

FINLANDS FÖRFATTNINGSSAMLINGS FÖRDRAGSSERIE

Utgiven i Helsingfors den 26 oktober 2020

95/2020

(Finlands författningssamlings nr 709/2020)

Statsrådets förordning om avtalet med Sri Lanka om luftfart

I enlighet med statsrådets beslut föreskrivs med stöd av 2 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Sri Lanka om luftfart (634/2017):

1 §

Det i Colombo den 6 oktober 2016 mellan Republiken Finlands regering och Demokratiska socialistiska republiken Sri Lankas regering ingångna avtalet om luftfart är i kraft från den 11 december 2019 enligt vad som har avtalats.

Avtalet har godkänts av riksdagen den 20 juni 2017 och av republikens president den 8 september 2017. Noterna om godkännandet har utväxlats den 18 september 2020.

2 §

De bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen ska gälla som förordning.

3 §

Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Sri Lanka om luftfart (634/2017) träder i kraft den 26 oktober 2020.

4 §

Denna förordning träder i kraft den 26 oktober 2020.

Helsingfors den 22 oktober 2020

Kommunikationsminister Timo Harakka

Överinspektör Sofia Johansson

Fördragstext

AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH DEMOKRATISKA SOCIALISTISKA REPUBLIKEN SRI LANKA OM LUFTFART

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC SOCIALIST REPUBLIC OF SRI LANKA CONCERNING AIR SERVICES

Republiken Finlands regering ("Finland") och Demokratiska socialistiska republiken Sri Lanka ("Sri Lanka") (nedan "parterna"),

The Government of Republic of Finland ("Finland") and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka ("Sri Lanka") (hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

som är parter i konventionen angående internationell civil luftfart och transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer, öppnade för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, och

Being parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

som önskar ingå ett nytt avtal som kompletterar den ovannämnda konventionen i syfte att skapa lufttrafikförbindelser mellan territorierna och bortom dem,

Desiring to conclude a new agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

har enats om följande:

Have agreed as follows:

ARTIKEL 1

ARTICLE 1

Definitioner

Definitions

Om inget annat anges, avses i detta avtal med

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a) "Chicagokonventionen" konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, inklusive i) alla enligt artikel 94 antagna ändringar som ratificerats av båda parterna och ii) alla enligt artikel 90 i konventionen antagna bilagor och ändringar av dem i den utsträckning bilagorna och ändringarna är i kraft för vardera parten,

(a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment adopted under Article 94 which has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment to an Annex adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;

b) "luftfartsmyndigheter" i fråga om Finland Luftfartsförvaltningen och i fråga om Sri Lanka den minister som ansvarar för den

(b) the term "aeronautical authority" means in the case of the Finland, the Civil Aviation Authority and in the case of Sri Lanka, the

civila luftfarten och i fråga om båda parterna andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter eller liknande uppgifter som för närvarande sköts av de ovan nämnda luftfartsmyndigheterna,

c) "utsett flygbolag" ett flygbolag som utsetts att bedriva trafik och beviljats trafiktillstånd enligt artikel 4 (Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd) i detta avtal,

d) "territorium" i fråga om en stat vad som anges om det i artikel 2 i Chicagokonventionen,

e) "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "flygbolag" och "landning för andra än trafikändamål" vad som anges om dem i artikel 96 i Chicagokonventionen,

f) "detta avtal" detta avtal, dess bilaga samt ändringar av avtalet eller bilagan,

g) "användaravgift" en avgift som en behörig myndighet tar ut eller tillåter att tas ut av flygbolag för tillhandahållande av flygplatsområdet eller flygplatsens anläggningar, anläggningar avseende flygtrafiktjänster (inklusive anläggningar som används vid överflygningar) eller i anslutning till dem anläggningar eller tjänster avseende luftfartsskydd för att användas av luftfartyg, deras besättning, passagerare och frakt,

h) "drifttillstånd" ett dokument som har beviljats ett flygbolag och som fastställer att det berörda flygbolaget har de yrkesmässiga förutsättningar och den organisation som säker användning av de luftfartyg som används i den flygverksamhet som nämns i drifttillståndet förutsätter,

i) "medlemsstat i Europeiska unionen" en stat som är eller kommer att vara en part i Europeiska unionens grundfördrag,

j) hänvisningar till Finlands flygbolag de flygbolag som Finland har utsett,

Minister in charge of the subject of Civil Aviation, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority or similar functions;

(c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 (Designation and Authorisation) of this Agreement;

(d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

(e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

(f) the term "this Agreement" means this Agreement and its Annex, as well as any amendments to this Agreement and its Annex;

(g) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;

(h) the term "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;

(i) the term "EU Member State" means a State that is now or in the future a contracting party to the EU Treaties;

(j) References to airlines of Finland shall be understood as referring to airlines designated by Finland.

k) "Europeiska unionens grundfördrag" fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

(k) "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;

ARTIKEL 2

ARTICLE 2

Tillämpning av Chicagokonventionen

Applicability of the Chicago Convention

Chicagokonventionens bestämmelser om internationell lufttrafik ska tillämpas på detta avtal.

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTIKEL 3

ARTICLE 3

Beviljande av rättigheter

Grant of Rights

1) Vardera parten beviljar den andra parten följande rättigheter i fråga om internationell lufttrafik som bedrivs av dem:

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

a) rätt att flyga över dess territorium utan att landa, och

(a) the right to fly across its territory without landing;

b) rätt att landa inom dess territorium för andra än trafikändamål.

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2) Vardera parten beviljar den andra parten de rättigheter som fastställs nedan i detta avtal att bedriva internationell lufttrafik på de rutter som specificeras på det berörda stället i den tabell som bifogats detta avtal. Denna trafik och dessa rutter kallas nedan "överenskommen trafik" och "specificerade rutter". Det eller de flygbolag som utsetts av en part att bedriva överenskommen trafik på en specificerad rutt har utöver sina rättigheter enligt punkt 1 i denna artikel rätt att landa inom den andra partens territorium på de orter som specificeras för den berörda ruten i tabellen till detta avtal för att ta ombord och/eller avlämna passagerare och frakt inklusive post.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed 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 or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

3) Bestämmelserna i punkt 2 i denna artikel ska inte anses berättiga det eller de flygbolag som utsetts av en part att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare eller

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of

frakt inklusive post för befordran mot ersättning eller avgift till en annan ort inom denna andras territorium.

4) Om ett av en part utsett flygbolag på grund av väpnade konflikter, politiska störningar eller händelser eller särskilda och exceptionella förhållanden inte kan bedriva trafik på sin normala rutt, ska den andra parten göra sitt bästa för att underlätta att sådan trafik fortsätter genom ändamålsenlig tillfällig omorganisering av rutterna.

ARTIKEL 4

Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd

1) Vardera parten har rätt att utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik på specificerade rutter samt att återkalla eller ändra ett sådant utseende. Utseendet av flygbolag meddelas den andra parten skriftligen.

2) Efter att ha tagit emot ett sådant meddelande och det utsedda flygbolagets formbundna och på föreskrivet sätt skickade ansökningar om trafiktillstånd och tekniska tillstånd, beviljar parten de relevanta tillstånden inom den minimitidsfrist som behandlingen kräver förutsatt att

a) i fråga om ett flygbolag som Finland har utsett

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

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,

iii) flygbolaget ägs, direkt eller genom ma-

the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation and Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Contracting Party in writing.

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

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

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

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

(iii) the airline is owned, directly or

- | | |
|---|---|
| <p>joritetssinnehav, och faktiskt kontrolleras av en medlemsstat i Europeiska unionen eller Europeiska frihandelssammanslutningen och/eller av dess medborgare, och</p> | <p>through majority ownership, and it is effectively controlled by EU Member States or member states of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; and</p> |
| <p>b) i fråga om ett flygbolag som har utsetts av Sri Lanka</p> | <p>(b) in the case of an airline designated by Sri Lanka:</p> |
| <p>i) bolaget är etablerat inom staten Sri Lankas territorium och har tillstånd utfärdat i enlighet med Sri Lankas lagstiftning,</p> | <p>(i) it is established in the territory of Sri Lanka and is licensed in accordance with the applicable laws of Sri Lanka; and</p> |
| <p>ii) Sri Lankas regering utövar och upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget, och</p> | <p>(ii) the Sri Lankan aeronautical authority has and maintains effective regulatory control of the airline; and</p> |
| <p>iii) bolaget ägs, direkt eller genom majoritetssinnehav, och faktiskt kontrolleras av Sri Lanka och/eller av srilankesiska medborgare, och</p> | <p>(iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Sri Lanka and/or by nationals of Sri Lanka; and</p> |
| <p>c) det utsedda flygbolaget uppfyller villkoren i de lagar och föreskrifter som normalt tillämpas på internationell lufttrafik av den part som behandlar ansökan.</p> | <p>(c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.</p> |
| <p>3) När ett flygbolag på detta sätt har utsetts och beviljats trafiktillstånd, får det inleda överenskommen trafik, förutsatt att flygbolaget iakttar tillämpliga bestämmelser i detta avtal.</p> | <p>(3) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.</p> |

ARTIKEL 5

ARTICLE 5

Nekande eller återkallande av trafiktillstånd permanent eller tillfälligt

Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorisations

- | | |
|---|--|
| <p>1) Vardera parten får neka trafiktillstånd eller tekniska tillstånd som innehas av ett flygbolag som utsetts av den andra parten eller återkalla tillstånden permanent eller tillfälligt eller begränsa dem om</p> | <p>(1) Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party:</p> |
| <p>a) i fråga om ett flygbolag som Finland har utsett</p> | <p>(a) Where, in the case of an airline designated by Finland:</p> |
| <p>i) bolaget inte är etablerat inom Finlands territorium i enlighet med Europeiska unionens grundfördrag eller det inte har en giltig</p> | <p>(i) it is not established in the territory of Finland under the EU Treaties or does not have a valid operating license in accordance</p> |

operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk, eller	with European Union law; or
ii) den medlemsstat i Europeiska unionen som beviljat drifttillståndet inte utövar eller upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget eller ingen luftfartsmyndighet som ansvarar för detta tydligt har fastställts i samband med utseendet, eller	(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
iii) flygbolaget inte ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av en medlemsstat i Europeiska unionen eller Europeiska frihandelssammanslutningen och/eller av dess medborgare, eller	(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by EU Member States or member states of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or
iv) flygbolaget redan har ett trafiktillstånd enligt ett bilateralt avtal mellan Sri Lanka och en annan medlemsstat i Europeiska unionen, och det genom att använda sina rättigheter att bedriva trafik enligt detta avtal på rutter som inbegriper orter i den andra medlemsstaten i Europeiska unionen, och flygbolaget skulle kringgå de begränsningar av rättigheter att bedriva trafik som fastställs i det nämnda andra avtalet, eller	(iv) the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between Sri Lanka and another EU Member State and by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EU Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or
v) det utsedda flygbolaget har beviljats ett sådant drifttillstånd av en medlemsstat i Europeiska unionen, med vilken Sri Lanka inte har ett bilateralt luftfartsavtal, och den berörda medlemsstaten i Europeiska unionen har nekat Sri Lanka rättigheter att bedriva trafik, och	(v) the airline designated holds an Air Operator's Certificate issued by an EU Member State with which Sri Lanka does not have a bilateral air services agreement and that EU Member State has denied traffic rights to Sri Lanka;
b) i fråga om ett flygbolag som har utsetts av Sri Lanka	(b) Where, in the case of an airline designated by Sri Lanka:
i) bolaget inte är etablerat inom staten Sri Lankas territorium eller inte har tillstånd utfärdat i enlighet med lagstiftningen i Sri Lanka, eller	(i) it is not established in the territory of Sri Lanka or is not licensed in accordance with the applicable laws of Sri Lanka; or
ii) Sri Lankas regering inte utövar eller upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget, eller	(ii) the Sri Lankan aeronautical authority does not have or maintain effective regulatory control of the airline; or
iii) bolaget inte ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av Sri Lanka och/eller av srilankesiska medborgare, eller	(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Sri Lanka and/or by nationals of Sri Lanka; or

- | | |
|---|---|
| <p>c) flygbolaget har försummat att iaktta de lagar och föreskrifter som den part som har beviljat dessa rättigheter normalt och med skälighet tillämpar, eller</p> | <p>(c) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or</p> |
| <p>d) flygbolaget i annat hänseende inte bedriver trafik i enlighet med villkoren i detta avtal, eller</p> | <p>(d) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or</p> |
| <p>e) den andra parten inte har vidtagit ändamålsenliga åtgärder för att förbättra säkerheten i enlighet med artikel 10.2 (Säkerhet) i detta avtal, eller</p> | <p>(e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10 (Safety) of this Agreement; or</p> |
| <p>f) i enlighet med artikel 10.6 (Säkerhet) i detta avtal, eller</p> | <p>(f) in accordance with paragraph (6) of Article 10 (Safety) of this Agreement; or</p> |
| <p>g) parten har konstaterat att bestämmelserna i artikel 6 (Rättvis konkurrens) i detta avtal inte iakttas och att i samråd enligt artikel 6.9 (Rättvis konkurrens) i detta avtal en tillfredsställande lösning inte uppnåtts.</p> | <p>(g) where it has been determined by a Contracting Party that the provisions of Article 6 (Fair Competition) of this Agreement are not being complied with and the consultations under paragraph 9 of Article 6 (Fair Competition) of this Agreement have not achieved a satisfactory resolution.</p> |
- 2) Om ett återkallande av tillstånd eller uppställande av villkor enligt punkt 1 i denna artikel inte är omedelbart nödvändigt för att avsluta överträdelse av lagar eller föreskrifter, får en sådan rättighet inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra parten.
- (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 or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.
- 3) Den part som använder rättigheter enligt punkt 1 i denna artikel meddelar skriftligen den andra parten så fort som möjligt orsakerna till att drifttillstånd eller tekniskt tillstånd till den andra partens utsedda flygbolag har nekats, tillfälligt dragits in eller begränsats.
- (3) Either Contracting Party that exercises the rights under paragraph (1) of this Article shall notify the other Contracting Party in writing as soon as possible of the reasons for the refusal, suspension or limitation of the operating authorisation or technical permission of an airline designated by it.
- 4) När parterna använder rättigheter enligt punkt 1 i denna artikel diskriminerar de inte flygbolag på grundval av nationalitet.
- (4) In exercising their rights under paragraph (1) of this Article the Contracting Parties shall not discriminate between airlines on the grounds of nationality.
- 5) Bestämmelserna i denna artikel begränsar inte parternas rättigheter att i enlighet med artikel 9 (Säkerhet) i detta avtal återkalla, tillfälligt dra in eller begränsa trafik till-
- (5) This Article does not limit the rights of either Contracting Party to revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by

stånd eller tekniska tillstånd som innehas av ett flygbolag som utsetts av den andra parten.

the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 9 (Security) of this Agreement.

ARTIKEL 6

Rättvis konkurrens

1) Vardera partens utsedda flygbolag ska ha likadana och likvärdiga möjligheter att konkurrera inom bedrivande av överenskommen trafik på de specificerade rutterna.

2) Parterna låter de utsedda flygbolagen fastställa på de specificerade rutterna turtätheten och kapaciteten i enlighet med överenskommen trafik när det gäller den internationella lufttrafik som flygbolagen tillhandahåller. I enlighet med denna rätt får ingendera parten 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 Chicagokonventionen.

3) 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.

4) Ingendera parten får kräva att den andra partens flygbolag ska meddela sina tidtabeller eller planer för flygverksamheten för godkännande, om det inte på icke-diskriminerande grunder är nödvändigt för tillämpningen av de lika villkor som nämns i punkt 2 i denna artikel. Om den ena parten kräver meddelanden av detta slag i informationssyfte, ska den se till att meddelandekraven och meddelandeförfarandena medför så liten administrativ börda som möjligt för den andra partens förmedlare av lufttransporter och utsedda flygbolag.

ARTICLE 6

Fair Competition

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

(2) Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers in accordance with the agreed services on the specified routes. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Chicago Convention.

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

(4) Neither Contracting Party shall require the filing of schedules or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph (2) of this Article. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party of such filing requirements and procedures.

5) Parterna tillåter inte att ett eller flera av deras utsedda flygbolag, antingen tillsammans med ett eller flera andra flygbolag eller separat, missbrukar sin marknadsställning på ett sätt som i realiteten, sannolikt eller avsiktligt, allvarligt försvagar en konkurrent eller avstänger konkurrenten från rutten.

6) Parterna tillhandahåller eller tillåter inte statsstöd till sitt utsedda flygbolag eller sina utsedda flygbolag så att det inverkar negativt på rättvisa och lika möjligheter för den andra partens flygbolag att konkurrera i fråga om tillhandahållande av internationella flygtransporter.

7) Med statsstöd avses att staten eller ett offentligt eller privat organ, som utsetts eller övervakas av staten, på diskriminerande grunder direkt eller indirekt tillhandahåller stöd till ett utsett flygbolag. Detta kan utan begränsning omfatta till exempel täckning av förluster orsakade av verksamheten; kapitalinvestering; bidrag som inte behöver återbetalas samt lån som beviljas till särskilt fördelaktiga villkor; beviljande av ekonomiska förmåner genom avstående från vinst eller indrivning av fordringar; avstående från sedvanlig avkastning i fråga om använda offentliga medel; skattefrihet; kompensation för finansiell börda som fastställts av offentliga myndigheter, eller diskriminerande möjligheter att använda flygplats- eller bränsleinfrastruktur eller annan skälig infrastruktur som behövs vid normal flygtrafik.

8) Om en part tillhandahåller ett utsett flygbolag statsstöd för flygtrafik som bedrivs enligt detta avtal, ska den kräva att flygbolaget tydligt åtskiljer stödet i sin bokföring.

9) Om en part anser att dess utsedda flygbolag är föremål för diskriminering eller orättvisa handlingssätt, eller om ett stöd som den andra parten överväger eller beviljar skulle inverka eller inverkar negativt på rättvisa och lika möjligheter för den andra partens flygbolag att konkurrera inom internationell flygtransport, kan den begära samråd

(5) Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

(6) Neither Contracting Party shall provide or permit state subsidy or support for or to its designated airline or airlines in such a way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing international air transportation.

(7) State subsidy or support means the provision of support on a discriminatory basis to a designated airline, directly or indirectly, by the state or by a public or private body designated or controlled by the state. Without limitation, it may include the setting-off of operational losses; the provision of capital, non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuel or other reasonable facilities necessary for the normal operation of air services.

(8) Where a Contracting Party provides state subsidy or support to a designated airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

(9) If one Contracting Party believes that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in

och meddela den andra parten orsakerna till sitt missnöje. Samråd ska hållas senast inom 30 dagar från den dag då begäran mottagits, om inte båda parterna kommer överens om någonting annat.

providing international air transportation, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTIKEL 7

Prissättning

1) I detta avtal avses med "pris" det pris som betalas för transport av passagerare, bagage och frakt samt prisvillkoren, inklusive priserna för förmedlare och andra extra tjänster, men exklusive ersättning för transport av post och villkoren för transport av post.

2) Parterna ska låta varje utsett flygbolag fritt besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av rättvis konkurrens.

3) Parterna får endast i informationssyfte begära att priserna meddelas deras luftfartsmyndigheter.

ARTICLE 7

Prices

(1) For the purposes of this Agreement the term "price" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration for the carriage of mail and conditions for the carriage of mail.

(2) Each Contracting Party shall allow prices for air services to be established freely by each designated airline on the basis of fair competition.

(3) The Contracting Parties may require, for information purposes only, notification of prices to its aeronautical authorities.

ARTIKEL 8

Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter

1. Luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett flygbolag som utsetts av en part, samt deras standardutrustning, reservdelar, bränsle och smörjolja samt förråd (däri inbegripet mat, drycker och tobak) ombord på sådana luftfartyg är i enlighet med nationella lagar och föreskrifter 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 ur landet, eller att de används eller förbrukas av sådana luftfartyg vid flygningar över nämnda territorium.

ARTICLE 8

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party in accordance with national laws and regulations, 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. 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 i enlighet med nationella lagar och föreskrifter likaså 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) bränsle, smörjolja och tekniska konsumtionsföremål som införs eller införskaffas inom den ena partens territorium för att användas i internationell lufttrafik som bedrivs 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 förstnämnda parts territorium där de tagits ombord på luftfartyget,

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

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

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

2. There shall also be exempt from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article in accordance with national laws and regulations, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

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

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

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

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

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

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

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 den andra parten.

ARTIKEL 9

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 sina rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt handlar parterna särskilt 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 kompletterande protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik samt den i Montreal den 1 mars 1991 undertecknade konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, samt i överensstämmelse med

thorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

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

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

ARTICLE 9

Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any aviation security agreement that becomes binding on both

alla övriga avtal om luftfartsskydd som binder parterna. Contracting Parties.

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

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

3) 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.

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

4) Parterna ska sinsemellan handla i överensstämmelse med de bestämmelser om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och intagits som bilagor till Chicagokonventionen i den omfattning sådana bestämmelser är tillämpliga för båda parterna. Parterna ska ålägga sina flygbolag samt dem som driver flygplatser inom deras territorier att följa dessa bestämmelser om luftfartsskydd.

(4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that its airlines and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions.

5) Vardera parten samtycker till att dess flygbolag åläggs att iaktta de bestämmelser om luftfartsskydd som avses i punkt 4 i denna artikel och som den andra parten kräver att iakttas vid ankomst till den andra partens territorium. I fråga om avgång från eller under uppehåll inom Finlands territorium är flygbolagen skyldiga att iaktta bestämmelser om luftfartsskydd i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning. I fråga om avgång från eller under uppehåll inom Sri Lankas territorium är flygbolagen skyldiga att iaktta de bestämmelser om luftfartsskydd som gäller i landet i fråga. Parterna ska se till att verkningfulla säkerhetsåtgärder effektivt tillgrips inom deras respektive territorium för att

(5) Each Contracting Party agrees that its airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) of this article required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within, the territory of Finland airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. For departure from, or while within, the territory of Sri Lanka, airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that country. Each Contracting Party shall ensure that adequate security measures are effectively applied

skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, bagage, frakt och luftfartygsföråd före och under påstigning eller lastning och att de berörda åtgärderna anpassas till att svara på det ökande hotet mot den civila luftfarten. Parterna samtycker till att de bestämmelser om luftfartsskydd som den andra parten förutsätter iakttas då ett luftfartyg avreser från eller befinner sig inom den andra partens territorium. Parterna 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.

6) Vardera parten får ta i bruk säkerhetsåtgärder vid inresa till partens territorium med full hänsyn till och ömsesidig respekt för båda parternas suveränitet. I möjligaste mån ska parterna ta hänsyn till de säkerhetsåtgärder som den andra parten redan vidtar samt de synpunkter som den har på dem. Parterna erkänner dock att bestämmelserna i denna artikel inte begränsar den andra partens rätt att förbjuda inresa av en sådan flygning eller av sådana flygningar till sitt territorium som den anser vara ett hot mot sin säkerhet.

7) Parten får vidta nödatgärder som svar på ett specifikt hot mot luftfartssäkerheten. Den andra parten ska omedelbart underrättas om sådana åtgärder.

8) Parterna bekräftar att de vid övervägandet av säkerhetsåtgärder beaktar eventuella negativa konsekvenser för den internationella lufttrafiken och, om inte lagstiftningen begränsar det, beaktar sådana faktorer när de avgör vilka åtgärder som är nödvändiga och lämpliga för att hantera de berörda säkerhetsaspekterna, utan att detta inverkar menligt på behovet att vidta omedelbara åtgärder för att skydda trafiksäkerheten.

9) Vardera parten kan när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer som den andra parten tillämpar. Sådant samråd ska inledas inom 30 dagar efter det att begäran framställdes. Om en part har grundad anledning att tro att den andra parten avviker från

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; and that those measures are adjusted to meet any increased threat to the security of civil aviation. Each Contracting Party agrees that security provisions required by the other Contracting Party for departure from and while within the territory of that other Contracting Party must be observed. Each Contracting Party shall also act favorably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(6) With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Contracting Party may adopt security measures for entry into its territory. Where possible, that Contracting Party shall take into account the security measures already applied by the other Contracting Party and any views that the other Contracting Party may offer. Each Party recognises, however, that nothing in this Article limits the right of a Contracting Party to refuse entry into its territory of any flight or flights that it deems to present a threat to its security.

(7) A Contracting Party may take emergency measures to meet a specific security threat. Such measures shall be notified immediately to the other Contracting Party.

(8) Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect transport security, the Contracting Parties affirm that when considering security measures, a Contracting Party shall evaluate possible adverse effects on international air transport and, unless constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.

(9) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning security standards adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request. When a Contracting Party has reasonable grounds to be-

bestämmelserna i denna artikel, kan den förstnämnda parten begära omedelbart samråd med den andra parten. Om något tillfredsställande resultat inte har nåtts inom 15 dagar från begäran, får trafikstillstånd och tekniska tillstånd som utfärdats för den andra partens flygbolag återkallas permanent eller tillfälligt eller begränsas. Om en nödsituation kräver det får en part vidta tillfälliga åtgärder innan tidsfristen på 15 dagar har löpt ut. Varje åtgärd som vidtagits av en part i enlighet med denna punkt ska upphöra så snart orsaken för vidtagande av åtgärden inte längre föreligger.

lieve that the other Contracting Party has departed from provisions of this Article, that Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory resolution within 15 days from the date of such request, shall constitute grounds to revoke, suspend or limit the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days. Any such interim action by one Contracting Party in accordance with this paragraph shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTIKEL 10

Säkerhet

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

2) Om en part efter sådant samråd upptäcker att den andra parten på något av dessa områden inte effektivt upprätthåller sådana säkerhetsnormer som är minst lika med de då gällande miniminormer som uppställts i enlighet med Chicagokonventionen, ska den förstnämnda parten meddela den andra parten om sina iakttagelser och de åtgärder den anser nödvändiga för att miniminormerna ska iaktas, och den andra parten ska vidta lämpliga korrigerande åtgärder. Om den andra parten inte vidtar lämpliga åtgärder inom 15 dagar, eller inom en längre period som eventuellt överenskommits, utgör detta en grund för tillämpning av artikel 5.1 (Återkallande av trafikstillstånd) i detta avtal.

3) Trots de skyldigheter som nämns i artikel 33 i Chicagokonventionen, ska parterna

ARTICLE 10

Safety

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

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5(1) (Revocation or Suspension of Operating Authorisations) of this Agreement.

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Con-

bemyndigade representanter, medan luftfartyg är inom partens territorium, kunna utföra invändiga och utvändiga inspektioner i ett sådant luftfartyg som används av den andra partens flygbolag eller på dess vägnar genom leasingavtal för trafik till eller från partens territorium i syfte att kontrollera giltigheten av luftfartygets och besättningens dokument och luftfartygets och dess utrustnings uppenbara skick (i denna artikel ”*rampinspektion*”), förutsatt att detta inte leder till en oskälig försening.

4) Om en sådan rampinspektion eller serie av rampinspektioner föranleder allvarliga farhågor

a) att luftfartyget eller flygverksamheten inte uppfyller de miniminormer som vid denna tidpunkt uppställts i enlighet med Chicagokonventionen, eller

b) att de säkerhetsnormer som vid denna tidpunkt uppställts i enlighet med Chicagokonventionen inte upprätthålls och administreras effektivt,

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

5) Om tillträde i syfte att utföra en rampinspektion av ett luftfartyg som används av en parts utsedda flygbolag eller på dess vägnar i enlighet med punkt 3 förvägras av en representant för ett sådant eller för sådana flygbolag, har den andra parten rätt att anse att allvarliga farhågor av det slag som avses i punkt 4 denna artikel förekommer och dra de slutsatser som avses i den punkten.

vention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called “ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay.

(4) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

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

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

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

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

6) Vardera parten förbehåller sig rätten att omedelbart för viss tid dra in trafikstillstånd som beviljats den andra partens utsedda flygbolag eller att ändra det, om den förstnämnda parten antingen på basis av en rampinspektion, en serie av rampinspektioner, en vägran att ge tillträde att utföra en rampinspektion, samråd eller andra orsaker drar den slutsatsen att en omedelbar åtgärd är nödvändig med hänsyn till säkerheten för driften av ett flygbolag.

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

ARTIKEL 11

Myndighetstillsyn

1) Om Finland har utsett ett sådant flygbolag för vilket myndighetstillsynen utövas av en annan medlemsstat i Europeiska unionen, ska de rättigheter som enligt artikel 10 (Säkerhet) i detta avtal tillkommer den andra parten tillämpas även med avseende på antagande, tillämpning och upprätthållande av säkerhetsnormerna i denna andra medlemsstat i Europeiska unionen och på trafikstillståndet för flygbolaget i fråga.

ARTIKEL 12

Gemensamma linjekoder

1) Flygbolag utsedda av en part kan i enlighet med den utseende partens lagar och föreskrifter delta i marknadsföringssamarbete, såsom kvotreservering eller 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

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

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

ARTICLE 11

Regulatory Control

(1) Where Finland designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EU Member State, the rights of the other Contracting Party under Article 10 (Safety) of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EU Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

ARTICLE 12

Codeshare

(1) Any designated airline of one Contracting Party may subject to the laws and regulations of the Contracting 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 Contracting Party, or

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

sådana arrangemang.

Parties have the right not to accept such arrangements.

2) De ovannämnda föreskrifterna förutsätter dock

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

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

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

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

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

ARTIKEL 13

ARTICLE 13

Leasing

Leasing

1) Parternas utsedda flygbolag har rätt att bedriva avtalad trafik på de specificerade linjerna och att använda luftfartyg (eller luftfartyg och besättning) som har hyrts in från vilket annat bolag som helst, inbegripet från andra flygbolag, förutsatt att båda parternas luftfartsmyndigheter har godkänt användningen av ett sådant luftfartyg.

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to perform the agreed services on the specified routes using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, subject to being authorised to use the aircraft on such basis by the aeronautical authority of both Contracting Parties.

2) För att kunna använda hyrda luftfartyg i enlighet med punkt 1 i artikeln ska de utsedda flygbolagen uppfylla villkoren enligt de lagar och föreskrifter som parterna normalt tillämpar på bedrivande av internationell lufttrafik.

(2) In order to use aircraft on a lease basis in accordance with paragraph (1) of this Article, the designated airlines shall also be required to meet the conditions prescribed under the law and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Parties.

ARTIKEL 14

ARTICLE 14

Marktgjänster

Ground Handling

Om inte något annat föreskrivs i parternas lagstiftning och föreskrifter, inklusive för Finland vid respektive tidpunkt gällande EU-lagstiftning, har varje utsedda flygbolag rätt att inom den andra partens territorium utföra sina egna marktgjänster ("egenhantering") eller att om det så önskar välja bland de konkurrerande företag som tillhandahåller marktgjänster en leverantör för antingen hela eller en del av tjänsten. Om dessa lagar och föreskrifter begränsar egenhantering eller hindrar sådan och om det inte förekommer effektiv

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of Finland European Union law in force at the time, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers

konkurrens mellan de företag som tillhandahåller mark tjänster, ska varje utsett flygbolag behandlas jämlit i fråga om användning av egenhantering och mark tjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer.

that provide ground handling services, 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 15

ARTICLE 15

Inkomstöverföring

Transfer of Earnings

Varje utsett flygbolag får på begäran omvandla lokala inkomster till en annan valuta och överföra dem till valfritt land till den del som inkomsterna överskrider de lokala avgifterna. Växling och överföring av valuta är avgiftsfri, med undantag för normala bankavgifter för växling och överföring av valuta, och tillåts utan begränsning till den valutakurs som tillämpas på betalningar när inkomsterna företes för omvandling och överföring.

Each designated airline may on demand convert and remit local revenues in excess of sums locally disbursed to the country of its choice. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTIKEL 16

ARTICLE 16

Representation av flygbolaget och försäljning

Airline Representation and Sales

Ett flygbolag
a) vars registrerade hemort och huvudsakliga verksamhetsställe finns inom territoriet för den ena parten eller en medlemsstat i Europeiska unionen, och

An airline which:
(a) is incorporated and has its principal place of business in the territory of one Contracting Party or an EU Member State; and

b) som har ett giltigt drifttillstånd beviljat av denna parts luftfartsmyndighet eller luftfartsmyndigheten i en medlemsstat i Europeiska unionen

(b) holds a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of that Contracting Party or an EU Member State;

får
i) i enlighet med den andra partens gällande lagar och föreskrifter om inrese-, uppehålls- och arbetstillstånd, till den andra partens territorium ta in och hålla sådan personal för ledning, tekniska uppgifter och drift samt annan specialistpersonal som eget bedrivande av flygtrafik kräver där och som flygbolaget anser att behövs för flygtrafikverksamheten,

may:
(i) in accordance with the laws and regulations in force relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air services;

ii) använda tjänster som tillhandahålls av och personal som är anställd hos någon an-

(ii) use the services and personnel of any other organisation, company or airline oper-

nan organisation eller något annat bolag eller flygbolag som verkar inom den andra partens territorium,

iii) inrätta kontor inom den andra partens territorium, och

iv) bedriva inom den andra partens territorium försäljning och säljfrämjande verksamhet i fråga om flygtrafik och anknutna tjänster antingen direkt eller via en företrädare eller ett annat ombud som har utsetts av flygbolaget. Flygbolaget får sälja och vem som helst får köpa sådana trafikfjäns-ter och ankknutna tjänster i lokal valuta eller i någon annan fritt konvertibel valuta.

ARTIKEL 17

Användaravgifter

1) De avgifter som en parts behöriga myndigheter eller andra organ tar ut av den andra partens flygbolag är rättvisa och skäligen, är inte orättfärdigt diskriminerande och fördelar sig rättvist mellan olika användargrupper. Villkoren för användaravgifter som fastställts för den andra partens flygbolag ska dock alltid vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för vilket annat flygbolag som helst vid den tidpunkt då avgifterna fastställs.

2) De användaravgifter som tas ut av den andra partens flygbolag får motsvara men inte överstiga de fulla kostnader som orsakas de behöriga myndigheterna eller organen av att tillhandahålla och upprätthålla lämpliga och skäliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser, miljöskydd, flygtrafikfjäns-ter och luftfärs-skydd på flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Dessa kostnader kan inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas och förvaltas effektivt och ekonomiskt.

3) Parterna ska göra sitt bästa för att se till att de behöriga myndigheter eller organ inom deras territorium som tar ut avgifter samråder med de flygbolag som använder tjänster och

ating in the territory of the other Contracting Party;

(iii) establish offices in the territory of the other Contracting Party; and

(iv) engage in the sale and marketing of air transportation and ancillary services in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline. The airline may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and ancillary services in local currency or in any freely convertible other currency.

ARTICLE 17

User Charges

(1) User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be imposed on the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are imposed.

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

(3) Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that consultations take place between the competent charging authorities or bodies in its territory and the air-

anläggningar och att de behöriga myndigheterna eller organen och flygbolagen utbyter behövlig information för att få en exakt bild av avgifternas skälighet i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel. Parterna ska göra sitt bästa för att se till att de behöriga myndigheter som tar ut avgifterna i skälig tid i förväg meddelar användarna om varje föreslagen ändring av användaravgifterna, så att användarna får möjlighet att uttrycka sin åsikt innan någon ändring görs.

4) Vid tvistlösning enligt artikel 21 (Tvistlösning) anses en part inte ha brutit mot bestämmelserna i denna artikel om den inte

a) underlåter att inom skälig tid opartiskt granska eller låta granska den avgift eller det förfarande som den andra parten har framfört klagomål över, eller

b) försummar att efter en sådan granskning vidta åtgärder inom dess befogenhet för att rätta en avgift eller ett förfarande som strider mot denna artikel.

ARTIKEL 18

Intermodala transporttjänster

Parternas flygbolag får i samband med flygtrafik använda intermodala transporttjänster till vilken plats som helst eller från vilken plats som helst inom parternas territorier eller i tredjeländer. Flygbolagen får, om de så önskar, utföra egna intermodala transporttjänster eller avtala om dem med andra transportföretag till exempel genom gemensamma linjekoder. Sådana olika intermodala transporttjänster får erbjudas som transittrafik till ett enda pris som omfattar lufttransport och intermodala transporttjänster, förutsatt att passagerarna och befraktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

lines using the services and facilities, and that the competent charging authorities or bodies and the airlines exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that the competent charging authorities provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

(4) Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolutions procedures pursuant to Article 21 (Settlement of Disputes) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless:

(a) it fails to undertake a review, or fails to commission an independent review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable time; or

(b) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 18

Intermodal Transport

The airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with air transport, any intermodal transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

ARTIKEL 19

Miljöskydd

1) Parterna stöder miljöskyddsmålet genom att främja en hållbar luftfartsutveckling.

2) När miljöåtgärder fastställs, ska de luftfartsrelaterade miljönormer som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen och som hittas i bilagorna till Chicagokonventionen följas.

ARTIKEL 20

Samråd

En part kan när som helst begära samråd om genomförande, tolkning, tillämpning eller ändring av detta avtal samt om efterlevnaden av avtalet. Samråd som kan föras mellan luftfartsmyndigheterna inleds inom 60 dagar från den dag då den andra parten tog emot en skriftlig begäran, om inte parterna kommer överens om någonting annat.

ARTIKEL 21

Twistlösning

1) Om det uppstår en meningsskiljaktighet mellan parterna om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, ska parterna i första hand försöka avgöra meningsskiljaktigheten genom samråd.

2) Om parterna inte kan lösa meningsskiljaktigheten genom samråd, kan de lämna den för avgörande till en person eller ett organ som de gemensamt kommit överens om, eller på begäran av en part, hänskjuta meningsskiljaktigheten för avgörande till en skiljenämnd bestående av tre skiljemän, vilken upprättas på följande sätt:

a) Varje part i tvisten ska utse en skiljeman

ARTICLE 19

Environmental Protection

(1) The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation.

(2) When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by the International Civil Aviation Organisation in Annexes to the Chicago Convention shall be followed except where differences have been filed.

ARTICLE 20

Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 21

Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) within 60 days after receipt of a request

inom 60 dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot. Inom 60 dagar från det att den andra skiljemannen har utsetts ska skiljemännen genom en gemensam överenskommelse utse en tredje landsmedborgare till tredje skiljeman, som ska vara skiljenämndens ordförande.

b) Om skiljemannen inte har utsetts inom de ovan angivna tidsgränserna, får en part begära att ordföranden för Internationella civila luftfartorganisationens råd utser den behövliga skiljemannen inom 30 dagar. Om ordföranden har samma nationalitet som någondera parten, ska den enligt tjänsteår äldsta vice ordföranden, som inte har samma nationalitet som någondera parten, utse skiljemannen.

3) Om något annat inte följer av vad som nedan föreskrivs i denna artikel eller av vad som överenskoms mellan parterna, ska skiljenämnden fastställa gränserna för sin befogenhet och bestämma sina förfaringssätt. I enlighet med skiljenämndens anvisningar eller på en parts begäran hålls senast inom 30 dagar från det att inrättandet av skiljenämnden fullbordats ett möte där det närmare avgörs vilka frågor som ska bli föremål för skiljeförfarandet och vilket särskilt förfarande som ska följas.

4) Om parterna inte kommer överens om något annat eller skiljenämnden anger något annat, ska parterna lämna in sina memorandum inom 45 dagar från det att inrättandet av skiljenämnden är fullbordat. Parten avger sina svar inom 60 dagar efter det att den andra parten har lämnat in sitt memorandum. Skiljenämnden ska höra parterna på begäran av någon av parterna eller enligt prövning inom 30 dagar från det att tiden för att lämna in svar löpte ut.

5) Skiljenämnden strävar efter att avge ett skriftligt beslut inom 30 dagar efter det att hörandet avslutats eller, om det inte hållits något hörande, 30 dagar efter det att båda svaren lämnats in. Beslutet fattas med majoritet.

for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to make the necessary appointment within 30 days. If the President has the nationality of one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who does not have the nationality of one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

6) Parterna får begära förtydligande av beslutet inom 15 dagar från det att beslutet mottagits, och ett förtydligande ska utfärdas inom 15 dagar från en sådan begäran.

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

7) Skiljenämndens beslut är bindande för parterna.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

8) Vardera parten svarar för sin skiljemans kostnader. Övriga kostnader som orsakas av skiljenämnden, inklusive kostnader för åtgärder i enlighet med punkt 2 b i denna artikel som vidtas av ordföranden eller vice ordföranden för Internationella civila luftfartorganisationens råd, delas jämnt mellan parterna.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organisation in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTIKEL 22

Ändringar

Parterna ska i enlighet med sina rättsliga förfaranden godkänna de ändringar som överenskommits och som 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.

ARTICLE 22

Amendment

Any amendment agreed shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that these procedures have been complied with.

ARTIKEL 23

Uppsägning av avtalet

En part får när som helst skriftligen underrätta den andra parten om sitt beslut att säga upp detta avtal, och underrättelsen ska samtidigt lämnas till Internationella civila luftfartsorganisationen. Avtalet ska upphöra att gälla vid midnatt (på orten där underrättelsen tagits emot) omedelbart före den första årsdagen från det att den andra parten har tagit emot en underrättelse av detta slag, om inte återkallande av underrättelsen har överenskommits före utgången av denna tidsfrist. Om den andra parten inte erkänner mottagandet av underrättelsen, anses denna vara mottagen 14 dagar efter det att underrättelsen togs emot av Internationella civila luftfartsorganisationen.

ARTICLE 23

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement and such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation

Organisation.

ARTIKEL 24

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.

Upprättat i två exemplar på engelska i Colombo den 6 oktober 2016.

Tarja Fernandez

För Republiken Finlands regering För Demokratiska socialistiska republiken Sri Lankas regering

ARTICLE 24

Entry into Force

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

In witness whereof the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Colombo this 6 day of October 2016 in the English Language.

For the Government of the For the Government of Democratic Republic of Finland Socialist Republic of Sri Lanka:

Bilaga

FLYGLINJER

Del 1

Linjer som ett eller flera flygbolag utsedda av Finland trafikerar

Avgångsorter	Mellanliggande orter	Destinationsorter	Orter bortom destinationsorten
Orter i Finland	Vilken eller vilka orter som helst	Orter i Sri Lanka	Vilken eller vilka orter som helst

Anmärkningar:

1. Mellanliggande orter eller orter bortom destinationsorten kan lämnas bort förutsatt att flygningen börjar eller upphör inom Finlands territorium.
2. Trafiken (inklusive all mellanlandningstrafik) kan tas från mellanliggande orter och lämnas inom Sri Lankas territorium eller tas från Sri Lankas territorium och lämnas på orter bortom destinationsorten samt tvärtom.
3. Mellanliggande orter och orter bortom destinationsorten kan fritt väljas och ändras av Finlands flygbolag. Flygbolagen ska meddela dem till den andra partens luftfartsmyndigheter.

Del 2

Linjer som ett eller flera flygbolag utsedda av Sri Lanka trafikerar

Avgångsorter	Mellanliggande orter	Destinationsorter	Orter bortom destinationsorten
Orter i Sri Lanka	Vilken eller vilka orter som helst	Orter i Finland	Vilken eller vilka orter som helst

ANMÄRKNINGAR:

1. Mellanliggande orter eller orter bortom destinationsorten kan lämnas bort förutsatt att flygningen börjar eller upphör inom Sri Lankas territorium.

2. Trafiken (inklusive all mellanlandningstrafik) kan tas från mellanliggande orter och lämnas inom Finlands territorium eller tas från Finlands territorium och lämnas på orter bortom destinationsorten samt tvärtom.
3. Mellanliggande orter och orter bortom destinationsorten kan fritt väljas och ändras av Sri Lankas flygbolag. Flygbolagen ska meddela dem till den andra partens luftfartsmyndigheter.

Annex

ROUTE SCHEDULE Section 1
Routes to be operated by the designated airline or airlines of Finland :

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Points in Finland	Any Point or Points	Points in Sri Lanka	Any Point or Points

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the territory of Finland.
2. Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Sri Lanka or may be picked up in the territory of Sri Lanka to be set down at a point beyond, and vice versa.
3. Intermediate and beyond points may be freely chosen and altered by the Airlines of Finland and the Airlines shall notify accordingly to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Sri Lanka:

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Points in Sri Lanka	Any Point or Points	Points in Finland	Any Point or Points

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in Sri Lanka.
2. Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the Finland or may be picked up in the territory of Finland to be set down at a point beyond, and vice versa.
3. Intermediate and beyond points may be freely chosen and altered by the Airlines of Sri Lanka and the Airlines shall notify accordingly to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.