

**Regeringens proposition till riksdagen om godkännande och sättande i kraft av avtalet med Bahamas om luftfart**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner avtalet mellan republiken Finland och samväldet Bahamas 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 regeringen Juha Sipiläs spetsprojekt för smidigare författningar. Avtalet främjar konkurrenskraften genom att det förbättrar förutsättningarna för näringsliv och företagande samt öppnar nya möjligheter för lufttrafik mellan Finland och Bahamas.

Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där det bland annat bestäms 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 lufttrafik som överensstämmer med internationell praxis. Avtalet begränsar inte mängden lufttrafik eller rutterna mellan Finland och Bahamas, genom dem eller från dem till tredjeländer.

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

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	3
1 NULÄGE .....	3
2 EU-LAGSTIFTNINGEN.....	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	4
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	4
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	5
DETALJMOTIVERING .....	6
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND .....	6
2 LAGFÖRSLAG .....	8
3 IKRAFTTRÄDANDE .....	9
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ...	9
4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten.....	9
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen .....	10
4.3 Behandlingsordning .....	12
LAGFÖRSLAG .....	14
Lag om avtalet med Bahamas om luftfart .....	14
FÖRDRAGSTEXT .....	15

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

För närvarande trafikerar endast charterflyg mellan Finland och Bahamas. Det finns inte någon regelbunden direkt lufttrafik. Finland har inget tidigare bilateralt avtal med Bahamas. Bahamas är ett örike som består av en kedja på 700 öar, som befinner sig i Atlanten mellan Kuba och Florida.

Bahamas har två internationella och 29 nationella flygplatser. Av de internationella flygplatserna är Lynden Pindling International Airport huvudflygplatsen. Den civila luftfartsmyndigheten i Bahamas har beviljat fem flygbolag drifttillstånd. Bahamas har årligen 1,3 miljoner internationella passagerare (2016) och turismen sysselsätter ungefär hälften av Bahamas arbetskraft.

Finland och Bahamas paraferade det bilaterala luftfartsavtalet den 9 december 2016 i Nassau i samband med bilaterala förhandlingar om luftfartsavtalet. Avtalet undertecknades den 5 december 2017 i Colombo.

### 2 EU-lagstiftningen

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

Eftersom bestämmelserna i luftfartsavtalen delvis faller under unionens, delvis under medlemsstaternas behörighet, har Europaparlamentet och rådet antagit en förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstaterna och tredje länder (nedan förordningen om yttre förbindelser). Genom förordningen har ett samarbetsförfarande inrättats mellan medlemsstaterna och kommissionen för att säkerställa att avtalen harmonierar med unionens lagstiftning. Medlemsstaterna ska på förhand meddela kommissionen sina avsikter att inleda förhandlingar med tredjeländer samt uppgifter om vilka bestämmelser i avtalet som ska tas upp under förhandlingarna, förhandlingarnas syfte samt alla andra relevanta uppgifter. I förekommande fall ska kommissionen inbjudas att delta som observatör i förhandlingarna. Enligt förordningen kan en medlemsstat ingå ett luftfartsavtal med ett tredjeland, om avtalet innehåller de standardklausuler som avses i förordningen och som medlemsstaterna och kommissionen tillsammans gjort upp och fastställt för att säkerställa att medlemsstaternas flygbolag behandlas likvärdigt. Enligt förordningen om yttre förbindelser ska medlemsstaterna när de ingår luftfartsavtal med tredjeländer meddela förhandlingsresultatet till kommissionen. Kommissionen ger tillstånd att ingå avtalet om det innehåller de relevanta standardklausulerna. Om avtalet inte innehåller standardklausulerna, ska avtalet behandlas i enlighet med det kommittéförfarande som avses i förordningen om yttre förbindelser, under förutsättning att avtalet inte är till skada för ändamålet och syftet med unionens gemensamma luftfartspolitik. Medlemsstaten får tillämpa avtalet tillfälligt tills förfarandet i fråga har lett till ett resultat.

Kommissionen har den 26 juli 2017 godkänt förhandlingsresultatet mellan Finland och Bahamas. Avtalet innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europe-

iska unionens behörighet. Artiklarna 1–5, 7–11 och 14–21 och bilagan hör helt eller delvis till medlemsstatens behörighet. Unionslagstiftningen och den nationella lagstiftningen på det område som avtalet gäller behandlas nedan i propositionens detaljmotivering och i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

### **3 Målsättning och de viktigaste förslagen**

Syftet med regeringspropositionen är att sätta i kraft avtalet mellan Finland och Bahamas 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 lufttrafiksmarknaden mellan länderna. Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där man bl.a. avtalar om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse lufttrafikföretag att använda de rättigheter att bedriva trafik som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs lufttrafikföretagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Avtalet är i enlighet med målen för Finlands luftfartspolitik ett liberalt avtal. Bestämmelserna i avtalet erbjuder trafikidkare i båda länderna ömsesidig frihet att bedriva lufttrafik mellan länderna och genom dem samt från dem 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 lufttrafik mellan Finland och Bahamas. Lufttrafiken mellan Finland och Bahamas förväntas fortsätta på en blygsam nivå, varför avtalet inte har några betydande företagskonsekvenser på kort sikt.

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

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

### **5 Beredningen av propositionen**

Finland och Bahamas förhandlade om ett bilateralt luftfartsavtal den 9 december 2016 i Nassau och avtalet paraferades i samband med förhandlingarna. Europeiska kommissionen godkände förhandlingsresultatet den 26 juli 2017 i enlighet med förordningen om yttre förbindelser. Avtalet undertecknades i Colombo den 5 december 2017.

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag. Utlåtanden om utkastet till propositionen har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, finansministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket och medlemmarna i flygtrafiksnätverket, där det ingår medlemmar från försvarsministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, Finlands ständiga representation vid Europeiska unionen, Centralhandelskammaren, Business Finland Oy, Finavia Oy, Gränsbevakningsväsendet, Finnair Oy, Nordic Regional Airlines Oy, Air Navigation Services Finland Oy, Board of Airline Representatives in Finland och Konsumentförbundet rf.

Utrikesministeriet konstaterade i sitt utlåtande att man förhöll sig positivt till propositionen. Utrikesministeriet föreslog även lagtekniska korrigeringar till lagförslagets detaljmotivering.

## **RP 184/2018 rd**

De preciseringar som föreslogs av utrikesministeriet har beaktats som sådana vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Finavia konstaterar i sitt utlåtande att bolaget instämmer i regeringens proposition och understöder de flyg mellan Finland och Bahamas som avtalet möjliggör.

Arbets- och näringsministeriet konstaterade i sitt utlåtande att luftfartsavtalet är förenligt med näringslivets intressen och öppnar nya möjligheter för flygtrafik mellan Finland och Bahamas.

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

De övriga remissinstanserna hade inga kommentarer om propositionen.

### **6 Samband med andra propositioner**

Den regeringsproposition som gäller tredje fasen av lagen om transportservice är under beredning. I lagen ändras paragrafnumreringar som det hänvisas till i denna regeringsproposition. Dessutom behandlas regeringens proposition om ämbetsverksreform (RP 61/2018 rd) i riksdagen.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

I avtalets ingress konstaterar Finland och Bahamas bl.a. att de önskar öka serviceutbudet i den internationella lufttrafiken. Länderna framhåller att de önskar tillgodose bästa möjliga flygsäkerhet och luftfartsskydd och underlätta utvidgningen av internationella lufttrafikmöjligheter.

Av artiklarna i avtalet överensstämmer artiklarna 3.2 a, 4.1 a och 10 med EU:s modellklausuler. Artiklarna 1.8, 6.7, 8, 12.7, 13.3 och 13.4 grundar sig på EU:s referensklausuler.

**Artikel 1. Definitioner.** I artikeln definieras de centrala begrepp som används i avtalet. Definitionerna grundar sig på Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) standardavtalsklausuler. Artikel 1.8 grundar sig på EU:s referensklausuler.

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

**Artikel 3. Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd.** I artikeln fastställs att parterna kan utse flygbolag att sköta överenskommen trafik på diplomatisk väg. Artikel 3.2 a baserar sig på EU:s modellklausuler och gör det möjligt att utse ett i Finland etablerat EU-bolag att bedriva trafik från Finland. I artikeln begränsas inte ägandet av flygbolag utsedda av Finland. Artikel 3.2 b gör det möjligt att utse ett av Bahamas eller dess medborgare ägt flygbolag att bedriva trafik från Bahamas. I artikeln föreskrivs att de utsedda flygbolagen står under fortlöpande och effektiv myndighetstillsyn av den part som utsett flygbolaget. När ett flygbolag har utsetts och utfärdats trafiktillstånd, kan det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att det iakttar alla tillämpliga bestämmelser i avtalet. I Finland föreskrivs det om utfärdande av trafiktillstånd och om de nationella myndigheternas behörighet i samband med detta i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice (320/2017).

**Artikel 4. Återkallande av tillstånd.** Enligt artikeln kan en part återkalla ett trafiktillstånd eller begränsa det, om de villkor för beviljande av tillstånd som nämns i artikel 3 inte uppfylls eller om flygbolaget har försummat att iaktta de lagar och bestämmelser som anges i artikel 5. Artikel 4.1 a baserar sig på EU:s modellklausuler. Om det inte är nödvändigt att återkalla ett trafiktillstånd eller att begränsa trafikerättigheterna för att hindra fortsatt överträdelse av lagar och/eller bestämmelser, får en sådan rätt inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra partens luftfartsmyndigheter. Sådant samråd ska inledas inom femton (15) dagar efter det att en begäran om samråd har framställts eller i enlighet med vad som annars har överenskommit mellan parterna.

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

**Artikel 6. Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter.** I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler finns det i artikeln bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter inom luftfarten på basis av ömsesidighet. I enlighet med EU:s referensklausul föreskrivs i artikel 6.7 att bestämmelserna i detta avtal inte ska hindra Finland från att på ett icke-

## RP 184/2018 rd

diskriminerande sätt ta ut skatter, tullar och avgifter på flygbränsle som tillhandahålls inom dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett flygbolag utsett av Bahamas och som går i trafik mellan en ort i Finland och en annan ort i Finland eller en ort i en annan medlemsstat i EU.

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

Enligt artikel 7.5 får vardera parten kräva att flygbolag utsedda av den andra parten framför sitt trafikprogram och sina enskilda flygningar eller sin verksamhetsplan. Den administrativa börda som följer av anmälningskraven ska minimeras och luftfartsmyndigheterna ska behandla alla meddelanden utan dröjsmål.

**Artikel 8. Prissättning.** I överensstämmelse med EU:s referensklausul ska parterna enligt artikeln 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 det 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 från biljettförsäljningen utan att särskilda avgifter, begränsningar eller dröjsmål hänförs till dem.

**Artikel 10. Markttjänster.** I enlighet med EU:s modellklausuler föreskrivs det i artikeln att flygbolagen ska ha rätt att välja leverantören av markttjänster eller att tillhandahålla markttjänsterna själva eller, om detta inte är möjligt, att varje utsett flygbolag ska behandlas jämlikt i fråga om användningen av egenhantering eller markttjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer. I Finland har man i överensstämmelse med EU-lagstiftningen inte på något sätt begränsat flygbolagens möjligheter att själva tillhandahålla markttjänsterna på flygplatserna. Bestämmelser om markttjänster finns i 8 kap. i luftfartslagen (864/2014).

**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 flygbolagen 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 samt uppmantra dem att utbyta den information som behövs för att reda ut att avgifterna är skäliga. Vid tvistlösning enligt artikel 16 anses en part inte ha brutit mot bestämmelserna i artikel 11, utom i det fall att den parten har försummat att inom skälig tid granska den avgift eller den praxis som den andra parten klagat över eller försummar att, efter en sådan granskning, rätta en avgift eller praxis som strider mot artikeln.

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

I enlighet med EU:s referensklausuler 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 EU. I Finland är Transport- och kommunikationsverket den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten. Bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets myndighetsuppgifter finns i lagen om Transport- och kommunikationsverket (xxx/xxxx), i luftfartslagen och i lagen om transportservice (320/2017).

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

**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 bestämmelser. 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 bestämmelser om förbud mot konkurrensbegränsningar i konkurrenslagen (948/2011). I 3 § i den lagen anges det att när en konkurrensbegränsning kan påverka handeln mellan Europeiska unionens medlemsstater tillämpas också bestämmelserna i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget.

**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.

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

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

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

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

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

## 2 Lagförslag



## RP 184/2018 rd

1 §. Lagens 1 § innehåller den sedvanliga blankettlagsbestämmelsen genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

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

3 §. Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

### 3 Ikraftträdande

Enligt artikel 21 träder avtalet i kraft efter det att vardera partens interna rättsliga krav har uppfyllts. Parterna meddelar varandra genom utväxling av diplomatiska noter att dessa krav har uppfyllts. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts. Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

Avtalet innehåller inga bestämmelser som hör till Ålands behörighet, eftersom luftfart enligt 27 § 1 mom. 14 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till rikets lagstiftningsbehörighet.

### 4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

#### 4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten

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

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 Bahamas 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 ci-

vila luftfarten, förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (nedan slot-förordningen), förordning (EU) nr 391/2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, förordning (EU) nr 376/2014 som gäller rapportering av händelser inom civil luftfart samt förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen. 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, 11.2, 12, 13, 14 och 15 till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. Bakgrunden till bestämmelserna 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).

#### 4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen godkänner riksdagen fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis ska en bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande rättighet som är tryggsad i grundlagen, om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om det enligt grundlagen ska föreskrivas eller redan föreskrivs i lag om den sak som avses eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas i lag om den sak som avses. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse på dessa grunder till området för lagstiftningen oberoende av om den står i strid eller harmonierar med en bestämmelse som utfärdats genom lag i Finland (se t.ex. GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

I artikel 1 uppräknas och definieras de begrepp som används i avtalet. Sådana bestämmelser som indirekt påverkar tolkningen och tillämpningen av materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, hör också själva till området för lagstiftningen (GrUU 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 lufttrafik mellan Finland och tredjeländer samt om flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal finns i II avd. 12 kap. 3 och 4 § i lagen om transportservice. Internationella förpliktelser som är bindande för Finland har företräde framför bestämmelserna i lag. 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 och 4 i avtalet, vilka gäller utseende av flygbolag och beviljande och återkallande av trafikstillstånd, hänför sig till Transport- och kommunikationsverkets behörighet och till det förfarande om vilket det föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artiklarna hör till området för lagstiftningen.

I artikel 5.1 och 5.2 finns bestämmelser om tillämpningen av lagstiftningen i Finland på vissa luftfartyg, passagerare, besättning och viss frakt och post som finns inom Finlands territorium. I artikel 5.3 bestäms det om kontroll av passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen. Enligt artikel 5.4 är det förbjudet att bevilja flygbolag

## RP 184/2018 rd

förmåner vid tillämpningen av bestämmelser om inresa, tull, karantän och andra motsvarande bestämmelser. Om bestämmelserna i artikeln föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transport-service och de hör till området för lagstiftningen.

Artikel 6.1, 6.2, 6.5 och 6.6 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet. Bestämmelserna motsvarar internationell praxis. Enligt 81 § i grundlagen ska det genom lag bestämmas om statliga skatter och avgifter. I artikel 6.3 bestäms om tullkontroll och i artikel 6.4 om rätt att lossa luftfartygens utrustning. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen och det föreskrivs om dem bl.a. i mervärdesskattelagen samt i tulllagstiftningen. Tullar hör dock till Europeiska unionens exklusiva behörighet.

I artikel 7 bestäms om flygtrafikens kapacitet och om anmälning av trafikprogram. Enligt II avd. 12 kap. 4 § i lagen om transportservice kan Transport- och kommunikationsverket fastställa platsutbudet och tidtabellerna för den regelbundna lufttrafiken. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 8 bestäms det om prissättningen. Enligt artikeln får vardera parten 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. Enligt II avd. 12 kap. 4 § i lagen om transportservice fastställer Transport- och kommunikationsverket vid behov transportavgifterna för regelbunden trafik. 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 det föreskrivs om dem i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice.

Artikel 9, som gäller representation av flygbolaget och försäljning, 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 detta 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. Artiklarna 11.3 och 11.4 innehåller inte bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

Artikel 12, som gäller flygsäkerhet, hänför sig till Transport- och kommunikationsverkets behörighet att som nationell civil luftfartsmyndighet utöva tillsyn över flygsäkerheten. Bestämmelser om detta finns i lagen om Transport- och kommunikationsverket, luftfartslagen samt i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i artikel 12.4 kan anses höra till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i den bestäms om individens rättigheter och skyldigheter.

Artikel 13 innehåller bestämmelser om luftfartsskydd. I Finland ingår bestämmelserna om luftfartsskydd och behörighetsfrågorna i anslutning till det i 9 kap. i luftfartslagen, och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

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

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

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

Enligt artikel 17.2 kan bilagan till avtalet ändras genom överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter. Ändringarna träder i kraft i enlighet med vad som överenskommit dessa myndigheter emellan. I grundlagen finns det inte några bestämmelser om delegering av behörigheten att ingå fördrag. I motiveringen till grundlagen och i grundlagsutskottets praxis har det emellertid ansetts att behörigheten att ingå avtal i begränsad utsträckning exceptionellt kan överföras på andra myndigheter genom lag. En förutsättning är att bemyndigandet begränsar sig till ramarna för den förpliktelse som bemyndigandet gäller och att det inte innebär ett bemyndigande att avtala om sådana ändringar i avtalsförhållandet som påverkar huvudförpliktelsens natur eller målsättning eller om saker som enligt grundlagen hör till riksdagens behörighet. En delegering av behörigheten att ingå avtal till myndigheter kan således närmast gälla tekniska granskningar eller kompletteringar av huvudförpliktelsen eller ordnande av detaljerna för samverkan mellan myndigheterna (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2004 rd, GrUU 48/2005 rd). Enligt regeringens uppfattning innehåller artikel 2 i avtalet huvudförpliktelser för parterna att säkerställa utsedda flygbolag vissa rättigheter. Bestämmelserna kan anses omfatta grunderna för rättigheterna i fråga.

Bilagan till avtalet innehåller bestämmelser av en mer teknisk natur som kompletterar dessa bestämmelser bl.a. om flygrutter och marknadsföringssamarbete. Enligt regeringens uppfattning innebär delegeringsbestämmelsen i artikel 17.2 inte något bemyndigande att avtala om ändringar som påverkar de i artikel 2 avsedda huvudförpliktelsernas natur eller syften. Bemyndigandet är inte obegränsat och i bemyndigandet samt i själva avtalet nämns de myndigheter som kan avtala om ändringar. Förfarandet motsvarar dessutom den internationella praxis som länge och allmänt iakttagits inom luftfartsbranschen.

### 4.3 Behandlingsordning

Avtalet kan inte anses innehålla bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. i grundlagen. I grundlagsutskottets utlåtande 7/2012 rd, som gäller regeringens proposition 10/2012 rd om protokollet om ändring av luftfartsavtalet med Ryska federationen, konstaterades det att beslut om att godkänna protokollet kan fattas med enkel majoritet av de avgivna rösterna och förslaget till lag om sättande i kraft av det behandlas i vanlig lagstiftningsordning. I utlåtandet tog grundlagsutskottet för första gången ställning till det nationella förfarandet för godkännande och ikraftträdande av luftfartsavtal som ingåtts en-

## RP 184/2018 rd

ligt den mekanism som ingår i förordningen om yttre förbindelser. Avtalet mellan Finland och Bahamas har ingåtts inom ramen för nämnda mekanism. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet sålunda godkännas med enkel majoritet och förslaget till ikraftträdandelag behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

*riksdagen godkänner det i Colombo den 5 december 2017 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och samväldet Bahamas regering om luftfart.*

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

## **Lag**

### **om avtalet med Bahamas om luftfart**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

#### 1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Colombo den 5 december 2017 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och samväldet Bahamas regering om luftfart gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

#### 2 §

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

#### 3 §

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

---

Helsingfors den 11 oktober 2018

**Statsminister**

**Juha Sipilä**

Kommunikationsminister Anne Berner

*Fördragstext*

**AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH SAMVÄLDET BAHAMAS REGERING OM LUFTFART**

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS**

Republiken Finlands regering och Samväldet Bahamas regering, (nedan kallade "parterna"),

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

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

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

som önskar främja sina bilaterala förbindelser på den civila luftfartens område och ingå ett avtal i syfte att 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 arbeta för ett internationellt luftfartssystem, som utgår från konkurrens mellan flygbolagen på marknaden och som har så litet inblandning och reglering från regeringarnas sida 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 på 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;

har enats om följande:

Have agreed as follows:

Article 1

**Definitioner**

Om inget annat anges, avses i detta avtal med

1. "luftfartsmyndigheter" i fråga om Finland den finska civila luftfartsmyndigheten och i fråga om Bahamas den bahamanska civila luftfartsmyndigheten samt andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som för närvarande sköts av de ovannämnda luftfartsmyndigheterna, eller liknande uppgifter,

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

3. "konventionen" konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av vardera 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 trafikstillstånd i enlighet med artikel 3 i detta avtal,

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

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

7. "användaravgift" en avgift som tas ut av

Artikel 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 Bahamas, the Bahamas Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;

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

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

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

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

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

7. "User charges" means a charge imposed



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

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

## Artikel 2

### Beviljande av rättigheter

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

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

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 har 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.

3. 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.

4. Bestämmelserna i detta avtal ska inte anses berättiga ett av den ena parten utsett flyg-

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

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

## Article 2

### Grant of Rights

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

3. 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.

4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on a designated airline of

bolag att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare, frakt och post för befordran mot ersättning eller avgift till en annan ort inom den andra partens territorium.

one Contracting Party the right of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

### Artikel 3

### Article 3

#### Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd

#### Designation and Authorization

1. Vardera parten har rätt att utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik samt att återkalla eller ändra ett beslut att utse ett flygbolag. Utseendet ska ske skriftligen och den andra parten ska underrättas 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 Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels and shall identify the extent to which the airline is authorised to conduct the type of air transport specified in this Agreement.

2. När den andra parten har tagit emot en sådan underrättelse och det utsedda flygbolagets forbundna och på föreskrivet sätt inlämnade ansökningar om trafiktillstånd och tekniska tillstånd, ska den utfärda de relevanta tillstånden inom minsta möjliga tid som behandlingen kräver förutsatt att

2. On receipt of such a designation and of applications from the designated air-line, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations 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 gällande 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 License 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 beslutet att utse flygbolaget,

(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 Bahamas

b) in the case of an airline designated by The Bahamas:

(i) Bahamas eller dess medborgare innehar aktiemajoriteten i och utövar faktiskt inflytande över bolaget, och

(i) The Bahamas or its nationals has substantial ownership and effective control; and

## RP 184/2018 rd

(ii) det utsedda flygbolaget eller de utsedda flygbolagen iakttar bestämmelserna i artikel 12 (Flygsäkerhet) och artikel 13 (Luftfartsskydd), och

(iii) Bahamas utövar en effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget, och

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 flygbolaget iakttar alla tillämpliga bestämmelser i detta avtal

### 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 ett flygbolag som har utsetts av Finland

i) bolaget inte är etablerat inom Finlands territorium i enlighet med EU-fördragen eller det inte har en giltig operativ licens i enlighet med EU-lagstiftningen, 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 beslutet att utse flygbolaget,

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Bahamas

i) Bahamas eller dess medborgare inte innehar aktiemajoriteten i eller utövar faktiskt inflytande över bolaget, eller

(ii) The designated airline(s) is in compliance with the provisions set forth in Article (12) Safety and Article (13) Security; and

(iii) The Bahamas maintains effective regulatory control of the airline; and

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

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

### Article 4

#### Revocation of Authorization

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

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

(i) it is not established in the territory of Finland under the EU Treaties or does not have a valid Operating License 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 Bahamas:

(i) The Bahamas or its nationals does not have substantial ownership and effective control; or

ii) det utsedda flygbolaget eller de utsedda flygbolagen inte iakttar bestämmelserna i artikel 12 (Flygsäkerhet) och artikel 13 (Luftfartsskydd), eller

(iii) Bahamas inte upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget, eller

c) flygbolaget har försummat att iaktta de lagar och bestämmelser 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 bestämmelser, får en sådan rättighet inte tillgripas förrän samråd har hållits med den andra partens luftfartsmyndigheter. 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 bestämmelser

1. En parts lagar och bestämmelser 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 bestämmelser om tillträde till, uppehåll i eller avgång från dess territorium i fråga om passagerare, besättning, frakt eller post, såsom formaliteter som gäller ankomst, avgång, 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, ska endast

(ii) The designated airline(s) is not in compliance with the provisions set forth in Article (12) Safety and Article (13) Security; or

(iii) The Bahamas is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

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

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

#### Article 5

##### Application of Laws and Regulations

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

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

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except

undergå en förenklad kontroll. Detta gäller dock inte skyddsåtgärder mot våldshandlingar, smuggling av narkotika och flygplanskapningar.

4. Ingendera parten 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 motsvarande föreskrifter.

#### Artikel 6

##### **Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter**

1. Luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett flygbolag, som utsetts av den ena 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 ur landet, 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 förnödenheter:

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 införts 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,

in respect of security measures against acts of violence, smuggling of narcotics and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

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

#### Article 6

##### **Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges**

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

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

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within 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) bränsle, smörjolja och tekniska konsumtionsföremål som införs eller införskaffas inom den ena partens territorium för att användas i internationell trafik 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, i den utsträckning som skäligen behövs, 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 nämnda 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 baseras 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 får hindra Finland

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

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

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

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

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

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

7. Nothing in this Agreement shall prevent

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

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 Bahamas 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. Ingenta 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. Ingenta parten får förelägga den andra partens utsedda flygbolag krav på förhandsrätt, passagerar- eller fraktkvoter, avgift för icke-invändning eller andra restriktioner gällande kapacitet, turtäthet eller trafik som inte är i överensstämmelse med syftet för detta avtal.

5. Vardera parten får kräva att de flygbolag som utsetts av den andra parten meddelar myndigheten sina trafikprogram och sina enskilda flygningar eller sin verksamhetsplan. Det administrativa arbete som följer av kravet att sända information ska minimeras och luftfartsmyndigheterna ska behandla alla meddelanden snabbt.

#### Article 7

##### Capacity provisions

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

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

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

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

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

Artikel 8

**Prissättning**

1. Parterna ska låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden. Parterna får ingripa i prissättningen endast

a) för att förhindra oskäligt diskriminerande priser eller förfaranden,

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

c) för att 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 enstaka fall kan en kortare tidsfrist än normalt tillåtas för meddelandet. Ingenta parten får kräva att den andra partens utsedda flygbolag ska meddela de priser som charterbeställaren 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

Article 8

**Pricing**

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

a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

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

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

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

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

4. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph 1



den andra parten orsakerna till sitt missnöje så snart som möjligt. 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.

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

#### Artikel 9

##### **Representation av flygbolaget och försäljning**

1. En parts utsedda flygbolag har rätt att inom den andra partens territorium, inom ramen för de lagar och bestämmelser 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 parterna utsett ska ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster genom anlitan 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

#### Article 9

##### **Airline Representation and Sales**

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

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

3. Each Contracting Party shall grant to a designated airline of the other Contracting 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 bank-

bankförfaranden får hänföras till dem.

ing charges and procedures, be subject to any charge, limitation or delay.

#### Artikel 10

#### Article 10

### Markttjänster

### Ground handling

Enligt parternas lagar och bestämmelser, samt för Finland även EU-lagstiftning, har varje utsett flygbolag rätt att inom den andra partens område lägga ut sina markttjänster på entreprenad enligt val, antingen helt eller delvis, till en konkurrerande tillhandahållare av dessa tjänster eller att utföra dessa tjänster själv ("egenhantering"). Om lagar och bestämmelser hindrar eller begränsar egenhantering eller om det inte förekommer effektiv konkurrens mellan de företag som tillhandahåller markttjänster, ska varje utsett flygbolag behandlas jämlikt i fråga om användning av egenhantering och de markttjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer.

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of Finland, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part or, at its option, the right to perform its own ground handling ("self-handling"). Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers 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 11

#### Article 11

### Användaravgifter

### User Charges

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

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

2. De användaravgifter som tas ut av flygbolag som utsetts av den andra parten får motsvara men inte överstiga de fulla kostnader som orsakas de behöriga myndigheterna eller organen av att tillhandahålla och upprätthålla lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser, miljöskydd, flygtrafik-tjänst och luftfartsskydd på flygplatsen eller inom flygplatssystemet. De fulla kostnaderna kan inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda

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

anläggningar och tjänster ska tillhandahållas och förvaltas effektivt och ekonomiskt.

3. Parterna ska inom sitt territorium främja samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna och de flygbolag som använder tjänsterna och anläggningarna och uppmuntra de behöriga myndigheterna eller organen och flygbolagen att utbyta den information som kan behövas för en noggrann granskning av om avgifterna är skäligen i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel. Parterna ska uppmuntra de behöriga myndigheter som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg meddela användarna om varje föreslagen ändring av användaravgifterna, så att användarna får möjlighet att uttrycka sin åsikt innan någon ändring görs.

4. Vid tvistlösning enligt artikel 16 anses en part inte ha brutit mot bestämmelserna i denna artikel om den inte i) underlåter att inom skälig tid granska den avgift eller det förfarande som den andra parten har framfört klagomål över, eller ii) försummar att efter en sådan granskning vidta åtgärder inom dess befogenhet för att rätta en avgift eller ett förfarande som strider mot denna artikel.

#### Artikel 12

##### **Flygsäkerhet**

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

2. Om en part efter ett 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 dessa iakttagelser och de åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa normer meddelas den andra parten. Den andra parten ska vidta lämpliga korrigerande åtgärder inom en överenskommen

an efficient and economic basis.

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

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

#### Article 12

##### **Flight Safety**

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

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

tidsfrist.

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 oskäligen 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.

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.

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.

6. Om det med hänvisning till punkt 2 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.

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 trafiktillståndet för flygbolaget i fråga.

shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

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

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

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

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

7. Where one Contracting Party has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by a third State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that third State and in respect of the operating authorization of that

airline.

Artikel 13

**Luftfartsskydd**

1. Parterna bekräftar, i överensstämmelse med sina rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt, att deras skyldighet gentemot varandra att skydda civil luftfart mot handlingar avseende olagligt ingripande utgör en 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 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 flygtrafiktjänst, 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 fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och intagits som bilagor till konventionen i den omfattning sådana bestämmelser och

Article 13

**Aviation Security**

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

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

3. The Contracting Parties shall, as a minimum, act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such se-

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 EU-fördragen och fått operativ licens i enlighet med EU-lagstiftning 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 iakttas 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 EU-lagstiftning. 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, lastrumsbagage, 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 skäliga 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 om luftfartsskydd i denna artikel, får den förstnämnda partens luftfartsmyndigheter begära omedelbart samråd med den andra partens luftfartsmyndigheter. Om någon till-

security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or are established in the territory of Finland under the EU Treaties and have received an operating 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 Contracting Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. For entry into, departure from, or while within the territory of Finland, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

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

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

nautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines designated by that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

#### Artikel 14

#### Article 14

##### **Intermodala transporttjänster**

##### **Intermodal Services**

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 och från samtliga flygplatser som tillhandahåller tulltjänster, och de har i förekommande fall rätt att transportera oförtullade varor i enlighet med gällande lagar och bestämmelser. Flygplatsernas tulltjänster ska stå till förfogande för sådan frakt oavsett om den transporteras som land-, sjö- eller lufttransport. Flygbolagen får, om de så önskar, själva utföra sina egna land- eller sjötransporter eller ingå avtal om dem med andra företag som bedriver land- och sjötransport, inbegripet land- eller sjötransporter som bedrivs av andra flygbolag och företag som indirekt tillhandahåller flygfrakttjänster. 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.

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

#### Article 15

##### **Rättvis konkurrens**

##### **Fair competition**

Vardera parten ska vid behov vidta alla

Each Contracting Party shall, where neces-

lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförfaranden som på ett ogynnsamt sätt påverkar konkurrens-situationen för det eller de flygbolag som utsetts av den andra parten.

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 överenskommit mellan luftfartsmyndigheterna.

2. Om det uppstår en tvist mellan parterna om tolkning eller tillämpning av detta avtal, med undantag för meningsskiljaktigheter som gäller artikel 12 (Flygsäkerhet), 13 (Luftfartsskydd) eller artikel 8 (Prissättning), ska parternas luftfartsmyndigheter i första hand avgöra meningsskiljaktigheten genom samråd.

Om parternas luftfartsmyndigheter inte lyckas komma till ett avgörande genom samråd inom sextio (60) dagar, överförs meningsskiljaktigheten till ett diplomatiskt förhandlingsförfarande.

Parterna gör sitt bästa för att avgöra meningsskiljaktigheterna inom etthundratjugo (120) dagar.

Om parterna inte finner en lösning inom etthundratjugo (120) dagar, kan de komma överens om att lösa frågan på något annat sätt.

sary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline(s) of the other Contracting Party.

Article 16

**Consultations and Settlement of Disputes**

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

2. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, except those that may arise under Article 12 (Flight Safety), Article 13 (Aviation Security) or Article 8 (Pricing) the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle the dispute by consultations and negotiation.

If Aeronautical Authorities of the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation within (60) sixty days, then the dispute should be referred for consultation using diplomatic channels.

Contracting Parties will seek to resolve and agree to use their best efforts to reach a settlement within (120) one hundred and twenty days.

If the Contracting Parties do not agree to resolution within (120) one hundred twenty days, they may agree to resolve the matter by another method.



Artikel 17

**Ändring av avtalet**

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. 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 överenskommit 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 artikel kan ändringar som endast hänför sig till bilagan avtalas genom en överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter, och de träder i kraft i enlighet med vad dessa myndigheter avtalar i enlighet med parternas nationella lagar och bestämmelser.

Artikel 18

**Multilaterala konventioner**

Om en multilateral konvention om lufttrafik träder i kraft för vardera parten, ska bestämmelserna i den 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 påverkas av bestämmelserna i konventionen.

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 lämnas samtidigt till Internationella civila luftfartsorganisationen.

Article 17

**Amendments**

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

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

Article 18

**Multilateral Conventions**

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

Article 19

**Termination**

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

2. I detta 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.

Artikel 20

**Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen.**

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

Artikel 21

**Ikraftträdande**

Detta avtal träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då 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 Colombo den 5 december 2017 i två original exemplar på engelska.

Maija Ahokas

För Republiken Finlands regering

Dioniso D'aguilar

Organization.

2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties prior to the expiry of such period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20

**Registration with ICAO**

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

Article 21

**Entry into force**

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

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

Done at Colombo on 5th day December 2017 in two original copies in the English language.

Maija Ahokas

For the Government of the Republic of Finland

Dioniso D'aguilar

**RP 184/2018 rd**

För Samväldet Bahamas regering

For the Government of the Commonwealth  
of The Bahamas

**BILAGA**

**till avtalet mellan Republiken Finlands regering och  
Samväldet Bahamas regering om luftfart**

1. Linjer som flygbolag utsedda av Bahamas får trafikera i båda riktningarna

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

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

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

Anmärkningar:

3. Parternas luftfartsmyndigheter ska sinsemellan avtala om mellanliggande orter och orter bortom destinationsorten, på ovan avsedda rutter som de utsedda flygbolagen får trafikera med femte frihetens trafikrättigheter.

4. Vardera partens utsedda flygbolag får på de trafikerade linjerna fritt välja bland de i punkt 1 och 2 avsedda orterna inom Bahamas territorium och de avsedda orterna på Finlands territorium samt mellanliggande orter och orter bortom destinationsorten, som det bedrivs trafik mellan utan femte frihetens trafikrättigheter, och de ska meddelas till vardera partens luftfartsmyndigheter inom trettio (30) dagar från det att trafiken inleddes. De valda orterna kan senare bytas.

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

a) med flygbolag som är etablerade inom 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 bestämmelserna förutsätter dock

## RP 184/2018 rd

- 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.
- 6) Varje utsett flygbolag får, då det bedriver överenskommen trafik på en specificerad linje, på vilken flygning som helst eller alla flygningar, enligt val
- a. bedriva flygverksamhet i endera eller vardera riktningen,
  - b. 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 utanför den andra partens territorium.
  - 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,
- förutsatt att flygförbindelsen betjänar en ort som är belägen inom den avtalsslutande parts territorium som utsett flygbolaget, utan begränsningar i fråga om riktning eller geografiska begränsningar och utan att förlora sin rätt att bedriva trafik som annars tillåts enligt detta avtal.

ANNEX

**To the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland  
and the Government of the Commonwealth of The Bahamas**

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

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u> <u>on</u>	<u>Points beyond</u>
Any points in the The Bahamas	Any points	Any points in Fin- land	Any points

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>on</u>	<u>Points beyond</u>
Any points in Fin- land	Any points	Any points in the The Bahamas	Any points

Notes:

3. The intermediate and beyond points on the above routes to be operated with fifth freedom traffic rights by the designated airlines, shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

4. The points in the territory of The Bahamas and the points in the territory of Finland indicated in paragraphs 1 and 2 and the intermediate points and points beyond established on both routes to be operated without fifth freedom traffic rights, shall be freely selected by the designated airlines of each Contracting Party and will be notified to the Aeronautical Authorities of both Contracting Party thirty (30) days before the commencement of the services. Likewise, the points initially selected may be replaced.

5. 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 Parties have the right not to accept such arrangements.

**RP 184/2018 rd**

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.
- 6) 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 outside the territory of the other party;
  - e. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;
  - f. Serve points behind any point or points in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
  - g. Make stopovers at any points whether within or outside the territory of the other Party;
  - h. Carry transit traffic through the other Party's territory; and
  - i. Combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

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