

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

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

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

Avtalet främjar konkurrenskraften genom att det förbättrar förutsättningarna för näringsliv och företagande samt öppnar nya möjligheter för luftfart mellan Finland och Chile.

Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal som bl.a. innehåller bestämmelser om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse flygbolag att använda de trafikrättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs flygbolagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Dessutom innehåller avtalet sådana befrielser från vissa skatter, tullar och andra avgifter i fråga om internationell luftfart som överensstämmer med internationell praxis. Avtalet är ett av de mest övergripande luftfartsavtalen som Finland har ingått. Enligt avtalet ska luftfarten länderna emellan vara helt fri. Kvantitativa begränsningar eller begränsningar av rutter ställs inte på någotdera landets flygbolag.

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. Parterna meddelar varandra genom utväxling av diplomatiska noter när parternas interna krav som förutsätts för avtalets ikraftträdande har uppfyllts. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter det att parterna till varandra genom diplomatisk notväxling har bekräftat att alla de konstitutionella förfaranden som är nödvändiga för att avtalet ska kunna träda i kraft har slutförts för vardera parten.

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	3
1 NULÄGE .....	3
2 LAGSTIFTNINGEN I EU .....	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	4
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	4
DETALJMOTIVERING .....	5
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND .....	5
2 LAGFÖRSLAG .....	9
3 IKRAFTTRÄDANDE .....	9
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ...	9
4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten .....	9
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen .....	10
4.3 Behandlingsordning .....	13
LAGFÖRSLAG .....	14
Lag om avtalet med Chile om luftfart .....	14
FÖRDRAGSTEXT .....	15
BILAGA 1 .....	42
ANNEX 1 .....	43

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

Luftrafiken mellan Finland och Chile har hittills varit tämligen obetydlig, och det har inte funnits någon regelbunden direkt lufttrafik till Chile. Finland har inget tidigare bilateralt luftfartsavtal med Chile.

Chile har sju internationella och 28 nationella flygplatser. Huvudflygplatsen är Comodoro Arturo Merino Benítez International Airport, och den är belägen väster om Santiago de Chile. I Chile finns sex nationella flygbolag, som bedriver internationell trafik. Flygbolaget LATAM opererar den största delen av huvudflygplatsens luftfart.

Finland och Chile paraferade det bilaterala luftfartsavtalet länderna emellan den 8 december 2017 i Colombo, i samband med de bilaterala luftfartsförhandlingarna som hölls i Sri Lanka. Avtalet undertecknades i Nairobi i Kenya den 11 december 2018.

### 2 Lagstiftningen i EU

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 de 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 behörighet och delvis under medlemsstaternas, har Europaparlamentet och rådet antagit en förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstaterna och tredjeländer (nedan förordningen om yttre förbindelser). Genom förordningen har ett samarbetsförfarande inrättats mellan medlemsstater och kommissionen för att säkerställa att avtalen överensstämmer med unionens lagstiftning. En medlemsstat ska på förhand meddela kommissionen sina avsikter att inleda förhandlingar med tredjeländer samt uppgifter om vilka bestämmelser i avtalet som ska behandlas 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 15 februari 2018 godkänt förhandlingsresultatet mellan Finland och Chile. Avtalet innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet. Artiklarna 1–4, 7, 9–10, 12, 14–19 och bilagan hör helt eller delvis till medlemsstatens behörighet. Unionslagstiftningen och den nationella lagstiftningen på det område som avtalet gäller har behandlats nedan i propositionens detaljmotivering och i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

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

Syftet med regeringens proposition är att få riksdagens godkännande för ett luftfartsavtal mellan Finland och Chile. Propositionen innehåller ett förslag till en så kallad blankettlag för att sätta i kraft de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen.

Avtalet gör det möjligt att utveckla lufttrafikförbindelserna och lufttrafikmarknaden 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 till 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, även om det inte innehåller någon form av begränsningar av rutter och resmål. 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 finska företags konkurrenskraft. Lufttrafiken mellan Finland och Chile 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 Chile förhandlade om ett bilateralt luftfartsavtal den 8 december 2017 i Colombo i Sri Lanka. Avtalet paraferades i samband med förhandlingarna. Europeiska kommissionen godkände förhandlingsresultatet den 15 februari 2018 i enlighet med förordningen om yttre förbindelser. Avtalet undertecknades i Nairobi i Kenya den 11 december 2018.

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

Arbets- och näringsministeriet konstaterar i sitt utlåtande att luftfartsavtalet skapar ramar för att utöka luftfarten mellan Finland och Chile samt att det på ett välkommet sätt främjar kontakten länderna emellan. I utlåtandet påpekar ministeriet att regelbundna flygförbindelser underlättar främjandet av handel och turism mellan länderna och mellan Finland och Sydamerikas övriga länder.

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

Transport- och kommunikationsverket konstaterar i sitt utlåtande att avtalet möjliggör inledandet av lufttrafik mellan länderna och förbättrar tillgängligheten till Finland. Transport- och kommunikationsverket har deltagit i avtalsförhandlingarna och dess synpunkter har beaktats i regeringspropositionen redan i beredningsskedet. Transport- och kommunikationsverket konstaterar i sitt utlåtande att verket stöder ett överlämnande av propositionen i samma form som vid begäran om utlåtande.

Finnair konstaterar i sitt utlåtande att bolaget understöder ett godkännande av luftfartsavtalet. Enligt Finnair är det viktigt att luftfartsavtalet möjliggör försäljning av flygbiljetter mellan Finland och Chile till exempel via mellanliggande orter i Europa, alltså mellan flygbolagen i de länder som är med i det så kallade code share-samarbetet. Finnair påpekade att bolaget anser det vara bra att marknadstillträdet till tredje länder görs lättare för finska flygbolag genom framförhållning.

Utrikesministeriet konstaterar i sitt utlåtande att ministeriet understöder ett godkännande av avtalet. Utrikesministeriet framförde i sitt utlåtande lagtekniska ändringsförslag till propositionen. De preciseringar som föreslogs av utrikesministeriet har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

## DETALJMOTIVERING

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

I avtalets ingress konstaterar Finland och Chile bl.a. att de önskar främja utvecklingen av internationell civil luftfart. Länderna framhåller att de önskar tillgodose bästa möjliga flygsäkerhet och luftfartsskydd.

Av artiklarna i avtalet överensstämmer artiklarna 3.2, 3.3 i och ii och 7.3 med EU:s modellklausuler. Artikel 1.17, 3.3 iv och v, 5.6, 6.3, 6.4, 11 samt 13.7 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) modellklausuler. Artikel 1.17 grundar sig på EU:s referensklausul.

**Artikel 2. Beviljande av rättigheter.** I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s modellklausuler om den ömsesidiga rättigheten för trafikidkare i båda länderna att transportera passagerare, frakt och post över länderna, mellan länderna och genom dem samt från dem till tredje länder. I artikeln föreskrivs det även närmare om villkoren för utövande av trafik. I artikeln möjliggörs cabotage, dvs. trafik mellan orter inom den andra partens territorium.

**Artikel 3. Utseende av lufttrafikföretag, beviljande och återkallande av tillstånd.** I artikeln fastställs att parterna på diplomatisk väg kan utse ett eller flera flygbolag att sköta överenskommen trafik. Artikel 3.2 följer EU:s modellklausuler och gör det möjligt att utse ett i Finland etablerat företag från en EU-medlemsstat eller en i bilaga 1 angiven annan stat eller ett företag som ägs av dess medborgare att bedriva trafik från Finland. Det utsedda flygbolaget ska stå under fortlöpande och effektiv myndighetsövervakning från det land som har utsett flygbolaget.

Enligt artikel 3.3 kan Chile återkalla eller begränsa ett trafikillstånd om de förutsättningar som anges i artikel 3.2 för beviljande av tillståndet inte uppfylls. Artikel 3.3 i och ii överensstämmer med EU:s modellklausuler. Artikel 3.3 iv och v förhindrar användandet av trafikrättigheter i situationer där Chile inte ömsesidigt kan använda dem till följd av ett luftfartsavtal med ett annat EU-land eller avsaknaden av ett sådant avtal. Punkterna motsvarar EU:s referensklausuler.

Artikel 3.4 gör det möjligt för ett i Chile etablerat flygbolag att bedriva trafik från Chile. Chile har en skyldighet att utse flygbolaget och detta ska stå under Chiles fortlöpande och effektiva myndighetsövervakning.

Enligt artikel 3.5 kan Finland återkalla eller begränsa ett trafikillstånd om de förutsättningar som anges i artikel 3.4 för beviljande av tillstånd inte uppfylls.

**Artikel 4. Tillämpning av lagar.** 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. Parterna ska på begäran av den andra parten ge kopior av de lagar, som det hänvisas till i avtalet.

**Artikel 5. Säkerhet.** I artikel 5.1 föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att vardera parten är skyldig att erkänna tillstånd och bevis som utfärdats av den andra parten.

I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det 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 5.6 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 verkets myndighetsuppgifter i anslutning till luftfarten finns i lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018), i luftfartslagen (864/2014) och i lagen om transportservice (320/2017).

**Artikel 6. Luftfartsskydd.** I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler hänvisas det i artikeln till sådana internationella konventioner om luftfartsskydd som bägge parter omfattas av. I artikeln föreskrivs det om förfaranden för att garantera luftfartsskyddet och ingripa mot brister i säkerhetsåtgärderna. Artikel 6.3 och 6.4 motsvarar EU:s referensklausuler.

**Artikel 7. Kommersiell verksamhet.** I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardklausuler om rätten för flygbolag att utan begränsningar sälja lufttrafiktjänster på den andra partens territorium, att i enlighet med den andra partens lagstiftning inrätta kontor och ha personal samt om brukbar valuta.

Artikel 7.3 reglerar i enlighet med EU:s modellklausul att flygbolagen har rätt att välja leverantör för marktjänsterna eller själva sköta marktjänsterna. Om detta inte är möjligt ska varje utsett flygbolag behandlas jämlikt i fråga om egenhantering och marktjänster 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 marktjänsterna på flygplatserna. Bestämmelser om marktjänster finns i 8 kap. i luftfartslagen.

I artikel 7.6 föreskrivs det att flygbolag som utsetts av den ena parten kan delta i gemensamma marknadsföringsarrangemang tillsammans med någondera partens eller tredjelands flygbolag och använda gemensamma linjekoder. I punkten ges dessutom närmare föreskrifter åt de flygbolag som deltar i samarbetsarrangemangen.

I artikel 7.7 föreskrivs det om rätten att använda hyrda luftfartyg.

I artikel 7.8 föreskrivs det om de olika intermodala transporttjänsterna. 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 8. Överföring av tillgångar.** 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.

**Artikel 9. 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 uppmuntra dem att utbyta den information som behövs för att reda ut att avgifterna är skäliga. Vid tvistlösning enligt artikel 15 anses en part inte ha brutit mot bestämmelserna i artikel 9, utom i det fall att parten 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 10. Rättvis konkurrens.** Enligt artikeln ska parterna i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler ge flygbolagen rättvisa och lika möjligheter att bedriva luftfart. Flygbolagen har rätt att fastställa turtätheten och kapaciteten i fråga om lufttrafiken på grundval av marknadsmissiga överväganden.

Enligt artikel 10.4 kan ingendera parten kräva att flygbolag utsedda av den andra parten framför sitt trafikprogram och sina enskilda flygningar eller sin verksamhetsplan, om detta inte är nödvändigt för att uppfylla artikel 10.2. Den möjliga administrativa börda som följer av meddelandekravet ska minimeras.

I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikel 10.5 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 konkurrensituationen 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 11. Datoriserade bokningssystem.** I artikeln föreskrivs det i enlighet med EU:s referensklausuler om möjligheten att använda datoriserade bokningssystem.

**Artikel 12. Tariffer.** Enligt artikeln ska parterna låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för luftfarten på grundval av marknadsmässiga överväganden. Det är endast tillåtet att ingripa i prissättningen när de förutsättningar som anges i artikeln uppfylls.

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

**Artikel 13. 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 referensklausuler föreskrivs i artikel 13.7 att bestämmelserna i detta avtal inte ska hindra Finland från att på ett icke-diskriminerande sätt ta ut skatter, tullar och avgifter på flygbränsle som tillhandahålls inom dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett flygbolag utsett av Chile och som går i trafik mellan en ort i Finland och en annan ort i Finland eller i en annan medlemsstat i Europeiska unionen. En motsvarande rätt som den som finns angiven i artikel 13.8 är även given till Chile.

**Artikel 14. Förhandlingar och ändringar.** I artikeln föreskrivs det om parternas rätt att begära samråd om frågor som hör till området för avtalet. I artikeln föreskrivs det även 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 15. Tvistlösning.** I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att parterna i första hand ska försöka avgöra meningsskiljaktigheter genom samråd. I artikeln föreskrivs det om förfarandet vid samråd eller, om samrådet inte ger resultat, om tillämpande av skiljeförfarande.

Enligt artikel 15.4 ska utgifterna för skiljeförfarandet delas lika mellan parterna.

**Artikel 16. Uppsägning.** I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om förfarandet för uppsägning av avtalet. Avtalet ska sägas upp skriftligen via diplomatiska kanaler.



**Artikel 17.** *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 18.** *Tillämpning av multilaterala avtal och konventioner.* I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att avtalet länderna emellan ändras till att motsvara ett sådant multilateralt avtal som blir bindande för båda parterna.

**Artikel 19.** *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.

**Bilaga I.** Bilagan innehåller en förteckning över de andra länder som anges i artikel 3. Dessa länder är Island, Liechtenstein, Norge och Schweiz.

## **2 Lagförslag**

**1 §.** Paragrafen 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 ska enligt förslaget utfärdas genom förordning av statsrådet.

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

## **3 Ikraftträdande**

Enligt artikel 19 träder avtalet i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de åtgärder som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts. Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet.

Avtalet innehåller inga bestämmelser som hör till Ålands behörighet, eftersom luftfart enligt 27 §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 dock avtalet i sin helhet, eftersom det enligt grundlagsutskottets ställningstagande (GrUU 7/2012 rd och GrUU 14/2014 rd) i sin helhet är fråga om ett avtal som Finland har ingått. Således begärs det att riksdagen godkänner avtalet i sin helhet. Det begärs även att riksdagen godkänner en lag, genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. 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 närmast till hur medlemsstaterna ordnar de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna förutsätter. Förordningar som gäller de frågor som täcks av luftfartsavtalet mellan Finland och Chile är bl.a. förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, förordning (EU) nr 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska Unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA-förordningen), förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, förordning (EG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (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, direktivet om marktjänster) samt om flygplatsavgifter (2009/12/EG, direktivet om flygplatsavgifter).

Åtminstone bestämmelserna i artiklarna 1, 3.2, 3.3, 4–6 och delvis bestämmelserna i artiklarna 7, 8, 9.1, 9.2, 10.5, 12.1, 12.2 och 13 hör 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. Gällande i synnerhet likvärdig behandling av flygbolagen, rättvis konkurrens och prissättning tillämpas utöver avtalets bestämmelser Europeiska unionens konkurrensregler (EUF artikel 101 och 102).

#### **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 hör en bestämmelse till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande rättighet som är tryggad i grundlagen, om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om det enligt grundlagen ska föreskrivas eller redan föreskrivs i lag om den sak som avses eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas i lag om den sak som avses. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse på dessa grunder till området för lagstiftningen oberoende av om den står i strid eller harmonierar med en bestämmelse som utfärdats genom lag i Finland (se t.ex. GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

## RP 12/2019 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 122 och 123 § 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 föreskrivs det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och bestämmelserna kan därför anses höra till området för lagstiftningen i Finland.

Artikel 3, som gäller utseende av flygbolag och beviljande och återkallande av trafiktillstånd, hänför sig till Transport- och kommunikationsverkets behörighet och till det förfarande om vilket det föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice. Artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artikel 4.1 och 4.2 finns bestämmelser om tillämpningen av lagstiftningen i Finland på vissa luftfartyg, passagerare, besättning och viss frakt och post som finns på Finlands territorium. I artikel 4.3 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 4.4 är det förbjudet att bevilja flygbolag förmåner vid tillämpningen av bestämmelser om inresa, tull, karantän och andra motsvarande bestämmelser. Om bestämmelserna i artikeln föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice och de hör till området för lagstiftningen.

I artikel 5.1 föreskrivs det om tillstånd att bedriva överenskommen trafik. Bestämmelser om de tillstånd som det föreskrivs om i artikeln finns i 123, 124 och 126 § i lagen om transportservice. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen. Artikel 5, 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 5.4 kan anses höra till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i den bestäms om individens rättigheter och skyldigheter.

Artikel 6 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 7.1 och 7.2, som gäller representation av lufttrafikföretagen, innehåller bestämmelser som gäller etableringsfriheten. I Finland finns det bestämmelser om inresa, vistelse och arbete i utlänningslagen (301/2004) och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Artikel 7.3 gäller lufttrafikföretagens rättigheter att organisera sina marktjänster på flygplatserna. Om dem föreskrivs i 8 kap. i luftfartslagen i överensstämmelse med direktivet om marktjänster, och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

## RP 12/2019 rd

Artikel 7.6 innehåller bestämmelser av en mer teknisk natur som kompletterar dessa bestämmelser om marknadsföringssamarbete.

Artikel 7.8, som definierar olika 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.

I artikel 8 föreskrivs det om rätten för flygbolag från det ena landet att sälja biljetter i det andra landet och överföra inkomsterna från biljettförsäljningen. Artikeln innehåller bestämmelser om etableringsfriheten. I Finland finns det bestämmelser om inresa, vistelse och arbete i utlänningslagen. Om den överföring av medel som avses i artikeln föreskrivs det i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet (360/1968). Bestämmelserna i artikeln hör sålunda till området för lagstiftningen.

I artikel 9 föreskrivs det om användaravgifter. Artikel 9.1 och 9.2 grundar sig på den unionslagstiftning som det redogjorts för ovan och som delvis har genomförts genom nationell lagstiftning. Bestämmelserna i artikel 9.1–9.3 ingår i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011). Artiklarna 9.4 och 9.5 innehåller inte bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

I artikel 10 bestäms om lufttrafikens kapacitet och om lämnande av trafikprogram. Enligt 123 § 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 10.5 föreskrivs det om åtgärder som parterna vid behov ska vidta för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförhållanden, som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrensituationen för ett flygbolag som utsetts av den andra parten. Bestämmelserna regleras i konkurrenslagen. Till den del det är fråga om följder av handeln mellan medlemsstater tillämpas dessutom konkurrensreglerna i EUF artikel 101 och 102. Sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

I artikel 12 föreskrivs 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 123 § 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. Det föreskrivs om bestämmelserna i artikel 12 i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artikeln hör sålunda till området för lagstiftningen.

Artikel 13.1, 13.2, 13.5 och 13.6 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet. Bestämmelserna motsvarar internationell praxis. Enligt 81 § i grundlagen ska det om statliga skatter och avgifter bestämmas genom lag. I artikel 13.3 bestäms om tullkontroll och i artikel 13.4 om rätt att lossa luftfartygens utrustning. Det föreskrivs om bestämmelserna i artikeln i bl.a. mervärdesskattelagen (1501/1993) och i tulllagstiftningen. Bestämmelserna i artikeln hör sålunda till området för lagstiftningen. Tullar hör dock till Europeiska unionens exklusiva behörighet.

Ändringar i bilagan till detta avtal avtalas enligt artikel 14.4 skriftligen genom notväxling mellan parternas luftfartsmyndigheter och ändringarna träder i kraft den dag som dessa myndigheter bestämmer. Avtalets bilaga innehåller en förteckning över de andra stater som anges i artikel 3. Bestämmelserna i bilagan hör inte till området för lagstiftningen. Bestämmelsen i artikel 14.4 i avtalet innebär inte en delegering av rätten att sluta fördrag. Det är snarast frågan om ett internationellt förvaltningsavtal som Transport- och kommunikationsverket kan ingå inom ramarna för gällande lagstiftning och sin befogenhet med stöd av 2 § 3 mom. 3 punkten i lagen om Transport- och kommunikationsverket. Dessa internationella förvaltningsavtal sätts på så sätt inte i kraft genom förordning av statsrådet och publiceras inte heller i Finlands författningssamlings fördragsserie. Bestämmelserna i artikel 14 i avtalet om ändring av avtalet eller dess bilaga motsvarar ICAO:s standardavtalsklausuler. Enligt den allmänna internationella praxis som iakttagits länge inom luftfartssektorn kommer parternas luftfartsmyndigheter överens om ändringar i bilagorna till luftfartsavtalen.

I artikel 15 finns det bestämmelser om tvistlösnings- och skiljemannaförfaranden, och avgörandena i dessa är bindande för parterna i tvisten. Vid skiljemannaförfarandet kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen avgöras, och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller tvistlösning är inte enligt regeringens bedömning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen för avtalet.

#### 4.3 Behandlingsordning

Avtalet kan inte anses innehålla bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom. Lagförslaget i propositionen gäller inte grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. I grundlagsutskottets utlåtande GrUU 7/2012 rd, som gäller regeringens proposition RP 10/2012 rd om protokollet om ändring av luftfartsavtalet med Ryska federationen, konstaterades det att beslut om att godkänna protokollet kunde fattas med enkel majoritet av de avgivna rösterna och att förslaget till lag om sättande i kraft av det kunde behandlas i vanlig lagstiftningsordning. I utlåtandet tog grundlagsutskottet för första gången ställning till det nationella förfarandet för godkännande och ikraftträdande av luftfartsavtal som ingåtts enligt den mekanism som ingår i förordningen om yttre förbindelser. Avtalet mellan Finland och Chile 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 Nairobi den 11 december 2018 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och republiken Chiles regering om luftfart.*

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

*Lagförslag*

## **Lag**

### **om avtalet med Chile om luftfart**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

#### 1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Nairobi den 11 december 2018 mellan Republiken Finlands regering och Republiken Chiles regering ingångna avtalet om luftfart ska gälla 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 29 augusti 2019

**Statsminister**

**Antti Rinne**

Kommunikationsminister Sanna Marin

*Fördragstext*

**AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH REPUBLIKEN CHILES REGERING OM LUFTFART**

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

Republiken Chile och republiken Finland, nedan ”parterna”,

The Republic of Chile and the Republic of Finland, 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 utvecklingen i fråga om internationell civil luftfart,

**desiring** to contribute to the progress of international civil aviation;

**som önskar** säkerställa en hög nivå för flygsäkerheten och luftfartsskyddet i den internationella lufttrafiken,

**desiring** to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

**har** enats om följande:

**have** agreed as follows:

Artikel 1

Article 1

**Definitioner**

**Definitions**

Om inget annat anges, avses i detta avtal med

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated:

1. "luftfartsmyndigheter" i fråga om republiken Chile den civila luftfartsmyndigheten (Civil Aeronautics Board) och i fråga om Finland den civila luftfartsmyndigheten eller i fråga om vardera parten andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som för närvarande sköts av de ovan nämnda myndigheterna,

1. the term "aeronautical authorities" means, for the Republic of Chile, the Civil Aeronautics Board and for the Republic of Finland, the Civil Aviation Authority, or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities;

2. "överenskommen trafik" och "specifiserad linje" internationell lufttrafik enligt detta avtal,

2. the terms "agreed service" and "specified route" mean international air services pursuant to this Agreement;

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

3. the term "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

## RP 12/2019 rd

4. "lufttrafik", "internationell lufttrafik" och "landning för andra än trafikändamål" vad som anges om dem i artikel 96 i konventionen,
4. the terms "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
5. "byte av luftfartyg" att ett utsett lufttrafikföretag bedriver överenskommen trafik så att vissa specificerade linjeavsnitt flygs med olika luftfartyg,
5. the term "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a designated air carrier in such a way that one or more segments of the specified route are flown by different aircraft;
6. "konventionen" konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med
6. the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
- a. alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av vardera parten och
- a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties; and
- b. 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,
- b. 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;
7. "datoriserat bokningssystem" ett datoriserat system, som innehåller uppgifter bl.a. om flera än ett lufttrafikföretags linjer och tidtabeller, lediga platser och transportavgifter, antingen med eller utan funktioner för platsreservering eller biljettutskrift, om beställarna kan använda vissa eller alla dessa tjänster,
7. the term "Computer Reservation System (CRS)" means a computerized system containing information about, inter alia, schedules, availability and fares, of more than one air carrier, with or without facilities to make reservations or issue tickets, to the extent that some or all of these services are made available to subscribers;
8. "utsett lufttrafikföretag" ett lufttrafikföretag som utsetts att bedriva trafik och beviljats trafiktillstånd i enlighet med artikel 3 i detta avtal,
8. the term "designated air carrier" means an air carrier designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
9. "fulla kostnader" kostnader för tillhandahållande av en tjänst samt skälig ersättning för administrativa allmänna kostnader,
9. the term "full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
10. "pris" och "tariff" en avgift som lufttrafikföretag tar ut direkt eller via ombud av personer eller enheter för transport av passagerare (och deras bagage) och frakt (med undantag för post) i flygtrafiken och
10. the terms "price" and "tariff" mean any amount charged or to be charged by air carriers, directly or through their agents, to any



- person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:
- a. villkor som gäller tillgänglighet till och möjligheter att tillämpa priser och
- a. the conditions governing the availability and applicability of a price; and
- b. avgifter och villkor för andra tjänster som lufttrafikföretaget erbjuder i anslutning till transporten,
- b. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by air carriers.
11. "förråd" konsumtionsförnödenheter som är avsedda att säljas eller förbrukas under flygningar på luftfartyg, inberäknat kabin-serviceutrustning,
11. the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;
12. "territorium" i fråga om en stat vad som anges om begreppet i artikel 2 i Chicagokonventionen,
12. the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
13. "användaravgift" en avgift som tas ut av lufttrafikföretag för användning av anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygtrafiktjänster eller luftfartsskydd, inbegripet tjänster, lokaler och anläggningar i anslutning till dem,
13. the term "user charge" means a charge imposed on air carriers for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;
14. "icke-diskriminering" att ingendera parten får ge sina egna eller andra lufttrafikföretag förmåner i förhållande till ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra parten och som bedriver liknande lufttrafik,
14. The term "non-discrimination" shall mean neither Contracting Party shall give preference to its own or any other air carrier over a designated air carrier of the other Contracting Party engaged in similar air services;
15. "EU-medlemsstat" medlemsstat i Europeiska unionen,
15. The term, "EU Member States" shall mean Member States of the European Union.
16. "lufttrafikföretag" vad som anges om flygbolag i artikel 69 i konventionen och
16. The term "air carrier" shall have the meaning assigned to "airline" in Article 96 of the Convention.
17. "Europeiska unionens grundfördrag" fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
17. The term "EU Treaties" shall mean the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

Artikel 2

**Beviljande av rättigheter**

Article 2

**Grant of Rights**

## RP 12/2019 rd

1. Vardera parten beviljar lufttrafikföretag som utsetts av den andra parten utan linjebe-  
gränsningar följande rättigheter för bedri-  
vande av internationell trafik:

- a) rätt att flyga över dess territorium utan att landa,
- b) rätt att landa inom dess territorium för andra än trafikändamål,
- c) rätt att landa inom nämnt territorium i syfte att ta ombord och avlämna passagerare, frakt och post antingen särskilt för sig eller i kombination med varandra då de bedriver internationell flygtrafik från eller till det territorium som hör till den andra parten,
- d) rätt att landa inom dess territorium i syfte att ta ombord och avlämna passagerare, frakt och post antingen särskilt för sig eller i kombination med varandra då de bedriver trafik på internationella linjer från eller till tredjeländer samt rätt att i tredjeländer ta ombord och avlämna passagerare, frakt och post antingen särskilt för sig eller i kombination med varandra, från den andra partens territorium eller på väg dit via eget territorium,
- e) rätt att ta ombord passagerare, frakt och post som är på väg till tredjeländer antingen separat för sig eller i kombination med varandra utan att det krävs att på linjen finns en ort inom den parts territorium där lufttrafikföretaget utsetts.

2. Varje utsett lufttrafikföretag får, då det bedriver överenskommen trafik på en speci-  
ficerad 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,

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party, without any limitations on routes, the following rights for the conduct of international air transportation by the designated air carriers of the other Contracting Party:

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- c. the right to make stops in the said territory for the purpose of taking up and discharging passengers, cargo and mail, either separately or in combination, while operating international air traffic from or to the other Contracting Party;
- d. the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging passengers, cargo and mail, either separately or in combination, while operating international routes from or to third countries, and the right to take up and discharge passengers, cargo, and mail, either separately or in combination in third countries, coming from or bound to the territory of the other Contracting Party, through its own territory;
- e. the right to take up passengers, cargo and mail, either separately or in combination, in the territory of the other Contracting Party to third countries, without requiring that such operation comprise a point within the territory of the Contracting Party having designated the air carrier.

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

- a. Operate flights in either or both directions;
- b. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
- d. Omit stops at any point or points;

- e. 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 till allmänheten tillhandahålla och marknadsföra sådan transittrafik,
- g. göra reseuppehåll (stopover) 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 befördran med samma luftfartyg oberoende av var trafiken har sitt ursprung,

utan begränsningar i fråga om riktning eller geografiska begränsningar, och utan att förlora sin rätt att bedriva trafik som annars tillåts enligt detta avtal.

3. Varje utsett lufttrafikföretag 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. Utsedda lufttrafikföretag får bedriva såväl reguljär som icke-reguljär trafik med sådan turtäthet och sådana luftfartyg som de anser lämpligt på linjer och villkor som fastställs i detta avtal.

5. En parts utsedda lufttrafikföretag har på orter som finns på angivna flyglinjer rätt att icke-diskriminerande använda alla luftleder, flygplatser och andra tjänster, exempelvis ankomst- och avgångstider för flygtrafik, servicediskar osv.

6. De rättigheter som fastställs i denna artikel i leden a och b i punkt 1 har även parternas andra lufttrafikföretag än de som har utsetts enligt detta avtal.

7. Bestämmelserna i denna artikel begränsar inte rätten för ett av den ena parten utsett

- e. Transfer traffic from any of its aircraft to any 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.

3. On any segment or segments of the routes above, any designated air carrier 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. Designated air carriers may operate their services, both regular and non-regular, as frequently and with such aircraft as they may deem fit, on the routes and under the conditions specified in this agreement.

5. At points on the specified routes, the designated air carriers of one Contracting Party shall have the right to use all airways, airports and other facilities such as slots, counters, etc., in the territory of the other Contracting Party, on a non-discriminatory basis.

6. The air carriers of each Contracting Party, other than those designated under this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1.a. and 1.b. of this Article.

7. Nothing in this Article shall restrict the right of the designated air carriers of one

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

Contracting Party from taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Artikel 3

Article 3

**Utseende av lufttrafikföretag, beviljande och återkallande av tillstånd**

**Designation, Authorization and Revocation**

1. Vardera parten har rätt att på diplomatisk väg utse ett eller flera lufttrafikföretag att bedriva flygtrafik samt att återkalla eller ändra ett utseende.

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, in written notice transmitted through diplomatic channels, one or more air carriers to operate air services, and to withdraw or alter such designations.

2. Efter att ha mottagit republiken Finlands utseende beviljar republiken Chile relevanta tillstånd inom den minimitidsfrist som behandlingen kräver förutsatt att

2. On receipt of a designation by the Republic of Finland, the Republic of Chile shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

i. lufttrafikföretaget är etablerat inom republiken Finlands territorium i enlighet med Europeiska unionens grundfördrag och har en gällande operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk, och

i. the air carrier is established in the territory of the Republic 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 lufttrafikföretaget och den luftfartsmyndighet som svarar för tillsynen är tydligt angiven i samband med utseendet, och

ii. effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

iii. utsett lufttrafikföretag ägs och kommer att ägas direkt eller genom majoritetsinnehav, och reellt kontrolleras av medlemsstater i Europeiska unionen och/eller deras medborgare, och/eller av någon annan stat som förtecknas i bilaga 1 och/eller av medborgare i denna stat.

iii. the air carrier is owned and shall continue to be owned directly or through majority ownership by EU Member States and/or nationals of EU Member States, or by other states listed in Annex 1 and /or nationals of such other states, and shall at all times be effectively controlled by such states and/or such nationals.

3. Republiken Chile kan helt eller för viss tid avslå eller återkalla tillstånd för lufttrafikföretag som utsetts av republiken Finland eller begränsa användningen av dem, om

3. The Republic of Chile may refuse, revoke, suspend or limit the authorizations or permissions of an air carrier designated by the Republic of Finland where:

## RP 12/2019 rd

- |  |  |
|--|--|
| <p>i. lufttrafikföretaget inte är etablerat inom republiken Finlands territorium i enlighet med Europeiska unionens grundfördrag eller det inte har en giltig operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk, eller</p> <p>ii. den medlemsstat i Europeiska unionen som beviljat drifttillståndet inte utövar eller upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över lufttrafikföretaget eller ingen luftfartsmyndighet som ansvarar för detta tydligt har fastställts i samband med utseendet, eller</p> <p>iii. lufttrafikföretaget inte direkt eller genom majoritetsinnehav, ägs eller faktiskt kontrolleras av medlemsstater i Europeiska unionen och/eller av deras medborgare, eller av andra stater som förtecknas i bilaga 1 och/eller av medborgare i dessa andra stater, eller</p> <p>iv. lufttrafikföretaget har drifttillstånd som har beviljats av en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller av en annan stat som förtecknas i bilaga 1 och republiken Chile anser att lufttrafikföretaget genom att använda sina rättigheter att bedriva trafik enligt detta avtal skulle kringgå de begränsningar av rättigheter att bedriva trafik som fastställs i det bilaterala avtalet mellan republiken Chile och den andra staten, eller</p> <p>v. lufttrafikföretaget har drifttillstånd som har beviljats av en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller av en annan stat som förtecknas i bilaga 1 och republiken Chile och den berörda medlemsstaten i Europeiska unionen eller andra stater som förtecknas i bilaga 1 inte har ett bilateralt luftfartsavtal, och lufttrafikföretag som utsetts av republiken Chile har nekats rätt att bedriva trafik till den berörda staten.</p> | <p>i. the air carrier is not established in the territory of the Republic of Finland under the EU Treaties or does not have a valid Operating License in accordance with European Union law; or</p> <p>ii. effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the EU Member state responsible for issuing its Air Operators Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or</p> <p>iii. the air carrier is not owned and effectively controlled directly or through majority ownership by EU Member States and and/or nationals of EU Member States, or by other states listed in Annex 1 and /or nationals of such other states; or</p> <p>iv. the air carrier holds an Air Operators Certificate issued by another EU Member State or a State listed in Annex 1, and the Republic of Chile considers that, by exercising traffic rights under this Agreement the air carrier would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral agreement between the Republic of Chile and that other State; or</p> <p>v. the air carrier holds an Air Operators Certificate issued by another EU Member State or a State listed in Annex 1, and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Chile and that EU Member State or other States listed in Annex 1, and traffic rights to that State have been denied to the air carrier designated by the Republic of Chile.</p> |
|--|--|

När Republiken Chile använder sin rättighet enligt denna punkt diskriminerar Chile inte Europeiska unionens lufttrafikföretag på grund av nationalitet.

In exercising its right under this paragraph, the Republic of Chile shall not discriminate between EU air carriers on the grounds of nationality.

4. Efter att ha mottagit republiken Chiles utseende beviljar republiken Finland relevanta

4. On receipt of a designation by the Republic of Chile, the Republic of Finland shall

tillstånd inom den minimitidsfrist som behandlingen kräver förutsatt att

i. lufttrafikföretaget är etablerat i republiken Chile och

ii. republiken Chile utövar och upprätthåller verklig myndighetstillsyn över lufttrafikföretaget och ansvarar för beviljandet av drifttillstånd och

iii) lufttrafikföretaget är registrerat inom republiken Chiles territorium och dess huvudsakliga verksamhetsställe finns inom dess territorium.

5. Republiken Finland kan helt eller för viss tid avslå eller återkalla tillstånd för lufttrafikföretag som utsetts av republiken Chile eller begränsa användningen av dem, om

i. lufttrafikföretaget inte är etablerat i republiken Chile eller

ii. republiken Chile inte utövar eller upprätthåller verklig myndighetstillsyn över lufttrafikföretaget eller inte ansvarar för beviljandet av drifttillstånd, eller

iii. lufttrafikföretaget inte är registrerat inom republiken Chiles territorium eller dess huvudsakliga verksamhetsställe inte finns inom dess territorium.

#### Artikel 4

#### **Tillämpning av lagar**

1. Den ena partens lufttrafikföretag ska vid inresa till, under uppehåll inom och vid avresa från den andra partens territorium iakttä den andra partens gällande lagar och föreskrifter, som gäller drift och navigering av luftfartyg.

2. Vid inresa till, under uppehåll inom och vid avresa från någondera partens territorium ska dess gällande lagar och föreskrifter rörande inresa till och avresa från dess territorium i fråga om passagerare, besättning,

grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

i. the air carrier is established in the Republic of Chile; and

ii. the Republic of Chile has and maintains effective regulatory control of the air carrier and is responsible for issuing its Air Operators Certificate; and

iii. The air carrier is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Republic of Chile.

5. The Republic of Finland may refuse, revoke, suspend or limit the authorization or permissions of an air carrier designated by the Republic of Chile where:

i. the air carrier is not established in the Republic of Chile; or

ii. effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the Republic of Chile or the Republic of Chile is not responsible for issuing its Air Operators Certificate; or

iii. the air carrier is not incorporated or does not have its principal place of business in the territory of the Republic of Chile; or

#### Article 4

#### **Application of Laws**

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's air carriers.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail on aircraft (including

frakt och post (inklusive bestämmelser om inresa, tullbehandling, luftfartsskydd, immigration, pass, tull och karantän eller i fråga om post postbestämmelserna) iakttas av den andra partens lufttrafikföretags passagerare, besättning och frakt eller på dessas vägnar.

3. Passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik genom en parts territorium, som inte lämnar det område på flygplatsen som reserverats för sådana ändamål, är endast underkastade en förenklad kontroll. Detta gäller dock inte skyddsåtgärder mot våldshandlingar och flygplanskapningar.

4. Ingenting förhindrar parten från att ge något annat lufttrafikföretag förmåner i förhållande till ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra parten när de tillämpar sina föreskrifter om tull, immigration och karantän och andra motsvarande föreskrifter och inte heller i fråga om användningen av flygplatser, luftleder och flygtrafikledningstjänster samt därtill hörande utrustning som förvaltas av den.

5. Vardera parten ska på begäran av den andra parten överlämna kopior av de i detta avtal avsedda relevanta lagar, föreskrifter och procedurer.

#### Artikel 5

##### **Säkerhet**

1. Vardera parten ska erkänna gällande luftvärdighetsbevis, behörighetsbevis och certifikat att bedriva lufttrafik i enlighet med detta avtal på de linjer som specificerats i avtalet, och vilka har utfärdats eller erkänts av den andra parten, förutsatt att kraven på bevisen och certifikaten är åtminstone lika med eller strängare än miniminormerna enligt konventionen. Vardera parten kan dock vägra erkänna sådana behörighetsbevis eller certifikat för flygningar över det egna territoriet som den andra parten har beviljat partens egna medborgare eller godkänt för deras del.

regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Contracting Party's air carriers.

3. Passengers, baggage and cargo in transit across the territory of either Contracting Party, and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

4. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other air carrier over the designated air carrier of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

5. Each Contracting Party shall, upon request of the other Contracting Party, supply copies of the relevant laws, regulations and procedures referred to in this Agreement.

#### Article 5

##### **Safety**

1. Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the agreed air services provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or

2. En part får begära samråd om de säkerhetsnormer som den andra parten iakttar i fråga om luftfartsanläggningar, flygbesättning, luftfartyg och utsedda lufttrafikföretags flygverksamhet. Om en part efter sådant samråd upptäcker att den andra parten på något av dessa områden inte effektivt upprätthåller sådana säkerhetsnormer och krav på säkerheten som är minst lika med de då gällande miniminormer som uppställts i enlighet med konventionen, ska iakttagelserna och de åtgärder som anses nödvändiga för att miniminormerna ska iakttagas meddelas den andra parten, och den andra parten ska vidta lämpliga korrigerande åtgärder. Vardera parten förbehåller sig dock rätten att avslå, återkalla eller begränsa trafik tillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för den andra partens utsedda lufttrafikföretag i sådana fall att den andra parten inte vidtar lämpliga korrigerande åtgärder inom skälig tid.

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 lufttrafikföretag eller på dess vägnar i trafik till eller från partens territorium, förutsatt att detta inte leder till en oskälig försening för användningen av luftfartyget. Oberoende av 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,

validated for its own Nationals by the other Contracting Party.

2. Either Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated air carriers. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an air carrier or air carriers designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an air carrier 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 air carrier operation, each



förbehåller sig vardera parten rätten att omedelbart ändra eller tillfälligt återkalla trafik-tillståndet för den andra partens lufttrafikföretag.

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 en part har utsett ett sådant lufttrafikföretag 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 trafik-tillståndet för lufttrafikföretaget i fråga.

#### Artikel 6

#### 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.

Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an air carrier or air carriers 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. Where one Contracting Party has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by a third State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that third State and in respect of the operating authorisation of that air carrier.

#### Article 6

#### Aviation Security

1. In accordance 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, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988.

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 sinsemellan handla i enlighet med de bestämmelser om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och intagits som bilagor till konventionen. Parterna förutsätter 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 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 kan åläggas 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 Europeiska unionens regelverk utan att utöva diskriminering mellan lufttrafikföretag i länder inom och utanför Europeiska unionen. 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 skäligen för att bemöta ett bestämt hot.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their register, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, 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 may 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 state 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, on a non-discrimination basis, between EU carriers and foreign carriers. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. När det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för ett luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser eller anläggningar för flygtrafik-tjänst, 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 tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från begäran, får trafikstillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för den andra partens utsedda lufttrafikföretag 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.

#### Artikel 7

##### **Kommersiell verksamhet**

1. Varje utsedda lufttrafikföretag har rätt att

a. inom den andra partens territorium, inrätta kontor för marknadsföring och försäljning av lufttransport och anknutna tjänster och tilläggstjänster (inklusive rätt att sälja och överlåta både egna och andra lufttrafikföretags biljetter och/eller flygfraktsedlar) samt andra tjänster som behövs för tillhandahållande av lufttransporter,

b. inom den andra partens territorium sälja lufttransporter och anknutna tjänster och tilläggstjänster direkt och enligt eget övervägande genom sina agenter.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, 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.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 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 air carrier or air carriers of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

#### Article 7

##### **Commercial Activities**

1. Each designated air carrier shall be entitled:

a. to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion and sale of air transportation services and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or airway bill, both its own tickets and/or airway bills of any other carrier) as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b. in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at its discretion, through its agents in the sale of air transportation and ancillary or supplemental services.

2. Varje utsedda lufttrafikföretag har rätt att föra in till den andra partens territorium och där i sin tjänst ha personal för ledning, försäljning, flygverksamhet, tekniska uppgifter och drift, samt annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporttjänster. Alternativt kan lufttrafikföretaget använda tjänster från en annan organisation eller ett annat företag eller lufttrafikföretag som bedriver verksamhet inom den andra partens territorium och som har tillstånd att bedriva sådan verksamhet inom den andra partens territorium.
  3. Varje utsett lufttrafikföretag har rätt att sköta sina egna markttjänster inom den andra partens territorium eller att lägga ut dessa tjänster på entreprenad enligt val, antingen helt eller delvis, till vilken bemyndigad tillhandahållare av dessa tjänster som helst. Om de lagar och föreskrifter som tillämpas på markttjänster inom den ena partens territorium hindrar utläggning på entreprenad av dessa tjänster eller begränsar utläggningen eller egenhanteringen, ska varje utsett lufttrafikföretag behandlas jämlikt i fråga om användning av egenhantering och markttjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer.
  4. Ovan avsedda verksamhet ska vara förenlig med de lagar och andra författningar som gäller inom den andra partens territorium.
  5. Det ska vara tillåtet för båda parter lufttrafikföretag att betala lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, inom den andra partens territorium i lokal valuta. Varje parts lufttrafikföretag får, enligt eget övervägande, betala sådana utgifter inom den andra partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokala valutabestämmelser.
  6. Vid bedrivande av trafik eller vid tillhandahållande av tjänster för vilka bemyndigande erhållits på specificerade linjer kan lufttrafikföretag som utsetts av den ena avtalslutande parten delta i kommersiella
2. Each designated air carrier shall be entitled to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation services, or by using the services of any other organization, company or air carrier operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.
  3. Each designated air carrier shall have the right to provide their own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated air carrier 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.
  4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.
  5. The air carriers of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the air carriers of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.
  6. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated air carrier of one Contracting Party

och/eller gemensamma marknadsföringsarrangemang, såsom kvotreservering (blocked space) och användning av gemensamma linjekoder (code-sharing) med

- a. endera partens lufttrafikföretag, och
- b. tredjeländers lufttrafikföretag,

förutsatt att (i) lufttrafikföretag som deltar i sådana arrangemang har nödvändiga rättigheter att bedriva trafik och (ii) att det av biljetter och/eller flygfraktsedlar vid försäljningstidpunkten eller senast vid incheckning eller vid förflyttning utan incheckning till anslutningsflyg före ombordstigningen för köparen tydligt framgår vilket lufttrafikföretag de facto trafikerar en viss del av en linje och vilket lufttrafikföretag man ingår avtal med.

7. Parternas utsedda lufttrafikföretag har rätt att bedriva avtalad trafik och att använda luftfartyg som har hyrts av vilket lufttrafikföretag som helst med eller utan besättning, inbegripet lufttrafikföretag från tredjeländer, förutsatt att alla som deltar följer de lagar och föreskrifter som parterna i allmänhet tillämpar för dylika arrangemang. Ingendera parten ska kräva att det lufttrafikföretag som förmedlar luftfartyget har trafikrättigheter enligt detta avtal för de linjer som luftfartyget använder.

8. Trots vad som sägs i andra bestämmelser i detta avtal, ska vardera partens lufttrafikföretag och företag som indirekt tillhandahåller frakttjänster tillåtas att i samband med 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 oförtullad frakt i enlighet med gällande lagar och föreskrifter. Flygplatsernas tulltjänster ska stå till förfogande för sådan frakt oavsett om den transporteras som land-

may enter into commercial and/or cooperative marketing arrangements such as blocked-space and code-sharing, with

- a. an air carrier or air carriers of either Contracting Party; and
- b. an air carrier or air carriers of a third country;

provided that (i) the air carriers in such arrangements hold the necessary traffic rights; and (ii) that tickets and/or airway bills make it clear to the purchaser at the point of sale, or in any case at check-in, or before boarding where no check-in is required for connecting flights, which air carrier will actually operate each sector of the service and with which air carrier or air carriers the purchaser is entering into a contractual relationship.

7. The designated air carriers of each Contracting Party shall be entitled to provide the agreed services using aircraft with or without crew, leased from any air carrier, including from third countries, provided that all participants in such arrangements meet the laws and regulations normally applied by the Contracting Parties to such arrangements. Neither Contracting Party shall require the air carrier providing the aircraft to hold traffic rights under this Agreement for the routes on which the aircraft will be operated.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, air carriers and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with air transportation 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

, sjö- eller lufttransport. Lufttrafikföretagen 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 lufttrafikföretag 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.

Artikel 8

**Överföring av tillgångar**

1. Den andra partens utsedda lufttrafikföretag får fritt sälja lufttransporttjänster inom båda parternas territorium antingen direkt eller genom agent i vilken valuta som helst.
2. Den andra partens utsedda lufttrafikföretag har rätt att överföra inkomstöverskott från sin verksamhet från försäljningsområdet till sitt hemområde med beaktande av båda parternas lagar och föreskrifter. En dylik nettoöverföring omfattar inkomster från försäljning av lufttransporttjänster samt anknutna tjänster och tilläggstjänster direkt eller genom agent samt sedvanlig kommersiell ränta, som har upplupit i väntan på överföring av denna avkastning.
3. Den andra partens utsedda lufttrafikföretag ska få ett godkännande för en dylik överföring senast inom trettio (30) dagar efter ansökan, i fritt växlingsbar valuta, enligt den officiella växelkurs som gäller på försäljningsdagen för den lokala valutan. Den andra partens utsedda lufttrafikföretag har rätt att utföra den egentliga överföringen efter att godkännandet har erhållits.

Artikel 9

**Användaravgifter**

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

Article 8

**Transfer of Funds**

1. The designated air carriers of each Contracting Party shall be free to sell air transport services in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.
2. The designated air carriers of each Contracting Party shall be entitled to transfer, taking into account the laws and regulations of either Contracting Party, from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.
3. The designated air carriers of each Contracting Party shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency, as at the date of sale. The designated air carriers of each Contracting Party shall be entitled to effect the actual transfer on receipt of approval.

Article 9

**User Charges**

1. De användaravgifter som en parts behöriga myndigheter eller organ tar ut av den andra partens utsedda lufttrafikföretag ska vara rättvisa och skäliga. Avgifterna får inte vara orättvist diskriminerande och de ska fördelas jämnt mellan olika användargrupper. Villkoren för användaravgifter för lufttrafikföretag som utsetts av den andra parten ska vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för vilket annat lufttrafikföretag som helst vid den tidpunkt då avgifterna fastställs.
  2. De användaravgifter som tas ut av den andra partens lufttrafikföretag får motsvara men inte överstiga de fulla kostnader som orsakas de behöriga myndigheterna eller organen av att tillhandahålla och upprätthålla lämpliga anläggningar, lokaler 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 anläggningar, lokaler och tjänster ska tillhandahållas och förvaltas effektivt och ekonomiskt.
  3. De avgifter som tas ut för flygplatstjänster som avses i punkt 2 i denna artikel samt de tjänster som avses i punkt 3 i artikel 7 ska basera sig på kostnaderna för tjänsterna och dessa tjänster ska till karaktären och kvaliteten vara jämförbara med en situation där egenhantering vore möjlig.
  4. Parterna ska inom sitt territorium främja samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag som använder tjänsterna, lokalerna och anläggningarna och uppmanra de behöriga myndigheterna eller organen och lufttrafikföretagen att utbyta den information som kan behövas för en noggrann granskning av om avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel. Parterna ska uppmanra de behöriga myndigheter som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg meddela användarna om varje föreslagen ändring av
1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the air carriers 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 air carriers of the other Contracting Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other air carrier at the time the charges are assessed.
  2. User charges imposed on the air carriers of the other Contracting Party may reflect but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
  3. Charges on services at the airport referred to in paragraph 2 of this Article, as well as charges for services referred to in paragraph 3 of Article 7, shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
  4. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the air carriers using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the air carriers 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 paragraph 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

användaravgifterna, så att användarna får möjlighet att uttrycka sin åsikt innan någon ändring görs.

5. Vid tvistlösning enligt artikel 15 anses en part inte ha brutit mot bestämmelserna i denna artikel om den inte (1) underlåter att inom skälig tid granska den avgift eller det förfarande som den andra parten har framfört klagomål över, eller (2) 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 10

##### **Rättvis konkurrens**

1. Vardera parten ska ge lufttrafikföretag som utsetts av de avtalslutande parterna rättvisa och lika möjligheter att konkurrera om tillhandahållande av lufttransporttjänster som omfattas av detta avtal.

2. Vardera parten ska tillåta varje utsedda lufttrafikföretag att besluta om turtätheten och kapaciteten för sina lufttransporttjänster på grundval av marknadsmässiga överväganden. I överensstämmelse med denna rätt får ingendera parten ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet eller regelbundenhet, eller typ av luftfartyg som den andra partens utsedda lufttrafikföretag ska använda, om det inte är nödvändigt av tekniska eller operativa skäl eller av tull- eller miljörelaterade orsaker och begränsningarna ska genomföras på lika villkor i överensstämmelse med artikel 15 i konventionen.

3. Ingendera parten får förelägga den andra partens utsedda lufttrafikföretag krav på företrädesrätt, passagerar- eller fraktkvoter, ersättningsyrkande för ensidig trafik eller andra restriktioner gällande kapacitet, turtäthet eller trafik.

4. Ingendera parten får kräva att den andra partens lufttrafikföretag ska meddela sina tidtabeller, charterflygningar eller planer för

user charges to enable users to express their views before changes are made.

5. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 15 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (1) 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 (2) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charges or practice that is inconsistent with this Article.

#### Article 10

##### **Fair Competition**

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated air carriers of both Contracting Parties to compete in providing the air transportation governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall allow each designated air carriers to determine the frequency and capacity of the air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated air carriers 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.

3. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated air carriers a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic.

4. Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, nor operational plans by air carriers



flygverksamheten för godkännande, om det inte på icke-diskriminerande grunder är nödvändigt för tillämpningen av de lika villkor som nämns i punkt 2 i denna artikel. Om den ena parten kräver meddelanden av detta slag i informationssyfte, ska den minimera det administrativa arbete som föranleds av meddelandekraven och meddelandeförfarandena för förmedlare av lufttransporttjänster och den andra partens utsedda lufttrafikföretag.

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

#### Artikel 11

##### **Datoriserade bokningssystem**

1. Leverantörer av datoriserade bokningssystem som är verksamma inom den andra partens territorium har rätt att föra in, upprätthålla och fritt erbjuda datoriserade bokningssystem till resebyråer och företag inom turistbranschen, vilkas huvudsakliga affärsverksamhet består av distribution av produkter med anknytning till turism inom den andra partens territorium, om det aktuella datoriserade bokningssystemet uppfyller relevanta krav enligt alla bestämmelser som gäller inom den andra partens territorium.

2. Parterna ogiltigförklarar alla befintliga krav som kan begränsa fritt tillträde för partens datoriserade bokningssystem till den andra partens marknad eller i övrigt begränsa konkurrensen. Parterna avhåller sig i fortsättningen från att godkänna dylika krav.

3. Ingentdera parten får inom sitt territorium förelägga eller tillåta att det föreläggs andra krav på de skärmar som levereras för den andra partens datoriserade bokningssystem än de krav som ställs på leverantören av dess egna system eller de skärmar som hör

of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated air carriers of the other Contracting Party.

5. Each Contracting Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated air carrier(s) of the other Contracting Party.

#### Article 11

##### **Computer Reservation System**

1. Computer reservation systems (hereinafter CRS) vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party provided the CRS complies with any relevant regulatory requirements of the other Party.

2. The Parties shall annul any existing requirement, which could restrict free access by one Party's CRSs to the other Party's market or otherwise limit competition. The Parties shall refrain from adopting such requirements in the future.

3. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party requirements with respect to CRS displays different from those imposed on its own CRS vendors or any other CRS operating on its market. Neither Party shall prevent the conclusion of agreements

till något annat system på marknaden. Ingendera parten får förhindra utbyte av information som anknyter till avtal om rese-tjänster mellan leverantörer, tillhandahållare och användare av datoriserade bokningssystem, som underlättar att täckande och opartisk information visas till konsumenterna eller att neutrala skärmar stämmer överens med kraven.

4. Ägare och upprätthållare av partens datoriserade bokningssystem som iakttar den andra partens nödvändiga bestämmelser ska ha samma möjligheter att äga datoriserade bokningssystem inom den andra partens territorium som vilka andra ägare och upprätthållare av datoriserade bokningssystem som helst på den andra partens marknad.

#### Artikel 12

##### Tariffer

1. Vardera parten ska låta varje utsett lufttrafikföretag 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. skydda konsumenter för oskäligt höga eller begränsande priser som grundar sig på missbruk av dominerande ställning, och
- c. för att skydda lufttrafikföretag mot konstgjort låga priser som grundar sig på direkt eller indirekt statsbidrag eller statsstöd.

2. Vardera parten får kräva att luftfartsmyndigheten meddelas de priser som den andra partens lufttrafikföretag tar ut för trafik till eller från dess territorium.

3. Ingendera parten får vidta ensidiga åtgärder för att hindra införande eller upprätthållande av sådana priser som (i) ett lufttrafikföretag som utsetts av endera parten har föreslagit att ska tas ut eller som företaget tar ut för lufttrafik mellan parternas territorier

between CRS vendors, their providers and their subscribers related to the exchange of travel services information and which are facilitating the display of comprehensive and unbiased information to consumers, or the fulfilment of regulatory requirements on neutral displays.

4. Owners and operators of CRSs of one Party that comply with the relevant regulatory requirements of the other Party, if any, shall have the same opportunity to own CRSs within the territory of the other Party as do the owners and operators of any other CRS operating in the market of that Party.

#### Article 12

##### Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated air carrier based upon 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 air carriers from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Contracting Party may require notification to its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by air carriers of the other Contracting Party.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price charged or proposed to be charged by (i) an air carrier of either Contracting Party for air transportation between the territories of the Contracting Parties, or (ii) an air carrier of one Contracting

eller som (ii) partens lufttrafikföretag har föreslagit att ska tas ut eller som företaget tar ut för lufttrafik mellan den andra partens territorium och ett annat lands territorium, i båda fallen inberäknat transporter mellan flygbolag (interline) och ett flygbolags interna transporter (intra-line). Om någondera parten anser att ett sådant pris strider mot principerna i punkt 1, 2 eller 3 i denna artikel, ska den begära samråd och meddela den andra parten orsakerna till sitt missnöje så snart som möjligt. Sådant samråd ska hållas senast 30 dagar efter det att begäran har tagits emot. De avtalsslutande parterna ska samarbeta för att säkerställa att de uppgifter som behövs för ett motiverat avgörande finns till hands. Om 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, träder priset i kraft eller förblir gällande.

#### Artikel 13

##### **Skatter, tullar och andra avgifter**

1. Luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett lufttrafikföretag, som utsetts av den ena parten, samt deras standardutrustning, reservdelar, bränsle och smörjoljor samt förråd (däri inbegripet mat, drycker och tobak) ombord på sådana luftfartyg är vid ankomsten till den andra 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 så följande förnödenheter:

Party for air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intra-line basis. If either Contracting Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraphs 1, 2 or 3 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, 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, the price shall go into effect or continue in effect.

#### Article 13

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

1. Aircraft operated on international air services by a designated air carrier 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:

## RP 12/2019 rd

- 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 lufttrafikföretag som utsetts av den andra parten,
- b) reservdelar, inbegripet motorer, som införs till den ena partens territorium för underhåll eller reparation av luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra parten,
- c) bränsle, smörjolja och tekniska konsumtionsföremål som införs eller införskaffas inom den ena partens territorium för att användas i internationell trafik som bedrivs av ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra parten, även i det fall att dessa förråd ska användas under den del av resan som går över den parts territorium där de har tagits ombord, och
- d) lufttrafikföretagets dokument, såsom flygbiljetter och flygfraktsedlar, samt rimliga mängder reklam- och promotionsmaterial som är avsedda att användas av ett lufttrafikföretag 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 lufttrafikföretag som utsetts av den ena parten, får lossas inom den andra partens territorium endast med tillstånd av denna parts tullmyndigheter. I dessa fall kan de ställas under sagda myndigheters uppsikt tills de åter förs ut från territoriet eller andra åtgärder i fråga om dem vidtas enligt tullbestämmelserna.
- 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 air carrier 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 air carrier of the other Contracting Party;
- c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an international air service of a designated air carrier 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) air carrier documents, such as tickets and air waybills, as well as publicity and promotional material within reasonable limits, intended for use by a designated air carrier 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 air carrier 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. Bagage och frakt i direkt transittrafik över en parts territorium är fria från skatter, tullar och övriga liknande avgifter, som inte baserar sig på kostnader för tjänster vid ankomst eller avgång.

6. De undantag som anges i denna artikel ska också gälla när ett lufttrafikföretag som har utsetts av den ena parten har ingått avtal med ett annat lufttrafikföretag 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 lufttrafikföretag också beviljats sådana befrielser av denna andra part.

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

8. Ingenting i detta avtal får hindra republiken Chile från att på ett icke-diskriminerande sätt ta ut skatter, tullar eller avgifter på flygbränsle som tillhandahålls inom dess territorium och är avsett för luftfartyg som tillhör ett lufttrafikföretag utsett av republiken Finland och som går i trafik mellan en ort i republiken Chile och en annan ort i republiken Chile.

#### Artikel 14

### Förhandlingar och ändringar

1. Parternas luftfartsmyndigheter förhandlar sinsemellan med jämna mellanrum i en anda av nära samverkan i syfte att säkerställa genomförandet och en tillbörlig efterlevnad av bestämmelserna i detta avtal.

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 air carriers of one Contracting Party have contracted with another air carrier, 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 the Republic of 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 Republic of Chile that operates between a point in the territory of the Republic of Finland and another point in the territory of the Republic of Finland or in the territory of another European Union Member State.

8. Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Chile 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 Republic of Finland that operates between a point in the territory of the Republic of Chile and another point in the territory of the Republic of Chile.

#### Article 14

### Consultations and Amendments

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Någondera parten kan begära samråd om ändring av detta avtal. Sådant samråd ska inledas inom sextio (60) dagar efter det att den andra parten har tagit emot en sådan begäran, om man inte kommer överens om annat. Samrådet kan genomföras genom diskussioner eller per korrespondens.

3. Ändringar av detta avtal som parterna har avtalat ska träda i kraft den dag då parterna skriftligen meddelar varandra att deras egna konstitutionella krav har uppfyllts.

4. Ändringar i bilagan till detta avtal avtalas skriftligen genom notväxling mellan parternas luftfartsmyndigheter och ändringarna träder i kraft den dag som dessa myndigheter bestämmer.

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify the present Agreement. These consultations shall begin within sixty (60) days from the date of the receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussions or by correspondence.

3. Any amendment to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Any amendment to the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing, through the exchange of notes between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

#### Artikel 15

#### **Tvistlösning**

1. Tvister mellan parterna om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal ska parterna i första hand försöka avgöra genom samråd. Sådant samråd ska inledas inom sextio (60) dagar efter det att en sådan begäran tagits emot, om inte något annat överenskommit mellan luftfartsmyndigheterna. Om parterna inte lyckas komma till ett avgörande genom samråd, kan på begäran av någondera parten tvisten föras till en skiljenämnd för avgörande.

2. Skiljenämnden har tre ledamöter, som utnämns på följande sätt:

a. Vardera parten ska utse en skiljeman inom trettio (30) dagar från det att en begäran om skiljeförfarande tagits emot. När de två skiljemännen har utsetts ska dessa tillsammans inom sextio (60) dagar utse en tredje skiljeman, som också ska vara ordförande för skiljenämnden, och

#### Article 15

#### **Settlement of Disputes**

1. Any dispute arising between the Contracting Parties as to the interpretation or application of this Agreement shall be first settled by consultations between the Contracting Parties. 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. If the Contracting Parties fail to reach a settlement through consultation, it may, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral panel.

2. This arbitral panel shall be composed of three members established as follows:

a. Each Contracting Party shall designate an arbitrator within 30 days after receipt of the request of arbitration. Within 60 days after the two arbitrators have been appointed, they shall appoint, by mutual agreement, a third arbitrator, who will act as President or the arbitration panel; and

b. Om ingendera parten utser någon skiljeman eller om någon tredje skiljeman inte utses i enlighet med led a i denna punkt, får skiljemannen eller skiljemännen på någondera partens begäran utses av ordföranden för Internationella civila luftfartsorganisationens råd inom trettio (30) dagar. Om ordföranden för rådet har samma nationalitet som någondera parten, ska utnämningen göras av den vice ordförande i rådet som har flest tjänsteår och som inte är förhindrad att sköta uppgiften.

3. Parterna förbinder sig att följa skiljenämndens förfarande, beslut och avgörande. Om någondera parten inte följer ett beslut som fattats i enlighet med denna artikel, kan den andra parten begränsa, förhindra eller upphäva den förmån som beviljats den part som låtit bli att följa beslutet.

4. Parterna fördelar kostnaderna för skiljenämnden jämnt.

b. If either Contracting Party does not designate an arbitrator or if the third arbitrator is not designated as stated in subparagraph a., the arbitrator or arbitrators shall, at the request of either Contracting Party, be designated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization within 30 days. If the president of the Council is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by the most senior Vice President who is not disqualified for the same reason.

3. The Parties undertake to comply with the procedure, decisions and the judgement handed down by the arbitral panel. If decisions handed down in accordance with this Article are not observed by either Contracting Party, the other Contracting Party may limit, impede, or revoke any right of privilege granted to the other non-compliant Contracting Party pursuant to this Agreement.

4. Costs incurred as a result of the arbitral panel shall be shared equally by the Contracting Parties.

#### Artikel 16

#### Uppsägning

En part får, när som helst, skriftligen via diplomatiska kanaler tillkännage för den andra parten sitt beslut att säga upp avtalet. En sådan underrättelse ska lämnas samtidigt till Internationella civila luftfartsorganisationen. 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) arbetsdagar efter det att uppsägningen togs emot av Internationella civila luftfartsorganisationen.

#### Article 16

#### Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. 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 to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt of the notice of termination by the other Contracting Party, such notice shall be deemed to have been received fourteen (14) working days after the receipt of that notice by the International Civil Aviation Organization.

Artikel 17

**Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen**

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

Artikel 18

**Tillämpning av multilaterala avtal och konventioner**

1. På detta avtal tillämpas bestämmelserna i konventionen.
2. Om något multilateralt avtal blir bindande för båda parter, ska detta avtal ändras i enlighet med ifrågavarande avtal. Parterna kan förhandla med varandra för att utreda om det är nödvändigt att ändra detta avtal.

Artikel 19

**Ikraftträdande**

Detta avtal ska godkännas i enlighet med båda parternas konstitutionella krav och det träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter det att parterna till varandra genom diplomatisk notväxling har bekräftat att alla de konstitutionella förfaranden som är nödvändiga för att avtalet ska kunna träda i kraft har slutförts för vardera parten.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal.

UPPRÄTTAT I Nairobi den 11 december 2018

i två original exemplar på engelska.

Article 17

**Registration with ICAO**

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 18

**Applicability of Multilateral Agreements and Conventions**

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.
2. This Agreement will be amended so as to conform to any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties. The Contracting Parties may consult each other in order to determine if there is a need to amend this Agreement.

Article 19

**Entry into Force**

The present Agreement shall be approved according to the constitutional requirements of each Contracting Party and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have confirmed each other through an exchange of diplomatic notes that all the constitutional procedures required for the entry into force of this Agreement by each Contracting Party have been completed.

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

DONE at Nairobi on 11th December 2018

in two original copies in the English language.



**RP 12/2019 rd**

Päivi Jämsä

För Republiken Finlands regering

Päivi Jämsä

For the Government of the Republic of Finland

David Dueñas Santander

För Republiken Chiles regering

David Dueñas Santander

For the Government of the Republic of Chile

**BILAGA 1**

I artikel 3 i detta avtal avsedda andra stater

(A) Republiken Island (enligt EES-avtalet),

(B) Furstendömet Liechtenstein (enligt EES-avtalet),

(C) Konungariket Norge (enligt EES-avtalet)

(D) Schweiziska edsförbundet (enligt avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart).

**ANNEX 1**

List of other states referred to in Article 3 of this Agreement

- (a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- (b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- (c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
- (d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport)