

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

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

Ikraftsättandet av avtalet stöder regeringens spetsprojekt för smidigare författningar. Avtalet främjar konkurrenskraften genom att det förbättrar förutsättningarna för näringsliv och företagande samt öppnar nya möjligheter för flygtrafik mellan Finland och Dominikanska republiken.

Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där man bl.a. avtalar om 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 sådana befrielser från vissa skatter, tullar och andra avgifter i fråga om internationell luftfart som överensstämmer med internationell praxis. Avtalet begränsar inte trafikvolymen eller rutterna mellan Finland och Dominikanska republiken.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen.

Avtalet träder i kraft efter det att vardera partens interna rättsliga krav har uppfyllts. Parterna meddelar varandra att dessa krav har uppfyllts genom utväxling av diplomatiska noter. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden räknat från den dag då det sista meddelandet har tagits emot.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet vid en tidpunkt som anges genom förordning av statsrådet.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
2 EU-LAGSTIFTNINGEN	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	4
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	5
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 medlemsstaterna	9
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen	10
LAGFÖRSLAG	14
Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Dominikanska republiken om luftfart	14
FÖRDRAGSTEXT	15
BILAGA	37
ANNEX	39

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

Mellan Finland och Dominikanska republiken trafikerar för närvarande endast charterflyg, som ordnas vintertid från Finland av flera researrangörer. Av de finländska flygbolagen ämnar Finnair i och med avtalet ordna direkta reguljärflyg till Puerto Plata under vintersäsongen 2017.

I Dominikanska republiken finns det åtta internationella flygplatser och 31 mindre flygplatser. Omkring 5,6 miljoner (år 2015) turister anländer årligen med flyg till landet, av vilka största delen anländer till flygplatserna i Punta Cana (52 %), Santo Domingo (28 %) och Santiago (10 %). Direkt flygtrafik till Dominikanska republiken förekommer främst från Nord- och Sydamerika samt från de övriga karibiska länderna. Största delen av de resenärer som kommer till landet är från USA (41 %), Kanada (15 %) samt Tyskland (5 %) och Frankrike (5 %).

Dominikanska republikens nationella flygbolag är numera PAWA (Pan Am World Airways) Dominicana, som inledde trafiken 2007 men som grundades 2002 som ett dotterbolag till Pan American World Airlines. Det förra nationella flygbolaget Dominicana de Aviación var tvunget att lägga ner sin verksamhet 1995 på grund av den ekonomiska kris som drabbat landet. De viktigaste flygbolag som flyger till Dominikanska republiken är bl.a. American Airlines, Delta Airlines, Air France KLM, British Airways och JetBlue Airways.

Finland och Dominikanska republiken paraferade det bilaterala luftfartsavtalet den 21 oktober 2015 i Antalya i Turkiet i samband med bilaterala förhandlingar om luftfartsavtalet. Avtalet undertecknades 24 oktober 2016. Finland har inte haft något bilateralt avtal med Dominikanska republiken förut.

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 om yttre förbindelser 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 om yttre förbindelser kan en medlemsstat ingå ett luftfartsavtal med ett tredjeland, om avtalet innehåller de standardklausuler som avses i förordningen och som medlemsstaterna och kommissionen till-

sammans gjort upp och fastställt för att säkerställa att medlemsstaternas flygbolag behandlas likvärdigt. Enligt förordningen om yttre förbindelser ska medlemsstater när de ingår luftfartsavtal med tredjeländer meddela förhandlingsresultatet till kommissionen. Om avtalet innehåller de relevanta standardklausulerna tillåter kommissionen att avtalet ingås.

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 3 maj 2016 godkänt förhandlingsresultatet mellan Finland och Dominikanska republiken. Avtalet innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet. Artiklarna 1–5, 7–11 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.

I artikel 2 finns bestämmelser om beviljande av rätt att bedriva trafik. Beviljande av rätt att bedriva trafik är en fråga som gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och kan därför anses höra till området för lagstiftningen i Finland. Trafikrättigheterna omfattas av statens suveränitet, och beviljande av trafikrättigheter kan inte anses vara en fråga som är av liten betydelse. Således är det fråga om ett sedvanligt fördrag om vars godkännande republikens president beslutar med stöd av 93 § 1 mom. i grundlagen.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Syftet med regeringspropositionen är att sätta i kraft avtalet mellan Finland och Dominikanska republiken 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 luftfartsmarknaden 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 trafikrättigheter 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. Bestämmelserna i avtalet erbjuder dem som bedriver trafik i båda länderna ömsesidig frihet att bedriva lufttrafik mellan länderna och genom dem samt från länderna till tredjeländer.

4 Propositionens konsekvenser

Avtalet har inga konsekvenser som utsträcker sig till statsbudgeten. Luftfartsavtalet är förenligt med näringslivets intressen, eftersom regelbundna flygförbindelser möjliggör en ökad export och stöder finländska företags konkurrenskraft genom förbättrade förutsättningar för företagande samt öppnar nya möjligheter för flygtrafik mellan Finland och Dominikanska republiken. Enligt planerna ska de reguljära flygförbindelserna mellan Finland och Dominikanska republiken inledas vintern 2017.

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

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

5 Beredningen av propositionen

Finland och Dominikanska republiken förhandlade om ett bilateralt luftfartsavtal den 21 oktober 2015 i Antalya i Turkiet, och avtalet paraferades efter förhandlingarna.

Europeiska kommissionen godkände förhandlingsresultatet den 3 maj 2016 i enlighet med förordningen om yttre förbindelser. Avtalet undertecknades den 24 oktober 2016.

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

Finnair Abp understödde regeringspropositionen och föreslog en precisering av propositionens finska språkversion. Den finska avtalstexten har preciserats i enlighet med propositionen.

Centralhandelskammaren förhöll sig positivt till regeringens proposition och anser att avtalet är förenligt med näringslivets intressen.

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

Enligt utrikesministeriet motsvarar propositionen de krav som enligt den gällande grundlagen ska ställas på regeringspropositioner som gäller godkännande av internationella förpliktelser. Ministeriet framförde i sitt utlåtande observationer av teknisk natur, som alla har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Finansministeriet framförde i sitt utlåtande observationer om detaljmotiveringen till de artiklar i avtalet som gäller skatte- och tullfrihet. Kompletteringsförslagen har beaktats i den fortsatta beredningen.

Justitieministeriet hade inga kommentarer om propositionen.

De övriga medlemmarna i lufttrafiksnätverket hade inga kommentarer om propositionen.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

I avtalets ingress konstaterar Finland och Dominikanska republiken 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 luftfartsorganisationen ICAO:s standardavtalsklausuler.

Artikel 2. Beviljande av rättigheter. I artikeln föreskrivs det i enlighet med Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO:s standardavtalsklausuler om den ömsesidiga rättigheten för dem som bedriver trafik i båda länderna att transportera passagerare, frakt och post över länderna, mellan länderna och genom dem samt från länderna till tredjeländer. I enlighet med internationell praxis förbjuder artikeln cabotage, dvs. trafik mellan orter på den andra partens territorium. Närmare bestämmelser om flygrutterna finns i bilagan till avtalet. I bilagan föreskrivs det dessutom att vardera parten på den andra partens begäran ska lämna uppgifter som gäller flygbolagens trafik.

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 modellklausul och gör det möjligt att utse ett i Finland etablerat EU-bolag att bedriva trafik från Finland. I artikeln begränsas inte ägandet av flygbolag. När ett flygbolag har utsetts och beviljats trafiktillstånd, kan det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att det iakttar alla tillämpliga bestämmelser i avtalet. I Finland föreskrivs det om beviljande av trafiktillstånd och om de nationella myndigheternas behörighet i samband med detta i 6 kap. i luftfartslagen (864/2014).

Artikel 4. Återkallande av tillstånd. Enligt artikeln har vardera parten rätt att vägra bevilja trafiktillstånd, om de villkor för beviljande av tillstånd som nämns i artikel 3 inte uppfylls, eller rätt att återkalla ett trafiktillstånd, om flygbolaget har försummat att iaktta de lagar och föreskrifter som anges i artikel 5 i avtalet. Artikel 4.1 a baserar sig på en EU-modellklausul. Om ett återkallande av tillstånd eller en begränsning av trafikerättigheterna inte är nödvändig 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 de avtalslutande 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 ska bestämmelserna i detta avtal enligt artikel 6.7 inte hindra Finland från att på ett icke-diskriminerande

sätt ta ut skatter, tullar och avgifter på flygbränsle som tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett flygbolag utsett av Dominikanska republiken 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.

I artikel 7.5 anges det att parterna får kräva att flygbolagen, innan de inleder sin flygtrafik, ska meddela den andra partens myndigheter för kännedom sina trafikprogram, sina tidtabeller och de typer av luftfartyg som kommer att användas. Den administrativa börda som följer av anmälningskravet ska minimeras och luftfartsmyndigheterna ska behandla alla meddelanden utan dröjsmål.

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 jämnt 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 organ 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.

Artikel 12. Flygsäkerhet. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln om åtgärder som den andra parten får vidta om den märker brister i säkerheten eller annars har behov av att förhandla 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 som gäller luftfartsskydd och 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. Det föregående gäller emellertid inte artiklarna 12 och 13, där det föreskrivs särskilt om samrådsförfarande.

Enligt artikel 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 8 utgör förfarandet inget hinder för en fortsatt tillämpning av ett samrådsförfarande, senare användning av skiljeförfarande eller uppsägning av avtalet enligt artikel 19. Dessutom innehåller artikeln bestämmelser om kostnaderna för skiljeförfarande.

Artikel 17. Ändringar. I artikeln föreskrivs det 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.

I den andra punkten i artikeln bestäms det om ändring av bilagan. Ändringar i bilagan träder i kraft i enlighet med nationella lagar och föreskrifter.

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 specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

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 att dessa krav har uppfyllts genom utväxling av diplomatiska noter. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det senaste meddelandet har tagits emot. 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 medlemsstaterna

Genom förordningen om yttre förbindelser har man skapat en mekanism genom vilken Europeiska unionen under vissa villkor tillåter att medlemsstaten ingår luftfartsavtal som med tanke på sitt innehåll till vissa delar hör till unionens exklusiva behörighet. Medlemsstaten förhandlar och ingår avtal med ett tredjeland under eget namn också till den del behörigheten i regel hör till unionen. Med hänsyn till förordningen om yttre förbindelser är det alltså inte fråga om ett traditionellt blandat avtal som innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet och där både unionen och dess medlemsstater är parter. Det är inte heller fråga om ett sådant avtal som Europeiska unionens medlemsstater förbinder sig till på unionens vägnar (GrUU 16/2004 rd). Med hänsyn till det nationella förfarandet för godkännande och ikraftträdande som anges i 8 kap. i grundlagen är det i sin helhet fråga om ett avtal som Finland ingått. Beslutet om att förbinda sig till avtalet, förutsatt att detta sker inom ramen för det bemyndigande som unionen godkänt, ska likaså helt och hållet fattas av Finland. Dessutom har grundlagsutskottet gett ett utlåtande (GrUU 7/2012 rd) om regeringens proposition till riksdagen om godkännande av protokollet om ändring av luftfartsavtalet med Ryska federationen samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen. Enligt utlåtandet krävs riksdagens godkännande för protokollet om ändring av ifrågavarande luftfartsavtal. Således begärs det att riksdagen godkänner avtalet i sin helhet och sätter i kraft de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Ett tillstånd i enlighet med förordningen om yttre förbindelser behövs från kommissionen för ingående av avtal när det gäller de avtalsbestämmelser som på det sätt som beskrivs ovan till sitt innehåll i regel omfattas av unionens exklusiva behörighet. I och med den antagna unionslagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande.

Huvuddelen av denna lagstiftning har antagits som direkt bindande förordningar. Medlemsstaternas nationella behörighet begränsas då närmast till hur medlemsstaterna ordnar de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna förutsätter i respektive fall. Förordningar som gäller de frågor som täcks av luftfartsavtalet mellan Finland och Dominikanska republiken 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 flygtrafiktjänster samt förordning (EU) nr 598/2014 som gäller rapportering av händelser. Dessutom har bestämmelser på direktivnivå antagits bl.a. om marktjänster (96/67/EEG, nedan direktivet om marktjänster) 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 EUF-fördraget och bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser. På bestämmelserna i avtalet tillämpas dessutom Europeiska unionens konkurrensregler (artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget). Trots behörighetsfördelningen godkänner riksdagen, såsom det konstateras ovan, avtalet i sin helhet eftersom det enligt grundlagsutskottet (GrUU 7/2012 rd) i sin helhet är fråga om ett avtal som Finland har ingått.

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

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

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 vil-

ket 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 på 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 det i 6 kap. i luftfartslagen, och bestämmelserna 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 utfärdas bestämmelser om statliga skatter och avgifter genom lag. I artikel 6.3 bestäms det 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. Tullarna hör till Europeiska unionens exklusiva behörighet och bestämmelser om tullbefrielse finns i rådets förordning (EG) nr 1186/2009 om upprättandet av ett gemenskapssystem för tullbefrielse.

I artikel 7 i avtalet bestäms det om flygtrafikens kapacitet och meddelande om 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. Ett flygbolag som utsetts enligt artikeln beslutar om priserna för lufttrafik på grundval av marknadsmässiga och kommersiella överväganden. 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 utlänningslagen (301/2004) och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Artikel 10 gäller lufttrafikföretagens rättigheter att organisera sina marktjänster på flygplatserna. Om dem föreskrivs i 8 kap. i luftfartslagen i överensstämmelse med direktivet om marktjänster, 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 12, som gäller flygsäkerhet, hänför sig till Trafiksäkerhetsverkets behörighet att som nationell civil luftfartsmyndighet 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 där 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 det 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 en fortsatt tillämpning av ett samrådsförfarande. Vid förmedlingsförfarandet kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen avgöras 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 överenskommits dessa myndigheter emellan. I grundlagen finns det inte några bestämmelser om delegering av behörigheten att ingå fördrag. I motiveringen till grundlagen och i grundlagsutskottets praxis har det emellertid ansetts att behörigheten att ingå avtal i begränsad utsträckning och exceptionellt kan överföras på andra myndigheter genom lag. En förutsättning är att bemyndigandet begränsar sig till ramarna för den förpliktelse som bemyndigandet gäller och att det inte innebär ett bemyndigande att avtala om sådana ändringar i avtalsförhållandet som påverkar huvudförpliktelsens natur eller målsättning eller om saker som enligt grundlagen hör till riksdagens behörighet. En delegering av behörigheten att ingå avtal till myndigheter kan således närmast gälla tekniska justeringar eller kompletteringar av huvudförpliktelsen eller ordnande av detaljerna för samverkan mellan myndigheterna (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2004 rd, GrUU 48/2005 rd). Enligt regeringens uppfattning innehåller artikel 2 i avtalet huvudförpliktelser för parterna att säkerställa utsedda flygbolag vissa rättigheter. Bestämmelserna kan anses omfatta grunderna för rättigheterna i fråga.

Bilagan till avtalet innehåller bestämmelser av mer teknisk natur som kompletterar bestämmelserna i avtalet, bl.a. om flyglinjer och marknadsföringssamarbete samt om förutsättningarna för de trafikeringsrättigheter som behövs för flygbolag som deltar i arrangemangen och arrangemang i fråga om information till kunder och om anmälningsförfaranden. Enligt regeringens uppfattning innebär delegeringsbestämmelsen i artikel 17.2 inte något bemyndigande att avtala om ändringar som påverkar de i artikel 2 avsedda huvudförpliktelseernas 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. Avtalet kan inte anses innehålla bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och lag-

förslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. i grundlagen. 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 Santo Domingo den 24 oktober 2016 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och Dominkanska republikens regering om luftfart.

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

Lagförslag

Lag

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

I enlighet med riksdagens besluts föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Santo Domingo den 24 oktober 2016 mellan republiken Finlands regering och Dominikanska republikens regering ingångna avtalet om luftfart gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

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

Helsingfors den 1 juni 2017

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

Fördragstext

AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH DOMINIKANSKA REPUBLIKENS REGERING OM LUFTFART

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

Republiken Finlands regering och Dominikanska republikens regering, nedan "parterna",

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

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

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

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

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

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

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

som önskar underlätta utvidgningen av internationella lufttrafikmöjligheter,

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

som önskar säkerställa en hög nivå för flygsäkerheten och luftfartsskyddet i den internationella lufttrafiken och som uttrycker sin djupa oro över sådana handlingar och hot mot luftfartygens säkerhet som kan äventyra säkerheten för personer eller egendom, inverka negativt på bedrivandet av lufttrafik och undergräva allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

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

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

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Have agreed as follows:

har enats om följande:

Artikel 1

Definitioner

Om inget annat anges, avses i detta avtal med termen

1. "luftfartsmyndigheter" i fråga om Finland den finska civila luftfarsmyndigheten och i fråga om Dominikanska republiken Civil Aeronautics Board och andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som för närvarande sköts av nämnda luftfartsmyndigheter eller liknande uppgifter,

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

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

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

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

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

Article 1

Definitions

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

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

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

3. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both 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 Parties;

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

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

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

7. "territorium" i fråga om en stat landområden och de territorialvatten som finns i närheten av dem samt luftrummet ovanför dem, vilka omfattas av den berörda statens självbestämmanderätt,

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

9. "Europeiska unionens grundfördrag" fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

7. "Territory", in relation to a State, means the land areas and territorial waters adjacent thereto and airspace above them, under the sovereignty of that State;

8. "User charges" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities; and

9. "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

Artikel 2

Beviljande av rättigheter

1. Vardera parten beviljar den andra parten följande rättigheter i fråga om internationell lufttrafik:

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

2. Vardera parten beviljar den andra parten i detta avtal specificerade rättigheter att bedriva internationell lufttrafik på de linjer som specificeras i bilagan till detta avtal. Denna trafik och dessa linjer kallas nedan "överenskommen trafik" respektive "specificerade linjer". Det eller de flygbolag som utsetts av den ena 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 partens territorium på de orter som specificeras 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.

De rättigheter som fastställs i leden a och b i punkt 1 garanteras också andra av parternas

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights in respect of international air services:

- 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 Party grants to the other 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 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 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.

The rights specified in paragraphs a) and b) of paragraph 1 above, will also be guaranteed

flygbolag än de som utsetts.

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) koppla ihop olika flygnummer med ett och samma luftfartygs flygning,

c) på linjerna trafikera till orter som ligger bakom destinationsorten, till mellanliggande orter och till orter som ligger bortom destinationsorten samt mellan orter som ligger inom parternas territorier, genom att kombinera dem hur som helst och i vilken ordning som helst,

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

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

f) trafikera till en ort bakom vilken ort som helst inom dess territorium antingen genom att byta eller genom att inte byta luftfartyg eller flygnummer och tillhandahålla och marknadsföra till allmänheten sådan transittrafik,

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

h) transportera transittrafik genom den andra partens territorium, och

i) kombinera trafik för befordran med samma luftfartyg oberoende av var trafiken har sitt ursprung,

utan begränsningar i fråga om riktning eller geografiska begränsningar, och utan att förlora sin rätt att bedriva trafik som annars tillåts enligt detta avtal, förutsatt att flygförbindelsen betjänar en ort inom den 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 parten utsett flygbolag att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare, frakt och post

to non-designated airlines of each Party.

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

a. Operate flights in either or both directions;

b. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

c. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

d. Omit stops at any point or points;

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

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

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

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

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

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

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

5. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on a designated airline of one Party the right of taking on, in the territory of the other Party, passengers, cargo and

för befordran mot ersättning eller avgift till en annan ort inom den andra partens territorium.

mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Party.

Artikel 3

Article 3

Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd

Designation and Authorisation

1. Vardera 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 parten ska meddelas om detta på diplomatisk väg. Av utseendet ska det framgå i vilken omfattning flygbolaget har tillstånd att bedriva den lufttransport som fastställs i detta avtal.

1. Each 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 Party through diplomatic channels and shall identify the extent to which the airline is authorised to conduct the type of air transport specified in this Agreement.

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

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

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Finland

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

i) bolaget är etablerat inom Finlands territorium i enlighet med Europeiska unionens grundfördrag och har en operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk, och

(i) it is established in the territory of Finland under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and

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

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

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Dominikanska republiken

b) in the case of an airline designated by the Dominican Republic;

i) bolaget är etablerat inom Dominikanska republikens territorium och har ett tillstånd utfärdat i enlighet med lagstiftningen i Dominikanska republiken, och

(i) it is established in the territory of the Dominican Republic and is licensed in accordance with the applicable law of the Dominican Republic, and

ii) Dominikanska republiken utövar och

(ii) the Dominican Republic has and main-

upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget,

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

3. När ett flygbolag på detta sätt har utsetts och beviljats trafiktillstånd, får det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att det utsedda flygbolaget uppfyller villkoren enligt de lagar och föreskrifter som den part som mottagit utseendet normalt tillämpar på internationell flygtrafik.

tains effective regulatory control of the airline;

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

3. When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party receiving the designation.

Artikel 4

Återkallande av tillstånd

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

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Finland

i) flygbolaget inte är etablerat inom Finlands territorium i enlighet med Europeiska unionens grundfördrag eller det inte har en giltig operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk, eller

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

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Dominikanska republiken

i) bolaget inte är etablerat inom Dominikanska republikens territorium och inte har tillstånd utfärdat i enlighet med lagstiftningen i Dominikanska republiken, eller

ii) Dominikanska republiken inte upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget, eller

c) flygbolaget har försummat att iaktta de

Article 4

Revocation of Authorisation

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

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

(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 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 designated by the Dominican Republic:

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

(ii) the Dominican Republic is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

c) that airline has failed to comply with the

lagar och föreskrifter som avses i artikel 5 i detta avtal.

2. Om ett omedelbart återkallande av tillstånd eller begränsande av rättigheter enligt punkt 1 i denna artikel 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 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

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

2. En parts lagar och föreskrifter om tillträde till, uppehåll i eller avgång från dess territorium i fråga om passagerare, besättning, frakt eller post, såsom formaliteter 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 parten har utsett.

3. Passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik genom en 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 flygplan-skapningar.

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

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 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 Parties.

Article 5

Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one 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 Party.

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

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either 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 Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air services in the application of its immigration, customs, quarantine and

motsvarande föreskrifter.

similar regulations.

Artikel 6

*Befrielse från skatter, tullar och andra
avgifter*

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

2. Befriade från de skatter, tullar och avgifter som avses i punkt 1 i denna artikel, med undantag för avgifter som baserar sig på kostnader för en tillhandahållen tjänst, är liksom följande varor:

a) luftfartygs rimliga förråd som tagits ombord inom den ena partens territorium för att 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 partens territorium för underhåll eller reparation av luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett flygbolag som utsetts av den andra parten,

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

d) flygbolagets dokument, såsom flygbiljetter och flygfraktsedlar samt rimliga mängder

Article 6

*Exemption from Taxes, Customs Duties and
other Charges*

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one 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 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 Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Party;

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

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

d) airline documents, such as tickets and air waybills, as well as publicity and promotional material within reasonable limits, intended

reklam- och promotionsmaterial för att användas av ett flygbolag som utsetts av den ena parten och som förs in till den andra partens territorium.

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

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

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

6. De undantag som anges i denna artikel ska också gälla när ett flygbolag som har utsetts av den ena parten har ingått avtal med ett annat flygbolag om lån eller överföring inom den andra partens territorium av varor som specificeras i punkterna 1 och 2 i denna artikel, förutsatt att detta andra flygbolag också beviljats sådana befrielser av denna andra part.

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

for use by a designated airline of one Party and introduced into the territory of the other Party.

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

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline of one Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that 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 Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

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

Artikel 7

Bestämmelser om kapacitet

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

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

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

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

5. Vardera parten får kräva att de flygbolag som utsetts av den andra parten meddelar sina 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.

Article 7

Capacity provisions

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

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

3. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by a designated airline of the other 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 Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

5. Each Party may require the filing of traffic programmes and individual flights or operational plans by the designated airlines of the other 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 parten ska låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden. Parterna får ingripa i prissättningen endast för att

Article 8

Pricing

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

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 statsbidrag eller statsstöd.

2. Vardera parten får kräva att den andra partens utsedda flygbolag meddelar dess luftfartsmyndighet de priser som bolaget tar ut för trafik till eller från den andra partens territorium. Ett krav på att vardera partens flygbolag meddelar priserna ska framföras senast trettio (30) dagar före den tidpunkt priserna är avsedda att tas i bruk. I enskilda fall kan en kortare tidsfrist än normalt tillåtas för meddelandet. Ingendera parten får kräva att den andra partens utsedda flygbolag ska meddela de priser som den faktiska transportören tar ut av allmänheten, om det inte på icke-diskriminerande grunder är nödvändigt i informationssyfte.

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

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

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 airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each 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 of the other Party. Notification or filing by the airlines of both 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 Party shall require the notification or filing by a designated airline of the other 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 Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a designated airline of either Party for international air transportation.

4. If a Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline of the other 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 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 Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each 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 parts utsedda flygbolag har rätt att inom den andra 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 flygbolagets verksamhet.

2. De flygbolag som en part utsett ska ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster genom anlåtande av sina egna transportdokument inom båda parternas territorier, antingen direkt eller genom ombud, i lokal valuta eller i någon annan fritt konvertibel valuta. Vardera parten ska avhålla sig från att begränsa rätten för flygbolag som utsetts av den andra parten att sälja, och för någon person att köpa, sådana transporttjänster.

3. Parten ska bevilja den andra 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 samt bestämmelser som normalt tillämpas på överföringar av detta slag får hänföras till dem.

Artikel 10

Markttjänster

Varje utsett flygbolag har rätt att tillhandahålla sina egna markttjänster på den andra 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 partens territori-

Article 9

Airline Representation and Sales

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

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

3. Each Party shall grant to a designated airline of the other 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 and any rules normally applied to such transfers, be subject to any charge, limitation or delay.

Article 10

Ground handling

Each designated airline shall have the right to provide their own ground handling services in the territory of the other 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

um hindrar utläggning på entreprenad av dessa tjänster eller begränsar utläggningen eller egenhanteringen, ska varje utsett flygbolag behandlas jämlit i fråga om användning av egenhantering och marktjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer.

of one Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Artikel 11

Användaravgifter

1. Ingendera parten påför eller tillåter att den andra partens utsedda flygbolag påförs högre användaravgifter eller sämre villkor än vad parten har påfört sina egna flygbolag som bedriver liknande internationell lufttrafik.
2. De användaravgifter som en parts behöriga organ tar ut av den andra partens utsedda flygbolag ska vara rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande.
3. Parterna ska inom sitt territorium främja samråd om användaravgifterna mellan de behöriga myndigheterna och de flygbolag som använder tjänster och anläggningar.

Article 11

User Charges

1. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party higher user charges, or other less favourable terms than they are imposing on their own airlines which operate similar international services.
2. User charges imposed by the competent bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable and non-discriminatory.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent authorities of its territory and the airlines that use its services and facilities on user charges.

Artikel 12

Flygsäkerhet

1. En part får när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer som den andra parten iakttar i fråga om luftfartsanläggningar, flygbesättning, luftfartyg och flygverksamhet. Sådant samråd ska inledas inom trettio (30) dagar efter det att begäran framställdes.
2. Om en part efter ett sådant samråd finner att den andra 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 den andra parten meddela dessa iakttagelser och de åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla de berörda normerna av Interna-

Article 12

Flight Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained by the other 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 Party finds that the other 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 Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with those ICAO standards. The other Party shall then

tionella civila luftfartsorganisationen. Den andra parten ska vidta lämpliga korrigerande åtgärder inom en överenskommen tidsfrist.

take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. I enlighet med artikel 16 i konventionen avtalas också att parternas bemyndigade representanter, medan luftfartyget är inom partens territorium, ska kunna utföra inspektioner i vilket luftfartyg som helst som används av den andra partens flygbolag eller på dess vägnar i trafik till eller från partens territorium, förutsatt att detta inte leder till en oskälig försening för användningen av luftfartyget. 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.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of the other Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorised representatives of the other 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. Om det för att säkerställa flygsäkerheten är nödvändigt att vidta brådskande åtgärder, förbehåller sig vardera parten rätten att omedelbart ändra eller tillfälligt återkalla trafiktillståndet för den andra partens flygbolag.

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

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

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

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

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

7. Where one Party has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by a third State, the rights of the other 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 authori-

iktillståndet för flygbolaget i fråga.

sation of that airline.

Artikel 13

Luftfartsskydd

1. Parterna bekräftar, i överensstämmelse med sina rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt, att deras skyldighet gentemot varandra att skydda civil luftfart mot handlingar avseende olagligt ingripande utgör en integrerad del av detta avtal. Utan att begränsa allmängiltigheten i fråga om deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt ska parterna i synnerhet handla i överensstämmelse med bestämmelserna i den i Tokyo den 14 september 1963 undertecknade konventionen rörande brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg, i den i Haag 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 eller något annat multilateralt avtal som gäller säkerhetsåtgärder inom den civila luftfarten och som är bindande för parterna.

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

3. Parterna ska som ett minimikrav handla i enlighet med de bestämmelser och de tekniska krav om luftfartsskydd som

Article 13

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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 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, and any other convention or protocol relating to civil aviation security which is binding on both Parties.

2. The 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 Parties shall, as a minimum, act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established

fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och intagits som bilagor till konventionen i den omfattning sådana bestämmelser och krav är tillämpliga för parterna. Parterna ska kräva att operatörer av sådana luftfartyg som införts i deras register eller sådana luftfartygsoperatörer vars huvudsakliga verksamhetsställe eller stadigvarande hemort är inom den ena partens territorium eller som är etablerade inom Finlands territorium i enlighet med Europeiska unionens grundfördrag och fått operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk samt de som upprätthåller flygplatser inom deras territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser om luftfartsskydd.

4. Vardera parten går med på att sådana luftfartygsoperatörer åläggs att iaktta de bestämmelser och krav om luftfartsskydd som avses i punkt 3 och som den andra parten kräver att iakttagas vid ankomst till, avgång från och under uppehåll inom denna andra parts territorium. I fråga om ankomst till, avgång från och uppehåll inom Finlands territorium krävs av luftfartygsoperatörerna att de iakttar bestämmelserna om luftfartsskydd i Europeiska unionens regelverk. Vardera parten ska se till att verkningfulla åtgärder effektivt tillgrips inom 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 parten ska också ge en välvillig behandling av varje begäran av den andra parten om särskilda säkerhetsåtgärder som kan anses vara skäligen för att bemöta ett bestämt hot.

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

6. När en part har skälig anledning att tro att den andra parten inte följer bestämmelserna

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 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 license in accordance with European Union law and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each 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 Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other 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 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 Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the 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 Party has reasonable grounds to

om luftfartsskydd i denna artikel, får den förstnämnda partens luftfartsmyndigheter begära omedelbart samråd med den andra partens luftfartsmyndigheter. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från begäran, får trafiktillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för den andra partens utsedda flygbolag återkallas permanent eller tillfälligt, begränsas eller förses med villkor. Om en nödsituation kräver det får en part vidta tillfälliga åtgärder innan tidsfristen på femton (15) dagar har löpt ut. Åtgärder i enlighet med denna punkt ska avbrytas så snart som den andra parten åter iakttar skyddsbestämmelserna i denna artikel.

believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other 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 Party. When required by an emergency, a 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 Party with the security provisions of this Article.

Artikel 14

Intermodala transporttjänster

Trots vad som sägs i andra bestämmelser i detta avtal, ska vardera 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 parternas territorium eller tredjeländer, inbegripet transport till eller från samtliga flygplatser som tillhandahåller tulltjänster, och de har i förekommande fall rätt att 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. Flygbolagen får, om de så önskar, själva utföra sina egna land- eller sjötransporter eller ingå avtal om dem med andra företag som bedriver land- eller 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 befraktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

Article 14

Intermodal Services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airlines and indirect providers of cargo transportation of both 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 Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air services. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Artikel 15

Rättvis konkurrens

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

Article 15

Fair competition

Each 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 Party.

Artikel 16

Samråd och tvistlösning

1. I en anda av nära samverkan kan 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 överenskommits mellan luftfartsmyndigheterna.

2. Om meningsskiljaktigheten inte kan lösas genom samråd kan den med undantag av meningsskiljaktigheter i fråga om artikel 12 (Flygsäkerhet) och artikel 13 (Luftfartsskydd) på någondera partens begäran hänskjutas till en förmedlare eller en förlikningsnämnd för avgörande. En sådan förmedlare eller nämnd kan användas för förmedling, för konstaterande av sakinnehållet i tvisten eller för att rekommendera en korrigerande eller lösning.

3. Parterna ska på förhand komma överens om arbetsordningen för förmedlaren eller nämnden, huvudprinciperna i verksamheten eller bedömningsgrunderna samt om villkoren för att anlita en förmedlare eller en 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

Article 16

Consultations and Settlement of Disputes

1. In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of either 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, except those that may arise in relation to Article 12 (Safety) and Article 13 (Aviation Security) may, at the request of either Party be submitted to a mediator or a dispute settlement panel. Such a mediator or panel may be used for mediation, determination of the substance of the dispute or to recommend a remedy or resolution of the dispute.

3. The 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.

snabbt förfarande.

4. Förmedlaren eller nämndens ledamöter kan utses bland personerna i den förteckning över kompetenta sakkunniga 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 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. 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. Parterna ska samarbeta i god tro för att främja förmedlingsförfarandet och för att genomföra förmedlarens eller nämndens beslut eller konstaterande, om de inte på förhand kommer överens om en annan bindande verkan för beslutet eller konstaterandet. Om parterna på förhand har kommit överens om att endast begära ett konstaterande av sakinnehållet, ska de använda dessa fakta vid lösningen av tvisten.

7. Kostnaderna för detta förfarande ska uppskattas 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 skiljeförfarande eller uppsägning av avtalet enligt artikel 19.

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 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 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 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 Parties agree in advance to request only a determination of the facts, they shall use those 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.

9. Om det beslutas att skiljeförfarande ska tillämpas, sker det genom en skiljedomstol som består av tre skiljemän, av vilka parterna utser var sin skiljeman och de två skiljemännen utser en tredje. Vardera parten ska utse en skiljeman inom sextio (60) dagar från det att en part av den andra parten har mottagit en på diplomatisk väg framställd begäran om biläggande av tvisten med hjälp av en skiljedomstol. Den tredje skiljemannen ska utses inom sextio (60) dagar från denna tidpunkt. Om en av parterna inte utser en skiljeman inom den angivna tiden, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den angivna tiden, får någondra av parterna begära att ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd gör utnämningen av den skiljeman eller de skiljemän som förutsätts. Om ordföranden för Internationella civila luftfartsorganisationens råd har samma nationalitet som någondra parten, kan en begäran om att göra de behövliga utnämningarna framställas till en sådan vice ordförande i Internationella civila luftfartsorganisationen som är medborgare i tredjeland. I detta fall ska den tredje skiljemannen vara medborgare i ett tredjeland och verka som ordförande i skiljedomstolen. På skiljeförfarandet tillämpas punkterna 5–7.

9. When arbitration is chosen to be used, the arbitration will be performed by an Arbitral Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt of a notice by either Contracting Party from the other through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such Tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further sixty (60) days. If either Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the president of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint the arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either Contracting Party, the Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization, who is the national of a third state, may be asked to make the necessary appointments. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of the Arbitral Tribunal. 5-7 paragraphs shall also apply to arbitration.

Artikel 17

Ändringar

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

2. Trots vad som bestäms i punkt 1 i denna ar-

Article 17

Amendments

1. If either of the Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be approved by each Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Parties have notified each other through diplomatic channels that these procedures have been complied with.

2. Notwithstanding the provisions of para-

tikel kan ändringar som endast hänför sig till bilagan avtalas genom en överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter, och de träder i kraft i enlighet med vad som dessa parter överenskommer enligt sina nationella lagar och föreskrifter.

graph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Parties and shall become effective as agreed between them subject to their national laws and regulations.

Artikel 18

Multilateral konventioner

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

Article 18

Multilateral Conventions

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

Artikel 19

Uppsägning av avtalet

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

2. I ett sådant fall upphör avtalet att gälla tolv (12) månader efter den dag då den andra parten tog emot underrättelsen, om inte parterna kommer överens om återkallande av uppsägningen före utgången av denna tidsfrist. Om den andra 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 Party may at any time give notice to the other 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 Party unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties prior to the expiry of such period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other 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 luftfart-

Article 20

Registration with ICAO

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

sorganisationen.

Artikel 21

Ikraftträdande

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

Upprättat i Santo Domingo den 24 oktober 2016 i fyra exemplar på finska, svenska, spanska och engelska språken, som alla har samma giltighet. Om det uppstår avvikande tolkningar, ska den engelska texten ha företräde i förhållande till de andra språkversionerna.

För Republiken Finlands regering
För Dominikanska republikens regering

Article 21

Entry into force

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

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

Done at Santo Domingo on 24 October 2016, in four originals in the Finnish, Swedish, Spanish and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Samuli Virtanen

For the Government of the Republic of Finland

For the Government of the Dominican Republic

Bilaga

**till avtalet mellan Republiken Finlands regering och
Dominikanska republikens regering om luftfart**

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

<u>Avgångsorter</u>	<u>Mellanliggande orter</u>	<u>Destinationsorter</u>	<u>Bortomliggande orter</u>
Vilken ort som helst i Dominikanska republiken	Vilken ort som helst	Vilken ort som helst i Finland	Vilken ort som helst

Flygbolag utsedda av Dominikanska republiken kan när som helst utöva femte frihetens trafikrättigheter på vilken som helst mellanliggande ort och/eller ort som ligger bortom destinationsorten. Mellanliggande orter och bortomliggande orter kan fritt väljas och ändras av Dominikanska republikens flygbolag, och flygbolaget ska meddela dem till Finlands luftfartsmyndigheter.

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

<u>Avgångsorter</u>	<u>Mellanliggande orter</u>	<u>Destinationsorter</u>	<u>Bortomliggande orter</u>
Vilken ort som helst i Finland	Vilken ort som helst	Vilken ort som helst i Dominikanska republiken	Vilken ort som helst

Flygbolag utsedda av Finland kan när som helst utöva femte frihetens trafikrättigheter på vilken som helst mellanliggande ort och/eller ort som ligger bortom destinationsorten. Mellanliggande orter och bortomliggande orter kan fritt väljas och ändras av Finlands flygbolag och flygbolaget ska meddela dem till Dominikanska republikens luftfartsmyndigheter.

3. Flygbolag utsedda av en part kan i enlighet med den utseende partens lagar och föreskrifter delta i gemensamma marknadsföringsarrangemang, såsom kvotreservering och användning av gemensamma linjekoder

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

b) med tredje parts flygbolag; om en sådan tredje part inte bemyndigar eller tillåter motsvarande arrangemang mellan den andra partens utsedda flygbolag och andra flygbolag i trafiken till, från eller via ett sådant tredjeland, är parterna inte skyldiga att godkänna sådana arrangemang.

De ovannämnda föreskrifterna förutsätter dock

a) att de flygbolag som deltar i sådana arrangemang har de trafikrättigheter som behövs, och

b) att alla flygbolag uppfyller de krav som tillämpas på sådana arrangemang i fråga om information till kunder och anmälningsförfaranden.

CHARTERFLYGNING

Parterna godkänner ömsesidigt utan dröjsmål att den andra partens flygbolag flyger charter, som den andra parten har beviljat behövligt tillstånd för i enlighet med vardera partens lagstiftning samt detta avtals bestämmelser om avgifter för flygbolag, affärsmöjligheter, lagar och föreskrifter, tillståndsbevis och intyg, luftfartsskydd och flygsäkerhet, vilka tillämpas fullt ut på dessa flygbolag.

STATISTIK

Parternas luftfartsmyndigheter lämnar på begäran eller ombesörjer att de utsedda flygbolagen lämnar periodisk statistik eller annan statistik för fastställande av den trafikmängd som de utsedda flygbolagen har befordrat i den överenskomna trafiken.

MEDDELANDE OM FLYGTIDTABELLER

1. Parterna får kräva att flygtidtabellerna för vardera partens utsedda flygbolag meddelas. Meddelande kan krävas tidigast fyrtiofem (45) dagar innan den avtalade trafiken inleds. Samma förfarande tillämpas på ändringar av tidtabeller.
2. Parten kan i enlighet med parternas nationella lagar och föreskrifter kräva att ett flygbolag meddelar de extra flygningar som den andra partens utsedda flygbolag vill göra utöver den meddelade flygtidtabellen inom avtalad trafik minst femton (15) dagar före flygningarna. Samma förfarande tillämpas på ändringar av flygningar.

ANNEX

Annex to the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Dominican Republic

1. Routes which may be operated by the designated airlines of the Dominican Republic, in both directions:

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any points in the Dominican Republic	Any points	Any points in Finland	Any points

The designated airline(s) of the Dominican Republic may, at any given time, exercise fifth freedom traffic rights to intermediate points and/or to beyond points. Such intermediate and beyond points may be freely chosen and altered by the airlines of the Dominican Republic and the airline shall notify accordingly to the aeronautical authorities of Finland.

2. Routes which may be operated by the designated airlines 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 the Dominican Republic	Any points

The designated airline(s) of Finland may, at any given time, exercise fifth freedom traffic rights to intermediate points and/or to beyond points. Such intermediate and beyond points may be freely chosen and altered by the airlines of Finland and the airline shall notify accordingly to the aeronautical authorities of Dominican Republic.

3. Any designated airline of one Party may subject to the laws and regulations of the Party designating it, 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 Party, or

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

The above provisions are, however, subject to the condition that:

(a) operating airlines in such arrangements hold the appropriate traffic rights and

(b) all the airlines meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing procedures.

CHARTER OPERATIONS

Each Party shall, on a reciprocal basis, give to the airlines of the other Party without delay approval to conduct charter operations that are duly authorized by the other Party, in accordance with the legislation of each Party and the provisions of this Agreement on Charges to the airlines, business opportunities, laws and regulations, licenses and certificates, Aviation Security and Safety, which will be fully applicable to them.

STATISTICS

The aeronautical authorities of each Party shall, on request, provide or cause the designated airlines to provide periodic or other statements of statistics to determine the amount of traffic carried by the designated airlines on the agreed services

FILING OF FLIGHT SCHEDULES

1. A Party may require notification or filing of flight schedules of the designated airline(s) of each Party. Such notification or filing may be required not more than forty five (45) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall be applied to any modification thereof.
2. A Party may require for supplementary flights, which the designated airline of the other Party wishes to operate on the agreed services outside the filed flight schedule, that the airline has to file them in accordance with the national laws and regulations of the Parties at least fifteen (15) days prior to the operation of those flights. The same procedure shall be applied to any modification thereof.