av en tullkodex för unionen, rådets förordning (EG) nr 1186/2009 om upprättandet av ett gemenskapssystem för tullbefrielse samt i rådets direktiv 2006/112/EG och 2009/132/EG om mervärdesskatt samt i rådets direktiv 2008/118/EG om punktskatt.

RP 186/2017 rd

Tullar hör till Europeiska unionens exklusiva behörighet.

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

I artikel 8 bestäms det om prissättningen. 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.

Artikel 9 om representation av flygbolaget och försäljning grundar sig på artikel 49 i EUF om etableringsrätt. Bestämmelserna i Europeiska unionens lagstiftning om etableringsfriheten utsträcker sig i princip dock 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. Således hör artikel 9 huvudsakligen till den nationella behörigheten.

Bestämmelserna i artikel 10 och 11 hör delvis till EU:s behörighet. Avgifterna enligt artikeln baserar sig på direktivet om flygplatsavgifter (som genomförts nationellt genom lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011)), direktivet gällande marktjänster (som genomförts nationellt genom bestämmelserna i 8 kap. i luftfartslagen) och, i fråga om avgifter för flygtrafiktjänster, kommissionens förordning om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, sådan den lyder ändrad genom kommissionens förordning (EU) nr 1191/2010.

Artikel 12, som gäller flygsäkerhet, omfattas av EU:s behörighet med stöd av EASA-förordningen. Artikel 12.7 baserar sig på en EU-modellklausul som har karaktären av rekommendation.

Artikel 13 om luftfartsskydd omfattas av EU:s behörighet i enlighet med förordningen om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten. Artikel 13.3 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 rättvis konkurrens. I 3 § i konkurrenslagen anges det att när en konkurrensbegränsning kan påverka handeln mellan medlemsstaterna i Europeiska unionen tillämpas också bestämmelserna i artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Utöver de ovannämnda artiklarna 2, 7 och 9 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 tryggs 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 el-

RP 186/2017 rd

ler 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 24/2001 rd). Artikeln innehåller således bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

I artikel 2 finns bestämmelser om beviljande av rätt att bedriva trafik. Bestämmelser om regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredjeländer samt om flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal finns i 66–67 § i luftfartslagen. Enligt 1 § i luftfartslagen ska internationella förpliktelser som är bindande för Finland ha företräde framför bestämmelserna i luftfartslagen. Bestämmelserna i avtalet är så detaljerade att de inte kräver några kompletterande nationella bestämmelser.

I artikel 2 i avtalet bestäms det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och bestämmelserna kan därför anses höra till området för lagstiftningen i Finland. Artiklarna 3–4 i avtalet, vilka gäller utseende av flygbolag och beviljande och återkallande av trafiktillstånd, hänför sig till Trafiksäkerhetsverkets behörighet och till det förfarande om vilket det föreskrivs i 6 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artiklarna hör till området för lagstiftningen.

I artikel 5.1 och 5.2 finns bestämmelser om tillämpningen av lagstiftningen i Finland på vissa luftfartyg, passagerare, besättning och viss frakt och post som finns inom Finlands territorium. I artikel 5.3 bestäms det om kontroll av passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen. Enligt artikel 5.4 är det förbjudet att bevilja flygbolag förmåner vid tillämpningen av bestämmelser om inresa, tull, karantän och andra motsvarande bestämmelser. Om bestämmelserna i artikeln föreskrivs i 6 kap. i luftfartslagen och de hör till området för lagstiftningen. Artikel 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 statliga skatter och avgifter bestämmas genom lag. I artikel 6.3 bestäms om tullkontroll och i artikel 6.4 om rätt att lossa luftfartygens utrustning. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen och om dem föreskrivs bl.a. i mervärdesskattelagen samt i tullagstiftningen.

I artikel 7 bestäms om flygtrafikens kapacitet och om anmälning av trafikprogram. Enligt 66 § i luftfartslagen fastställer Trafiksäkerhetsverket platsutbudet och tidtabellerna för den regelbundna flygtrafiken. Bestämmelserna i fråga gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör därför till området för lagstiftningen.

I artikel 8 bestäms det om prissättningen. Enligt artikel behöver priserna inte meddelas till den andra partens myndigheter. Trafiksäkerhetsverket fastställer enligt 66 § i luftfartslagen vid behov transportavgifterna för den regelbundna flygtrafiken. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och är viktiga med tanke på den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Sålunda hör bestämmelserna i artikel 8 till området för lagstiftningen och om dem föreskrivs det i 6 kap. i luftfartslagen.

Artikel 9, som gäller representation av lufttrafikföretagen, innehåller bestämmelser som gäller etableringsfriheten. I Finland finns det bestämmelser om inresa, vistelse och arbete i utlän-

ningslagen (301/2004) och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Artikel 10 gäller lufttrafikföretagens rättigheter att organisera sina markttjänster på flygplatserna. Om dem föreskrivs i 8 kap. i luftfartslagen i överensstämmelse med direktivet om markttjänster, och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

I artikel 11 bestäms det om användaravgifter. Artikel 11.1 och 11.2 grundar sig på den unionslagstiftning som det redogörs för ovan och som delvis har genomförts genom nationell lagstiftning. Bestämmelserna i artikel 11.1 och 11.2 ingår i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter. Artikel 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 finns i lagen om Trafiksäkerhetsverket och i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i artikel 12.4 kan anses höra till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i den bestäms om individens rättigheter och skyldigheter.

Artikel 13 innehåller bestämmelser om luftfartsskydd, och i Finland finns bestämmelserna om tryggnad av den civila luftfarten och behörighetsfrågorna i anslutning till det i 9 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör sålunda till området för lagstiftningen.

Artikel 14, som gäller intermodala transporttjänster, hör i fråga om tulltjänster till området för lagstiftningen, men i huvudsak kommer man överens om de bestämmelser som artikeln gäller genom villkoren i transportavtal mellan lufttrafikföretag och andra tjänsteleverantörer.

Om de bestämmelser som ingår i artikel 15 föreskrivs i konkurrenslagen och till de delar det är fråga om effekterna på handeln mellan medlemsstaterna ska konkurrensreglerna i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget tillämpas. Sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

I artikel 16 finns det bestämmelser om förmedlings- och förlikningsförfaranden, och lösningarna i dessa är bindande för parterna i tvisten. Enligt artikel 16.6 ska parterna samarbeta för att främja 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. Förfarandet utgör inget hinder för fortsatt samråd. Vid förmedlingsförfarandet kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen bli avgjorda och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller tvistlösning är inte enligt regeringens bedömning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen för avtalet.

Enligt artikel 17.2 kan bilagan till avtalet ändras genom överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter. Ändringarna träder i kraft i enlighet med vad som överenskommit dessa myndigheter emellan. I grundlagen finns det inte några bestämmelser om delegering av behörigheten att ingå fördrag. I motiveringen till grundlagen och i grundlagsutskottets praxis har det emellertid ansetts att behörigheten att ingå avtal i begränsad utsträckning och exceptionellt kan överföras på andra myndigheter genom lag. En förutsättning är att bemyndigandet begränsar sig till ramarna för den förpliktelse som bemyndigandet gäller och att det inte innebär ett bemyndigande att avtala om sådana ändringar i avtalsförhållandet som påverkar huvudförpliktelsens natur eller målsättning eller om saker som enligt grundlagen hör till riksdagens behö-

righet. En delegering av behörigheten att ingå avtal till myndigheter kan således närmast gälla tekniska granskningar eller kompletteringar av huvudförpliktelsen eller ordnande av detaljerna för samverkan mellan myndigheterna (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2004 rd, GrUU 48/2005 rd). Enligt regeringens uppfattning innehåller artikel 2 i avtalet huvudförpliktelser för parterna att säkerställa utsedda flygbolag vissa rättigheter. Bestämmelserna kan anses omfatta grunderna för rättigheterna i fråga.

Bilagan till avtalet innehåller bestämmelser av 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. 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.

4.3 Behandlingsordning

Avtalet kan inte anses innehålla bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. i grundlagen. I grundlagsutskottets utlåtande 7/2012 rd, som gäller regeringens proposition 10/2012 rd om protokollet om ändring av luftfartsavtalet med Ryska federationen, konstaterades det att beslut om att godkänna protokollet kan fattas med enkel majoritet av de avgivna rösterna och förslaget till lag om sättande i kraft av det behandlas i vanlig lagstiftningsordning. I utlåtandet tog grundlagsutskottet för första gången ställning till det nationella förfarandet för godkännande och ikraftträdande av luftfartsavtal som ingåtts enligt den mekanism som ingår i förordningen om yttre förbindelser. Avtalet mellan Finland och Bahrain har ingåtts inom ramen för nämnda mekanism. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet sålunda godkännas med enkel majoritet och förslaget till ikraftträdandelag behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner det i Manama den 27 mars 2017 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och konungariket Bahrains regering om luftfart.

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

Lag

om avtalet med Bahrain om luftfart

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Manama den 27 mars 2017 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och konungariket Bahraíns regering om luftfart gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 14 december 2017

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

Fördragstext

AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH KONUNGARIKET BAHRAINS REGERING OM LUFTFART

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

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BAHRAIN

Republiken Finlands regering och Konungariket Bahrains regering, (nedan "de avtalsslutande 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 inleda lufttrafik mellan sina territorier och bortom dem,

som önskar främja det internationella luftfartssystemet, vilket grundar sig på konkurrens mellan flygbolag på marknaden och där regeringarnas intervention och reglering är så liten som möjligt,

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 eller 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:

The Government of the Republic of Finland and the Government of the Kingdom of Bahrain (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 airline(s) 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 airline(s) to offer the travelling and shipping public a variety of service options and wishing to encourage individual airline(s) to develop and implement innovative and competitive prices;

Have agreed as follows:

Artikel 1

Definitioner

Om inte annat anges, avses i detta avtal med

1. "luftfartsmyndigheter" i fråga om Finland den civila luftfartsmyndigheten och i fråga om Bahrain kommunikationsministeriet, som företräds av Civil Aviation Affairs, och andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som för närvarande sköts av dessa luftfartsmyndigheter eller liknande uppgifter,

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

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

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

5. "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,

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

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

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 Bahrain, the Ministry of Transportation represented by Civil Aviation Affairs 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(s)" means an airline(s) designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

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

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

7. "User charges" means a charge imposed on airline(s) for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities

dem.

Artikel 2

Beviljande av rättigheter

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, och
- 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 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, efter fritt val vid enstaka eller varje flygning

- a) bedriva flygverksamhet i endera eller vardera riktningen,
- b) på linjerna bedriva trafik mellan orter bakom avgångsorten, mellanliggande orter och orter bortom destinationsorten samt mellan orter som ligger inom de avtalsslutande parternas territorier, i vilken kombination och i vilken ordning som helst,
- c) avstå från att landa på en eller flera orter,
- d) överföra trafik mellan sina luftfartyg på en eller flera orter på linjen,

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of international air services operated by airline(s) 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(s) 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) Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
- c) Omit stops at any point or points;
- d) Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;

e) trafikera till en ort bakom vilken ort som helst på dess territorium genom att eller utan att byta luftfartyg eller ändra flygnummer samt att marknadsföra sådan trafik till allmänheten såsom transittrafik,

f) göra mellanlandningar på vilken ort som helst inom eller utanför den andra avtalsslutande partens territorium,

g) transportera transittrafik genom den andra avtalsslutande partens territorium, och

h) kombinera trafik för befordran med samma luftfartyg oberoende av sådan trafiks ursprung,

utan begränsningar i fråga om riktning eller geografiska begränsningar, och utan inskränkning av rätten att bedriva trafik som annars tillåts enligt detta avtal, förutsatt att flygförbindelsen betjänar en ort inom den avtalsslutande parts territorium som utsett flygbolaget.

4. Varje utsett flygbolag får på vilket ovan avsett linjeavsnitt som helst bedriva internationell lufttrafik utan begränsningar som gäller ändringar av typen eller antalet använda luftfartyg på någon ort på linjen.

5. 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 parts 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 eller ändra ett sådant utseende. Utseendet ska ske skriftligen och den andra avtalsslutande parten ska meddelas om detta på diplomatisk väg. Där ska det framgå i vilken omfattning flygbolaget har tillstånd att bedriva den slags lufttrafik som avses i detta avtal.

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

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

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

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

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

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

5. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on a designated airline(s) 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(s) is authorised to conduct the type of air transport specified in this Agreement.

2. När den andra avtalsslutande parten har tagit emot ett sådant meddelande och det utsedda flygbolagets forbundna och på föreskrivet sätt skickade ansökningar om trafik-tillstånd och tekniska tillstånd, ska den bevilja de relevanta tillstånden inom den minimi-tidsfrist som behandlingen kräver förutsatt att

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Finland

(i) flygbolaget är etablerat på Finlands ter-ritorium enligt EU:s grundfördrag och har en giltig operativ licens i enlighet med EU-rätten.

(ii) den medlemsstat i Europeiska unionen som har utfärdat drifttillståndet utövar och upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget och den luftfartsmyndighet som svarar för tillsynen är tydligt angiven i sam-band med utseendet,

b) när det gäller flygbolag som utsetts av Bahrain

(i) flygbolaget är etablerat på Bahrains ter-ritorium och har tillstånd utfärdat i enlighet med lagstiftningen i Bahrain, och

(ii) Bahrain utövar och upprätthåller fortlöpande och effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget.

c) det utsedda flygbolaget uppfyller vill-koren i de lagar och föreskrifter som normalt tillämpas på internationell lufttrafik av den avtalsslutande part som behandlar ansökan.

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

Artikel 4

Återkallande av tillstånd

1. En avtalsslutande part får permanent eller tillfälligt återkalla eller begränsa traf-iktillstånd eller tekniska tillstånd som innehas av ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten om

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Finland

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

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

(i) it is established in the territory of Fin-land under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with Euro-pean Union law; and

(ii) effective regulatory control of the air-line(s) is exercised and maintained by the Eu-ropean Union 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(s) designated by Bahrain:

(i) it is established in the territory of Bah-rain and is licensed in accordance with the applicable law of Bahrain, and

(ii) Bahrain has and maintains effective regulatory control of the airline(s);

c) the designated airline(s) 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(s) has been so designat-ed and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline(s) complies with all applicable provi-sions 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(s) de-signed by the other Contracting Party where:

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

(i) flygbolaget inte är etablerat på Finlands territorium enligt EU:s grundfördrag, eller inte har en giltig operativ licens i enlighet med EU-rätten, eller

(ii) den medlemsstat i Europeiska unionen som har utfärdat drifttillståndet inte utövar eller upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget eller den luftfartsmyndighet som svarar för tillsynen inte är tydligt angiven i samband med utseendet,

b) när det gäller flygbolag som utsetts av Bahrain

(i) flygbolaget inte är etablerat på Bahrains territorium eller inte har tillstånd utfärdat i enlighet med lagstiftningen i Bahrain, eller

(ii) Bahrain inte utövar och upprätthåller fortlöpande och effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget, eller

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

2. Om ett omedelbart, permanent eller tillfälligt, 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 har överenskommit mellan de avtalsslutande parterna.

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 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

(i) it is not established in the territory of Finland under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or

(ii) effective regulatory control of the airline(s) is not exercised or not maintained by the European Union 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(s) designated by Bahrain:

(i) it is not established in the territory of Bahrain and is not licensed in accordance with the applicable law of Bahrain; or

(ii) Bahrain is not maintaining effective regulatory control of the airline(s); or

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

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.

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 re-

formaliteter som gäller 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 luftfartyg som används av ett flygbolag som den andra avtalsslutande parten har utsett.

3. Passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik genom 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. Ingentenda av de avtalsslutande parterna får ge sina egna eller andra flygbolag förmåner i förhållande till ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten och som bedriver liknande internationell lufttrafik när de tillämpar sina föreskrifter om immigration, tull och karantän och andra motsvarande föreskrifter.

Artikel 6

Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter

1. Luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten, samt deras standardutrustning, reservdelar, bränsle och smörjoljor 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 rimliga förråd som tagits ombord inom den ena partens territorium för att

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

2. 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 provided:

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within reason-

användas ombord på utgående luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett flygbolag som utsetts av den andra parten,

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

c) bränsle, smörjolja och tekniska konsumtionsföremål som införs eller införskaffas inom den ena avtalsslutande partens territorium för att användas i internationell lufttrafik som bedrivs av ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten, även i sådant fall då 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 som är avsedda att användas av ett flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten och som förs in till den andra avtalsslutande partens territorium.

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

4. Luftburen standardutrustning, samt föremål, förråd och reservdelar, som normalt finns ombord på luftfartyg som används av ett flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten, får 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.

5. Bagage och frakt i direkt transittrafik över en avtalsslutande parts territorium är fria från skatter, tullar 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 ett flygbolag som har utsetts av den ena avtalsslutande parten har ingått avtal med ett annat flygbolag om lån eller överföring inom den andra avtalsslutande

able limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline(s) 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(s) 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(s) 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(s) documents, such as tickets and air waybills, as well as publicity and promotional material within reasonable limits, intended for use by a designated airline(s) of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party.

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

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline(s) 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 airline(s) of one Contracting Party have contracted with another airline(s), which similarly enjoys such exemptions from the other

partens territorium av varor som specificerats i punkt 1 och 2 i denna artikel, förutsatt att detta andra flygbolag också beviljats sådana befrielser av denna andra avtalsslutande part.

7. Bestämmelserna i detta avtal hindrar inte Finland från att på ett icke-diskriminerande sätt ta ut skatter, tullar eller avgifter på flygbränsle som tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett flygbolag utsett av Bahrain och som går i trafik mellan en ort i Finland och en annan ort i Finland eller i en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

Artikel 7

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

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

4. Ingendera 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.

5. Vardera avtalsslutande parten får kräva att flygbolag utsedda av den andra avtalsslu-

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.

7. Nothing in this Agreement shall prevent Finland from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of Bahrain that operates between a point in the territory of Finland and another point in the territory of Finland or in the territory of another European Union Member State.

ARTICLE 7

Capacity provisions

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

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

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

4. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airline(s) 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.

5. Each Contracting Party may require the filing of traffic programmes and individual

tande parten meddelar sitt trafikprogram och sina enskilda flygningar eller sin verksamhetsplan. Den administrativa börda som följer av kravet att sända information ska minimeras och luftfartsmyndigheterna ska behandla alla meddelanden snabbt.

flights or operational plans by the designated airline(s) 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.

Artikel 8

Prissättning

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 för att

a) förhindra oskäligt diskriminerande priser eller förfaranden,

b) skydda konsumenter för oskäligt höga eller begränsande priser som grundar sig på missbruk av en dominerande ställning, och

c) skydda flygbolag mot konstgjort låga priser som grundar sig på direkt eller indirekt stadsbidrag eller statsstöd.

2. Vardera avtalsslutande parten får kräva att den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolag ska meddela eller tillställa dess luftfartsmyndighet de priser som bolaget tar ut för trafik till eller från den andra avtalsslutande partens territorium. Ett krav på att vardera avtalsslutande partens flygbolag ska meddela eller tillställa priserna ska framföras senast trettio (30) dagar innan de föreslås träda i kraft. I enstaka fall kan meddelande eller tillställande tillåtas med kortare varsel än normalt. Ingendera avtalsslutande parten får kräva att den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolag ska meddela eller tillställa de priser som bolaget tar ut hos allmänheten för charterflyg, om det inte är nödvändigt på icke-diskriminerande grunder och endast för kännedom.

3. Om inte något annat föreskrivs i denna artikel, får ingendera avtalsslutande parten vidta ensidiga åtgärder för att hindra

ARTICLE 8

Pricing

1. Each Contracting Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline(s) based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

a) prevention of 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; and

c) protection of airline(s) from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by a designated airline(s) of the other Contracting Party. Notification or filing by the airline(s) of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification or filing by a designated airline(s) of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or

införande eller upprätthållande av sådana priser som ett flygbolag som utsetts av endera avtalsslutande parten har föreslagit att ska tas ut eller som bolaget tar ut för internationell lufttransport.

4. Om en avtalsslutande part anser att ett pris som avses bli tillämpat av ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten för internationell lufttransport strider mot principerna i punkt 1, ska den begära samråd och meddela den andra avtalsslutande parten orsakerna till sitt missnöje så snart som möjligt. Sådant samråd ska hållas senast trettio (30) dagar efter det att begäran har tagits emot. De avtalsslutande parterna ska samarbeta för att säkerställa att de uppgifter som behövs för ett motiverat avgörande finns till hands. Om de avtalsslutande parterna uppnår enighet om det pris som anmälan om missnöje gäller, ska båda avtalsslutande parterna sträva efter att genomföra detta avtal till sin bästa förmåga. Om ett ömsesidigt avtal inte uppnås, blir det tidigare priset gällande.

continuation of a price proposed to be charged or charged by a designated airline(s) of either Contracting Party for international air transportation.

4. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline(s) of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

Artikel 9

Representation av flygbolaget och försäljning

1. En avtalsslutande parts flygbolag har rätt att inom den andra avtalsslutande partens territorium, inom ramen för de lagar och föreskrifter som är gällande där, inrätta och upprätthålla sådana kontor samt 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 anlitande 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 flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten att sälja, och för någon person att köpa, sådana transporttjänster.

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(s) concerned.

2. The designated airline(s) 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 currencies. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of a designated airline(s) of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

3. Den avtalsslutande parten ska bevilja den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolag rätt att på begäran omvandla lokala inkomster till en annan valuta och överföra dem till valfritt land till den del som inkomsterna inte används lokalt. Sådana överföringar ska tillåtas till den valutakurs som tillämpas på betalningar när inkomsterna företes för omvandling och överföring, och inga andra avgifter, begränsningar eller dröjsmål utöver normala bankavgifter och bankförfaranden får hänföras till dem.

3. Each Contracting Party shall grant to a designated airline(s) of the other Contracting Party the right to convert and remit to the country of its choice on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Such transfers shall be permitted at the rate of exchange applicable to current transactions in effect at the time revenues are presented for conversion and remittance, and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation or delay.

Artikel 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 föreskrifter som tillämpas på markttjänster på den ena avtalsslutande partens territorium hindrar utläggning på entreprenad av dessa tjänster eller begränsar utläggningen eller egenhanteringen, ska varje utsett flygbolag behandlas jämlikt i fråga om användning av egenhantering och markttjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer.

ARTICLE 10

Ground handling

Each designated airline(s) 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(s) 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.

Artikel 11

Användaravgifter

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 användaravgifter för flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten ska vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som

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 airline(s) 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 airline(s) of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable

gäller för vilket annat flygbolag som helst vid den tidpunkt då avgifterna fastställs.

2. De användaravgifter som tas ut av flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten får motsvara men inte överstiga de fulla kostnader som orsakas de behöriga myndigheterna eller organen av att tillhandahålla och upprätthålla lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser, miljöskydd, flygtrafiktjänst och luftfartsskydd på flygplatsen eller inom flygplatssystemet. De fulla kostnaderna kan inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar, lokaler och tjänster 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 uppmantra 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 punkterna 1 och 2. De avtalsslutande parterna ska uppmantra de behöriga myndigheter som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg meddela användarna om varje föreslagen ändring av användaravgifterna, 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 den andra avtalsslutande parten har framfört klagomål över, eller (ii) försummar att efter en sådan granskning vidta åtgärder inom dess befogenhet för att rätta en avgift eller ett förfarande som strider mot denna artikel.

Artikel 12

Flygsäkerhet

1. En avtalsslutande part får när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer som den andra avtalsslutande parten iakttar i fråga

terms available to any other airline(s) at the time the charges are assessed.

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

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airline(s) using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airline(s) 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 Contract-

om luftfartsanläggningar, flygbesättning, luftfartyg och flygverksamhet. Sådant samråd ska inledas inom trettio (30) dagar efter det att begäran framställdes.

2. Om en avtalsslutande part efter ett sådant samråd finner att den andra avtalsslutande parten på de områden som nämns i punkt 1 inte effektivt upprätthåller sådana säkerhetsnormer som uppfyller de normer som vid tidpunkten uppställts i enlighet med konventionen, ska dessa iakttagelser och de åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa normer meddelas den andra avtalsslutande parten. Den andra avtalsslutande parten ska vidta lämpliga korrigerande åtgärder inom en överenskommen tidsfrist.

3. I enlighet med artikel 16 i konventionen avtalas också att de avtalsslutande parternas bemyndigade representanter, medan luftfartyget är på den avtalsslutande partens territorium, ska kunna 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 avtalsslutande partens territorium, förutsatt att detta inte leder till en oskälig försening för flygverksamheten. Trots de skyldigheter som nämns i artikel 33 i konventionen är syftet med denna inspektion att säkerställa giltigheten av de dokument och certifikat som krävs för luftfartyget och dess besättning samt att kontrollera att luftfartygets utrustning och skick uppfyller de normer som vid den tidpunkten uppställts i enlighet med konventionen.

4. Om det för att säkerställa flygsäkerheten är nödvändigt att vidta brådskande åtgärder, förbehåller sig vardera avtalsslutande parten rätten att omedelbart ändra eller tillfälligt återkalla trafiktillståndet för den andra avtalsslutande partens flygbolag.

5. Varje åtgärd som vidtagits av en avtalsslutande part i enlighet med punkt 4 i denna artikel 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

ing 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. 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(s) 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(s) operation, each Contracting Party reserves the right 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 Con-

denna tidpunkt fastställts i enlighet med konventionen, ska Internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare underrättas om det. Generalsekreteraren ska också informeras om en senare tillfredsställande lösning av situationen.

7. Om en avtalsslutande part har utsett ett sådant flygbolag för vilket myndighetstillsynen utövas av en tredjestat, 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 tredjestat och på trafikillståndet 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 rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt 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 i den i Montreal den 1 mars 1991 undertecknade konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, samt i överensstämmelse med alla övriga multilaterala konventioner om civilt luftfartsskydd som är förpliktande för vardera avtalsslutande parten.

vention when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

7. Where one Contracting Party has designated an airline(s) 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(s).

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 or any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

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 och andra olagliga handlingar mot säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning, flygplatser och anläggningar för lufttrafiktjänst, 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 och intagits som bilagor till konventionen i den omfattning sådana bestämmelser och krav är tillämpliga för de avtalsslutande parterna. De avtalsslutande parterna ska kräva att operatörer av sådana luftfartyg som införts i deras register eller sådana luftfartygsoperatörer vars huvudsakliga verksamhetsställe eller stadigvarande hemort är på den ena avtalsslutande partens territorium eller som är etablerade på Finlands territorium enligt EU:s grundfördrag och fått operativ licens i enlighet med EU-rätten 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 och under uppehåll på denna andra avtalsslutande parts territorium. I fråga om ankomst till, avgång från och uppehåll inom Finlands territorium krävs av luftfartygsoperatörerna att de iakttar skyddsbestämmelserna i EU-rätten. Vardera avtalsslutande parten ska se till att verkningfulla åtgärder effektivt tillgrips på deras respektive territorium för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, bagage, frakt och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning. Vardera avtalsslutande parten ska också ge en välviljig behandling av varje begäran av den andra avtalsslutande parten om särskilda säkerhetsåtgärder som kan anses vara skäligen för att bemöta ett bestämt hot.

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

3. The Contracting Parties shall, 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 EU Treaties and have received an operating licence in accordance with European Union 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 entry into, departure from, or while within the territory of Finland, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union 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. När det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för ett sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser eller anläggningar för flygtrafiktjänst, ska 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 grundad 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 utsedda flygbolag återkallas permanent eller tillfälligt, 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.

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

Trots vad som sägs i andra bestämmelser i detta avtal, ska vardera avtalsslutande partens utsedda flygbolag och företag som indirekt tillhandahåller frakttjänster tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar använda vilken land- eller sjötransport som helst för frakt till eller från vilken ort som helst inom de avtalsslutande parternas territorium eller tredjeländer, inbegripet transport till eller från flygplatser som tillhandahåller tulltjänster, och de har i förekommande fall rätt att transportera oförtullade varor i enlighet med gällande lagar

ARTICLE 14

Intermodal Services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airline(s) 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

och föreskrifter. Flygplatsernas tulltjänster ska stå till förfogande för sådan frakt oavsett om den 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- och sjötransport, förutsatt att befaktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airline(s) may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airline(s) 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.

Artikel 15

Rättvis 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 konkurrenssituationen för det eller de flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten.

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.

Artikel 16

Samråd och tvistlösning

1. I en anda av nära samverkan kan de 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 tagits emot, om inte något annat överenskommit mellan luftfartsmyndigheterna.

2. Om meningsskiljaktigheten inte kan lösas genom samråd kan den på begäran av endera avtalsslutande parten hänskjutas till en förmedlare eller en förlikningsnämnd för avgörande. En sådan förmedlare eller nämnd kan användas för förmedling, för konstater-

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

ande av sakinnehållet i tvisten eller för att rekommendera en korrigerig eller lösning.

3. De avtalsslutande parterna ska på förhand komma överens om arbetsordningen för förmedlaren eller nämnden, huvudprinciperna i verksamheten eller bedömningsgrunderna samt om villkoren för att anlita förmedlare eller nämnd. 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 bland personerna i den förteckning över kompetenta sakkunniga inom luftfartssområdet som Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) upprätthåller. Den eller de sakkunniga ska utses inom femton (15) dagar från mottagandet av begäran om att hänskjuta meningsskiljaktigheten till en förmedlare eller nämnd för avgörande. Om de avtalsslutande parterna inte lyckas nå enighet om val av sakkunnig eller sakkunniga, kan valet hänskjutas till ordföranden för Internationella civila luftfartsorganisationens råd. I förfarandet ska de sakkunniga som anlitas ha tillräcklig kompetens på det allmänna substansområdet för meningsskiljaktigheten.

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

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

to recommend a remedy or resolution of the dispute.

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

begära ett konstaterande av sakinnehållet, ska de använda dessa fakta vid lösningen av tvisten.

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.

facts for resolution of the dispute.

7. The costs of this mechanism shall be estimated upon initiation and apportioned equally, but with the possibility of re-apportionment 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.

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. Sådana samråd ska inledas inom sextio (60) dagar från den dag då begäran framfördes, ifall inte båda avtalsslutande parterna kommer överens om en förlängning av denna tidsfrist. Ändringar som överenskommit 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. Trots 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 överenskommit dessa myndigheter emellan.

Artikel 18

Multilaterala konventioner

Om en multilateral konvention om lufttrafik 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

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 Agree-

RP 186/2017 rd

avtal kan tillgripas i syfte att avgöra i vilken mån detta avtal berörs av bestämmelserna i nämnda multilaterala konvention.

ment may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Artikel 19

Uppsägning av avtalet

1. En avtalsslutande part kan 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 avtalet att gälla tolv (12) månader efter den dag då den andra avtalsslutande parten tog emot underrättelsen, om inte de avtalsslutande parterna kommer överens om återkallande av uppsägningen före utgången av denna tidsfrist. Om den andra avtalsslutande parten inte erkänner mottagandet av underrättelsen, anses denna vara mottagen fjorton (14) dagar efter det att underrättelsen togs emot av Internationella civila luftfartsorganisationen.

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.

Artikel 20

Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen

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

ARTICLE 20

Registration with ICAO

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

Artikel 21

Ikraftträdande

Detta avtal träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de

ARTICLE 21

Entry into force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the

RP 186/2017 rd

avtalsslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal i två exemplar på arabiska, finska, engelska och svenska, vilka samtliga texter har samma giltighet. Vid avvikande tolkningar av detta avtal ska den engelska texten dock ha företräde.

Upprättat i Manama den 27 mars 2017 i två original exemplar på engelska.

Riitta Swan

För Republiken Finlands regering

För Konungariket Bahraíns regering

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 authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Arabic, Finnish, English and Swedish languages, all texts being equally authentic. In the event of any divergence of interpretation, the English language text shall prevail.

Done at Manama on 27 March 2017 in two original copies in the English language.

Riitta Swan

For the Government of the Republic of Finland

For the Government of the Kingdom of Bahrain

BILAGA

till avtalet mellan Republiken Finlands regering och Konungariket Bahrains regering om luftfart

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

<u>Avgångsorter</u>	<u>Mellanliggande orter</u>	<u>Destinationsorter</u>	<u>Orter bortom destinationsorten</u>
Vilken ort som helst i Bahrain	Vilken ort som helst	Vilken ort som helst i Finland	Vilken ort som helst

Flygbolag utsedda av Bahrain kan när som helst utöva femte frihetens trafikrättigheter. Mellanliggande orter och orter bortom destinationsorten får väljas fritt och kan ändras fritt.

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>
Vilken ort som helst i Finland	Vilken ort som helst	Vilken ort som helst i Bahrain	Vilken ort som helst

Flygbolag utsedda av Finland kan när som helst utöva femte frihetens trafikrättigheter. Mellanliggande orter och orter bortom destinationsorten får väljas fritt och kan ändras fritt.

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

a) med flygbolag som är etablerade på någondera avtalsslutande partens territorium, eller

b) med ett tredjelandets flygbolag. Om tredjelandet i fråga inte har bemyndigat eller inte tillåter motsvarande arrangemang mellan den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolag och andra flygbolag i trafiken till, från eller via detta tredjeland, är de avtalsslutande parterna inte skyldiga att godkänna sådana arrangemang.

De ovannämnda bestämmelserna tillämpas dock endast vid sådana arrangemang där 1) de flygbolag som trafikerar linjerna har de trafikrättigheter som behövs och 2) alla flygbolag uppfyller de krav som tillämpas på dessa arrangemang i fråga om informationen till kunderna och förfarandena för informationsförmedling.

ANNEX

to the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Kingdom of Bahrain

1. Routes which may be operated by the designated airline(s) of Bahrain, in both directions:

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any points Bahrain	Any points	Any points in Finland	Any points

The designated airline(s) of Bahrain may, at any given time, exercise fifth freedom traffic rights. Intermediate and beyond points may be freely chosen and altered.

2. Routes which may be operated by the designated airline(s) of Finland, in both directions:

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any points in Finland	Any points	Any points in Bahrain	Any points

The designated airline(s) of Finland may, at any given time, exercise fifth freedom traffic rights. Intermediate and beyond points may be freely chosen and altered.

3. In operating or holding out services on the specified routes, any designated airline(s) of one Contracting Party may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space or code sharing arrangements, with:

- a) An airline or airlines established in the territory of either Contracting Party, or
- b) An airline or airlines of a third Party. Should such third Party not authorise or allow comparable arrangements between the designated airline(s) of the other Contracting Party and other airline(s) on services to, from and via such third country, the Contracting Parties have the right not to accept such arrangements.

The above provisions are, however, subject to the condition that in such arrangements 1) the operating airline(s) hold the appropriate traffic rights and 2) all the airline(s) meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing procedures.