

## RP 81/2016 rd

### **Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av avtalet med Nya Zeeland om luftfart samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

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

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

Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där man bl.a. avtalar om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse flygbolag att använda de trafikrättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs flygbolagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Dessutom innehåller avtalet sådana befrielser från vissa skatter, tullar och andra avgifter i fråga om internationell lufttrafik som överensstämmer med internationell praxis. Avtalet är det mest omfattande luftfartsavtal som Finland har ingått. I enlighet med avtalet är flygtrafiken mellan länderna helt avreglerad, vilket innebär att det inte finns några kvantitativa begränsningar eller flyglinjebegränsningar för de flygbolag som länderna utsett.

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 med avtalet vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet. Avtalet träder i kraft efter det att vardera partens interna rättsliga krav har uppfyllts. Parterna meddelar varandra att dessa krav har uppfyllts genom utväxling av en diplomatisk not. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det senaste meddelandet har tagits emot.

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	3
1 NULÄGE .....	3
2 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 .....	8
3 IKRAFTTRÄDANDE .....	8
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ....	8
4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna.....	8
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen .....	9
LAGFÖRSLAG .....	13
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Nya Zeeland om luftfart.....	13
FÖRDRAGSTEXT .....	14
BILAGA .....	37
ANNEX .....	38

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

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

På Nya Zeelands norra ö finns Aucklands flygplats som ligger i Mangere i närheten av Aucklands centrum. Det är den största flygplatsen i Nya Zeeland. Mer än 13 miljoner resenärer passerade flygplatsen 2010. Flygplatsen drivs av Auckland International Airport Limited. Flygplatsen i Nya Zeelands huvudstad Wellington är den tredje största flygplatsen i Nya Zeeland. År 2008 passerade 5 021 000 resenärer den flygplatsen. De flygbolag som är verksamma på flygplatsen är Air New Zealand, Virgin Blue och Jetstar Airways.

Finland och Nya Zeeland paraferade det bilaterala luftfartsavtalet den 9 december 2013 i Durban i Sydafrika efter bilaterala förhandlingar om luftfartsavtalet. Avtalet undertecknades i Leipzig den 21 maj 2014. Finland har inte tidigare haft något bilateralt luftfartsavtal med Nya Zeeland.

### 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 nuvarande bilaterala avtal mellan medlemsstater och tredjeländer som står i strid med EU-rätten ändras eller ersättas med nya avtal som överensstämmer med EU-rätten.

Eftersom bestämmelserna i luftfartsavtalen delvis faller under unionens, delvis under medlemsstaternas behörighet, har Europaparlamentet och rådet antagit en förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstaterna och tredje länder (nedan förordningen om yttre förbindelser). Genom förordningen har ett samarbetsförfarande inrättats mellan medlemsstaterna och kommissionen för att säkerställa att avtalen harmonierar med unionens lagstiftning. Medlemsstaterna ska på förhand meddela kommissionen sina avsikter att inleda förhandlingar med tredjeländer samt uppgifter om vilka bestämmelser i avtalet förhandlingarna gäller och vilket som är syftet med förhandlingarna samt alla andra uppgifter av betydelse. Kommissionen ska vid behov kallas att delta i förhandlingarna som observatör. 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 medlemsstater 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 provisoriskt tillämpa avtalet i avvaktan på resultatet av detta förfarande. Kommissionen har den 20 januari 2014 godkänt förhandlingsresultatet mellan Finland och Nya Zeeland. Avtalet innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet. Artiklarna 1–5, 7–10, 11 och 14–21 samt bilagan

## RP 81/2016 rd

hör helt eller delvis till medlemsstatens behörighet. Unionslagstiftningen och den nationella lagstiftningen på det område som avtalet gäller behandlas nedan i propositionens detaljmotivering och i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

### 3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Syftet med regeringspropositionen är att sätta i kraft avtalet mellan Finland och Nya Zeeland om luftfart. Det föreslås att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom en s.k. blankettlag. Om ikraftträdandet av blankettlagen föreskrivs genom en blankettförordning.

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

### 4 Propositionens konsekvenser

Avtalet har inga konsekvenser som utsträcker sig till statsbudgeten. Luftfartsavtalet är förenligt med näringslivets intressen, eftersom regelbundna flygförbindelser möjliggör en ökad export och stöder finländska företags konkurrenskraft. Flygtrafiken mellan Finland och Nya Zeeland förväntas fortsätta på en blygsam nivå, varför avtalet inte har betydande företagseksekvenser på kort sikt. Till följd av det långa geografiska avståndet bedöms avtalet inte leda till direkta flyglinjer mellan länderna, utan möjliggöra s.k. codeshare-samarbete mellan flygbolag.

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

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

### 5 Beredningen av propositionen

Finland och Nya Zeeland förhandlade om ett bilateralt luftfartsavtal den 9 december 2013 i Durban i Sydafrika, och avtalet paraferades efter förhandlingarna. Europeiska kommissionen godkände förhandlingsresultatet den 20 januari 2014 i enlighet med förordningen om yttre förbindelser. Avtalet undertecknades i Leipzig den 21 maj 2014.

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag. Utlåtande om utkastet till proposition begärdes av utrikesministeriet och justitieministeriet samt av Trafiksäkerhetsverket och av de organisationer som är medlemmar av delegationen för luftfartspolitik. I utlåtandena konstaterades att avtalet avreglerar marknaden. Remissinstanserna var positiva till godkännandet och ikraftsättandet av avtalet. Samtliga utlåtanden har beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen.

Finnair Abp ansåg att luftfartsavtalet är välkommet. Finnair anser att avtalet främjar avregleringen av den internationella flygtrafiken.

## RP 81/2016 rd

Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry hade inget att anmärka på artikel 8 som gäller pris-sättning och som påverkar konsumenternas ställning. Till övriga delar uttalade sig Konsumentförbundet inte om propositionen.

Finlands Transport och Logistik SKAL rf hade inget att anföra om propositionen.

Trafiksäkerhetsverket ansåg propositionen vara ändamålsenlig. Verkets synpunkter har beaktats i propositionen redan vid beredningen, så verket hade inget annat att anföra.

Justitieministeriet och utrikesministeriet framförde i sina utlåtanden observationer av teknisk natur, som alla har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Försvarsministeriet hade inga kommentarer om propositionen.

Inrikesministeriet hade inga kommentarer om propositionen.

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

Miljöministeriet tog i sitt utlåtande fasta på luftfartsavtalets konsekvenser när det gäller hanteringen av skadeverkningarna av flygbuller och ansåg att avtalet inte kommer att förändra nuläget när det gäller hanteringen av skadeverkningar av buller, vilket talar för godkännande och ikraftsättande av avtalet.

### DETALJMOTIVERING

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

I avtalets ingress konstaterar Finland och Nya Zeeland bl.a. att de önskar främja fri konkurrens mellan flygbolag och öka serviceutbudet i den internationella lufttrafiken. De framhåller att de önskar tillgodose bästa möjliga flygsäkerhet och luftfartsskydd och underlätta utvidgningen av internationella flygtrafikmöjligheter. Av artiklarna i avtalet överensstämmer artiklarna 3.2 a, 4.1 a, 6.7 och 10 med EU:s modellklausuler. Artiklarna 8, 12.8, 13.3 och 13.4 grundar sig på EU:s referensklousuler.

**Artikel 1. Definitioner.** I artikeln definieras de viktigaste begrepp som används i avtalet. Definitionerna grundar sig på Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO:s standardavtalsklausuler.

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

**Artikel 3. Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd.** I artikeln fastställs att parterna kan utse flygbolag att sköta överenskommen trafik på diplomatisk väg. Artikel 3.2 a baserar sig på EU:s modellklausul och gör det möjligt att utse ett i Finland etablerat EU-bolag att bedriva trafik från Finland. I artikeln begränsas inte ägandet av flygbolag. När ett flygbolag har utsetts och beviljats trafiktillstånd, kan det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att det iakttar alla tillämpliga bestämmelser i avtalet. I Finland föreskrivs det om

## RP 81/2016 rd

beviljande av trafiktillstånd och om de nationella myndigheternas behörighet i samband med detta i 6 kap. i luftfartslagen (864/2014).

**Artikel 4. Återkallande av tillstånd.** Enligt artikeln har vardera parten rätt att vägra bevilja trafiktillstånd, om de villkor för beviljande av tillstånd som nämns i artikel 3 inte uppfylls, eller rätt att återkalla ett trafiktillstånd, om flygbolaget har försummat att iaktta de lagar och föreskrifter som anges i artikel 5 i avtalet. Artikel 4.1 a baserar sig på en EU-modellklausul. Om ett återkallande av tillstånd eller en begränsning av trafikrättigheterna inte är nödvändig för att hindra fortsatt överträdelse av lagar eller föreskrifter, får en sådan rätt inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra partens luftfartsmyndigheter. Sådant samråd ska inledas inom femton (15) dagar efter det att en begäran om samråd har framställts eller i enlighet med vad som annars har överenskommit mellan parterna.

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

**Artikel 6. Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter.** I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler finns det i artikeln bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter inom luftfarten på basis av ömsesidighet. I enlighet med EU-modellklausulen ska enligt artikel 6.7 bestämmelserna i detta avtal inte hindra Finland från att på ett icke-diskriminerande sätt ta ut skatter, tullar och avgifter på flygbränsle som tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett flygbolag utsett av Nya Zeeland och som går i trafik mellan en ort i Finland och en annan ort i Finland eller i en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

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

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

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

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

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

**Artikel 10. Markjtjänster.** I enlighet med EU-modellklausulen föreskrivs det i artikeln att flygbolag ska ha rätt att välja leverantör för markjtjänster eller att tillhandahålla markjtjänsterna

## RP 81/2016 rd

själva eller, om detta inte är möjligt, ska varje utsett flygbolag behandlas jämlikt i fråga om användningen av egenhantering eller marktjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer. I Finland har man i överensstämmelse med unionslagstiftningen inte på något sätt begränsat flygbolagens möjligheter att själva tillhandahålla marktjänsterna på flygplatserna. Bestämmelser om marktjänster finns i 8 kap. i luftfartslagen.

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

Parterna ska på sitt territorium främja samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna och de flygbolag som använder tjänsterna och anläggningarna.

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

I enlighet med EU-modellklausulen föreskrivs det i artikel 12.8 att bestämmelserna i artikeln ska tillämpas också i det fallet att Finland har utsett ett sådant flygbolag i fråga om vilket myndighetstillsynen utövas av en annan medlemsstat i Europeiska unionen. I Finland är Trafiksäkerhetsverket den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten. Bestämmelser om de myndighetsuppgifter som gäller luftfart finns i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) och i luftfartslagen.

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

**Artikel 14. Intermodala transporttjänster.** I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln om rätten för flygbolag och företag som tillhandahåller frakttjänster att i samband med internationell lufttransport använda vilken land- eller sjötransport som helst för frakt och att i förekommande fall transportera oförtullade varor i enlighet med gällande lagar och föreskrifter. Flygplatsernas tulltjänster ska stå till förfogande för sådan frakt oavsett om den transporteras som land-, sjö- eller lufttransport.

**Artikel 15. Rättvis konkurrens.** I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att de avtalsslutande parterna ska se till att konkurrenshämmande verksamhet, som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrensituationen för det eller de flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten, utan diskriminering de jure omfattas av den avtalsslutande partens konkurrenslagstiftning. I Finland finns nationella bestämmelser om frågan i konkurrenslagen (948/2011). I 3 § i konkurrenslagen anges det att när en konkurrensbegränsning kan påverka handeln mellan Europeiska unionens medlemsstater tillämpas också bestämmelserna i artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

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

Enligt artikel 16.8 ska kostnaderna för tvistlösningen bedömas i samband med dess inledande och fördelas jämnt, men fördelningen ska kunna bedömas på nytt i enlighet med det slutliga beslutet.

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

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

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

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

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

## **2 Lagförslag**

**1 §.** Lagens 1 § föreslås innehålla en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom lag. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen redovisas nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

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

## **3 Ikraftträdande**

Enligt artikel 21 i avtalet träder avtalet i kraft efter det att vardera partens interna rättsliga krav har uppfyllts. Parterna meddelar varandra att dessa krav har uppfyllts genom utväxling av en diplomatisk not. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det senaste meddelandet har tagits emot. Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

## **4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning**

### **4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna**

Genom förordningen om yttre förbindelser har man skapat en mekanism genom vilken Europeiska unionen under vissa villkor tillåter att medlemsstaten ingår luftfartsavtal som med tanke på sitt innehåll till vissa delar hör till unionens exklusiva behörighet. Medlemsstaten förhandlar och ingår avtal med ett tredjeland under eget namn också till den del behörigheten i regel hör till unionen. Med hänsyn till förordningen om yttre förbindelser är det alltså inte fråga om ett traditionellt blandat avtal som innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet och där både unionen och dess medlemsstater är parter. Det är inte heller fråga om ett sådant avtal som Europeiska unionens medlemsstater förbinder sig till på unionens vägnar (GrUU 16/2004 rd). Med hänsyn till det nationella förfarandet för godkännande och ikraftträdande som anges i 8 kap. i grundlagen är det i sin helhet fråga om ett avtal som Finland ingått. Beslutet om att förbinda sig till avtalet,



förutsatt att detta sker inom ramen för det bemyndigande som unionen godkänt, ska likaså helt och hållet fattas av Finland. Dessutom har grundlagsutskottet gett ett utlåtande (GrUU 7/2012 rd) om regeringens proposition till riksdagen om godkännande av protokollet om ändring av luftfartsavtalet med Ryska federationen samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen. Enligt utlåtandet krävs riksdagens godkännande för protokollet om ändring av ifrågakvarande luftfartsavtal. Således begärs det att riksdagen godkänner avtalet i sin helhet och sätter i kraft de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Ett tillstånd i enlighet med förordningen om yttre förbindelser behövs från kommissionen för ingående av avtal när det gäller de avtalsbestämmelser som på det sätt som beskrivs ovan till sitt innehåll i regel omfattas av unionens exklusiva behörighet. I och med den antagna unionslagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller flygtrafik blivit tämligen omfattande. Huvuddelen av denna lagstiftning har antagits som direkt bindande förordningar.

Detta innebär att medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsas till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna kräver. Förordningar som gäller de frågor som täcks av luftfartsavtalet mellan Finland och Nya Zeeland är bl.a. förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (nedan EASA-förordningen), förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, förordning (EG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (nedan slotförordningen), förordning (EG) nr 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster samt förordning (EU) nr 598/2014 som gäller rapportering av händelser. Dessutom har bestämmelser på direktivnivå antagits bl.a. om marktjänster (96/67/EEG, nedan direktivet om marktjänster) samt om flygplatsavgifter (2009/12/EG, nedan direktivet om flygplatsavgifter). På basis av detta hör åtminstone bestämmelserna i artiklarna 1, 3.2 a, 4.1 a, 5–6, 8.1, delvis 9, 10, 11.1, 12, 13, 14 samt 15 till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. Bakgrunden till rättsakterna är artikel 49 om etableringsfrihet i EUF-fördraget och bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser. På bestämmelserna i avtalet tillämpas dessutom Europeiska unionens konkurrensregler (artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget).

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

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

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

## RP 81/2016 rd

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

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

I artikel 5.1 och 5.2 finns bestämmelser om tillämpningen av lagstiftningen i Finland på vissa luftfartyg, passagerare, besättning och viss frakt och post som finns på Finlands territorium. I artikel 5.3 bestäms om kontroll av passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen. Enligt artikel 5.4 är det förbjudet att bevilja flygbolag förmåner vid tillämpningen av bestämmelser om inresa, tull, karantän och andra motsvarande bestämmelser. Om bestämmelserna i artikeln föreskrivs i 6 kap. i luftfartslagen och de hör till området för lagstiftningen.

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

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

I artikel 8 bestäms om prissättningen. Ett flygbolag som utsetts enligt artikeln beslutar om priserna för lufttransport på grundval av marknadsmässiga och kommersiella överväganden. Trafiksäkerhetsverket fastställer enligt 66 § i luftfartslagen vid behov transportavgifterna för den regelbundna flygtrafiken. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och är viktiga med tanke på den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Sålunda hör bestämmelserna i artikel 8 till området för lagstiftningen och om dem föreskrivs i 6 kap. i luftfartslagen.

Artikel 9, som gäller representation av lufttrafikföretagen, innehåller bestämmelser som gäller etableringsfriheten. I Finland finns det bestämmelser om inresa, vistelse och arbete i utlänningslagen (301/2004) och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

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

I artikel 11 bestäms det om användaravgifter. Artikel 11.1 och 11.2 grundar sig på den unionslagstiftning som det redogörs för ovan och som delvis har genomförts genom nationell lag-

## RP 81/2016 rd

stiftning. Bestämmelserna i artikel 11.1 och 11.2 finns i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011). Artikel 11.3 och 11.4 innehåller inte bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Artikel 12, som gäller flygsäkerhet, hänför sig till Trafiksäkerhetsverkets behörighet som nationell civil luftfartsmyndighet att utöva tillsyn över flygsäkerheten. Bestämmelser om detta finns i lagen om Trafiksäkerhetsverket och i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i artikel 12.4 kan anses höra till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i den bestäms om individens rättigheter och skyldigheter.

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

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

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

I artikel 16 finns bestämmelser om förmedlings- och förlikningsförfaranden, och lösningarna i dessa är bindande för parterna i tvisten. Enligt artikel 16.6 ska parterna samarbeta för att främja skiljeförfarandet och för att genomföra förmedlarens eller nämndens beslut eller konstaterande, om de inte på förhand har kommit överens om någon annan bindande verkan för beslutet eller konstaterandet. Vid förmedlingsförfarandet kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen bli avgjorda och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller tvistlösning är inte enligt regeringens bedömning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen för avtalet. Avtalet kan inte anses innehålla bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. i grundlagen. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet sålunda godkännas med enkel majoritet och förslaget till ikraftträdandelag behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

## RP 81/2016 rd

parterna att säkerställa utsedda flygbolag vissa rättigheter. Bestämmelserna kan anses omfatta grunderna för rättigheterna i fråga.

Bilagan till avtalet innehåller bestämmelser av mer teknisk natur som kompletterar bestämmelserna i avtalet, bl.a. om flyglinjer, marknadsföringssamarbete samt om förutsättningarna för de trafikrättigheter som behövs för flygbolag som deltar i arrangemangen och arrangemang i fråga om information till kunder och om anmälningsförfaranden. Enligt regeringens uppfattning innebär delegeringsbestämmelsen i artikel 17.2 inte något bemyndigande att avtala om ändringar som påverkar de i artikel 2 avsedda huvudförpliktelseernas natur eller syften. Bemyndigandet är inte obegränsat och i bemyndigandet samt i själva avtalet nämns de myndigheter som kan avtala om ändringar. Förfarandet motsvarar dessutom den internationella praxis som länge och allmänt iakttagits inom luftfartsbranschen. Avtalet kan inte anses innehålla bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. i grundlagen. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet sålunda godkännas med enkel majoritet och förslaget till ikraftträdandela 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 Leipzig den 21 maj 2014 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och Nya Zeelands regering om luftfart.*

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

*Lagförslag*

## **Lag**

### **om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Nya Zeeland om luftfart**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

#### 1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Leipzig den 21 maj 2014 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och Nya Zeelands regering om luftfart-gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

#### 2 §

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

Helsingfors den 19 maj 2016

**Statsminister**

**Juha Sipilä**

Kommunikationsminister Anne Berner

*Fördragstext*

**AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH NYA ZEELANDS REGERING OM LUTFART**

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND**

Republiken Finlands regering och Nya Zeelands regering (nedan "de avtalsslutande parterna"),

The Government of the Republic of Finland and the Government of New Zealand (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;

noterar avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Nya Zeeland om vissa luftfartsaspekter av den 21 juni 2006,

Noting the AGREEMENT between the European Community and New Zealand on certain aspects of air services on 21 June 2006;

SOM ÖNSKAR främja sina bilaterala förbindelser på den civila luftfartens område och ingå ett avtal i syfte att skapa luftrafikförbindelser mellan sina territorier och bortom dem,

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

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

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

SOM ÖNSKAR underlätta utvidgningen av internationella luftrafikmöjligheter,

DESIRING to facilitate the expansion of international air service opportunities;

SOM ÖNSKAR säkerställa en hög nivå för flygsäkerheten och luftfartsskyddet i den internationella luftrafiken samt uttrycker sin allvarliga oro över sådana handlingar och hot som riktar sig mot luftfartyg och som kan äventyra säkerheten för personer och egendom, ha en negativ inverkan på luftrafiken och försvaga allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

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

SOM ÖNSKAR ge flygbolagen möjlighet att erbjuda den resande och transporterande allmänheten olika servicealternativ och uppmuntra enskilda flygbolag att utveckla och genomföra en innovativ och konkurrenskraf-

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

RP 81/2016 rd

tig prissättning,

es;

har enats om följande:

Have agreed as follows:

Artikel 1

Article 1

*Definitioner*

*Definitions*

Om inget annat anges, avses i detta avtal med termen

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

1. "luftfartsmyndigheter" i fråga om Finland Trafiksäkerhetsverket och i fråga om Nya Zeeland ministern med ansvar för den civila luftfarten och andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som för närvarande sköts av luftfartsmyndigheterna, eller liknande uppgifter,

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of New Zealand the Minister responsible for Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;

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

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

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

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

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

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

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

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

6. "territorium", "lufttrafik", "internationell

6. "Territory", "air service", "international air

## RP 81/2016 rd

lufttrafik", "flygbolag" och "landning för andra än trafikändamål" vad som anges om dem i artiklarna 2 och 96 i konventionen, dock så att termen "territorium" i fråga om Nya Zeeland inte omfattar Tokelau,

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

### Artikel 2

#### *Beviljande av rättigheter*

1. Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande parten följande rättigheter i fråga om internationell lufttrafik som bedrivs av flygbolag som är etablerade på den sistnämnda avtalsslutande partens territorium:

a. rätt att flyga över dess territorium utan att landa

b. rätt att landa inom nämnda territorium för andra än trafikändamål.

2. Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande parten i detta avtal specificerade rättigheter att bedriva internationell lufttrafik på de linjer som specificerats i bilagan till detta avtal. Denna trafik och dessa linjer kallas nedan "överenskommen trafik" respektive "specificerade linjer". Det eller de flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten åtnjuter vid bedrivandet av överenskommen trafik på en specificerad linje, utöver de rättigheter som anges i punkt 1, rätt att landa inom den andra avtalsslutande partens territorium på de orter som specificerats för denna linje i bilagan i syfte att i internationell trafik ta ombord och/eller avlämna passagerare, frakt och post, särskilt för sig eller i kombination med varandra.

3. Varje utsett flygbolag får, då det bedriver överenskommen trafik på en specificerad linje, på vilken flygning som helst eller alla

service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention except that in the case of New Zealand the term "territory" shall exclude Tokelau; and

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

### Article 2

#### *Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of international air services operated by airlines established in the latter Party:

a. the right to fly across its territory without landing;

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

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

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



## RP 81/2016 rd

flygningar, enligt val

a. bedriva flygverksamhet i endera eller vardera riktningen,

b. sammanslå numret för flera flyg till ett luftfartygs flyg,

c. bedriva trafik mellan orter bakom avgångsorten, mellanliggande orter och orter bortom destinationsorten samt mellan orter som ligger på de avtalsslutande parternas territorier, genom att kombinera dem hur som helst och i vilken ordning som helst,

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

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

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

g. göra mellanlandningar i vilken ort som helst inom eller utanför den andra avtalsslutande partens territorium,

h. transportera transittrafik genom den andra avtalsslutande partens territorium, och

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

utan begränsningar gällande riktning eller geografiska begränsningar och utan att förlora sin rätt att bedriva trafik som annars är tillåten i enlighet med detta avtal.

4. Varje utsett flygbolag kan på vilket som helst av ovan avsedda linjeavsnitt bedriva internationell lufttrafik och på varje ort på linjen utan begränsningar ändra typ eller antal av de luftfartyg som används.

a. Operate flights in either or both directions;

b. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

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

d. Omit stops at any point or points;

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

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

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

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

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

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

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

Artikel 3

Article 3

## RP 81/2016 rd

### *Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd*

1. Vardera avtalsslutande parten har rätt att utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik samt att återkalla eller ändra ett sådant utseende. Utseendet ska ske skriftligen och av utseendet ska det framgå i vilken utsträckning flygbolaget har rätt att bedriva den lufttrafik som fastställs i detta avtal.

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

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Finland

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

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

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Nya Zeeland

(i) bolaget har sitt huvudsakliga verksamhetsställe och sitt säte i Nya Zeeland, och

(ii) Nya Zeeland utövar och upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget,

c) det utsedda flygbolaget uppfyller villkoren i de lagar, bestämmelser och föreskrifter som den avtalsslutande part som behandlar ansökan normalt tillämpar på bedrivande av internationell lufttrafik.

### *Designation and Authorisation*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and shall identify the extent to which the airline is authorised to conduct the type of air transport specified in this Agreement.

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

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

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

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

b) in the case of an airline designated by New Zealand:

(i) it has its principal place of business and place of incorporation in New Zealand, and

(ii) New Zealand has and maintains effective regulatory control of the airline;

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

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

Artikel 4

*Återkallande av tillstånd*

1. En avtalsslutande part kan återkalla trafiktillståndet eller de tekniska tillstånden hos ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten permanent eller tillfälligt eller begränsa dem, om

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Finland

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

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

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Nya Zeeland

(i) bolaget inte har sitt huvudsakliga verksamhetsställe och sitt säte i Nya Zeeland eller inte har tillstånd utfärdat i enlighet med lagstiftningen i Nya Zeeland, eller

(ii) Nya Zeeland inte upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget, eller

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

2. Om ett omedelbart återkallande av tillstånd eller begränsande av rättigheter enligt punkt 1 inte är nödvändigt för att förhindra fortsatt

or applications.

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

Article 4

*Revocation of Authorisation*

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

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

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

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;

b) in the case of an airline designated by New Zealand:

(i) it does not have its principal place of business and place of incorporation in New Zealand and is not licensed in accordance with the applicable law of New Zealand; or

(ii) New Zealand is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

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

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to pre-

överträdelse av lagar, bestämmelser och/eller föreskrifter, får en sådan rättighet inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter. Sådant samråd ska inledas inom femton (15) dagar efter det att en begäran om samråd har framställts eller i enlighet med vad som annars överenskommit mellan de avtalsslutande parterna.

Artikel 5

*Tillämpning av lagar, bestämmelser och föreskrifter*

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

2. En avtalsslutande parts lagar, bestämmelser och föreskrifter om tillträde till, uppehåll i eller avgång från dess territorium i fråga om passagerare, besättning, frakt eller post, såsom formaliteter om ankomst, avfärd, emigration och immigration samt tull, hälsa och karantän, är under uppehåll inom detta territorium tillämpliga på passagerare, besättning, frakt och post som befordras med luftfartyg som används av ett flygbolag som den andra avtalsslutande parten har utsett.

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

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

vent further infringements of laws, rules and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations or as otherwise agreed between the Contracting Parties.

Article 5

*Application of Laws, Rules and Regulations*

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

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

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

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

bestämmelser.

Artikel 6

*Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter*

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

2. Befriade från de skatter, tullar och avgifter som avses i punkt 1, med undantag för avgifter som baserar sig på kostnader för en tillhandahållen tjänst, är i fråga om den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolag liksom följande varor:

a) luftfartygs rimliga förråd som tagits ombord inom den ena avtalsslutande partens territorium för att användas ombord på utgående luftfartyg som används i internationell lufttrafik,

b) reservdelar, inbegripet motorer, som införs till den ena avtalsslutande partens territorium för underhåll eller reparation av luftfartyg som används i internationell trafik,

c) bränsle, smörjolja och tekniska konsumtionsföremål som införs eller införskaffas inom den ena avtalsslutande partens territorium för att användas i internationell trafik, även i det fall att dessa förråd ska användas under den del av resan då luftfartyget flyger över den avtalsslutande parts territorium där de tagits ombord på luftfartyget,

d) flygbolagets dokument, såsom flygbiljetter och flygfraktsedlar, som är avsedda att anvä-

Article 6

*Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges*

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

2. For the designated airlines of either Contracting Party, there shall also be exempt from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

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

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

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

d) airline documents, such as tickets and air waybills, intended for use by a designated

## RP 81/2016 rd

ndas av ett flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten och som förs in till den andra avtalsslutande partens territorium.

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

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

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

6. De undantag som anges i denna artikel ska också gälla när ett flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten har kommit överens om lån eller överföring inom den andra avtalsslutande partens territorium av varor som specificerats i punkterna 1 och 2 med ett annat flygbolag som av den förstnämnda avtalsslutande parten har beviljats samma undantag.

7. Ingenting i detta avtal får hindra de avtalsslutande parterna från att på ett icke-diskriminerande sätt ta ut skatter, tullar eller avgifter på flygbränsle som i fråga om Finland tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett flygbolag utsett av Nya Zeeland och som går i trafik mellan en ort i Finland och en annan ort i Finland eller i en annan medlemsstat i Europeiska unionen och som i fråga om Nya Zeeland tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett flygbolag utsett av Finland och som går i trafik mellan en ort i Nya Zeeland och en annan ort i Nya Zeeland.

airline of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party.

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

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

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

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

7. Nothing in this Agreement shall prevent the Contracting Parties from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory in the case of Finland for use in an aircraft of a designated airline of New Zealand that operates between a point in the territory of Finland and another point in the territory of Finland or in the territory of another European Union Member State and in the case of New Zealand on a designated airline of Finland that operates between two points within New Zealand.

Artikel 7

*Bestämmelser om kapacitet*

1. Vardera avtalsslutande parten ska ge flygbolag som utsetts av de avtalsslutande parterna rättvisa och lika möjligheter att konkurrera om tillhandahållande och försäljning av internationella flygtrafiktjänster som omfattas av detta avtal.
2. Vardera avtalsslutande parten ska tillåta att de utsedda flygbolagen fastställer turtätheten och kapaciteten i fråga om den internationella lufttrafik som flygbolagen tillhandahåller på grundval av marknadsmässiga överväganden.
3. Ingentenda avtalsslutande parten får ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet eller regelbundenhet, eller vilken typ av luftfartyg som den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolag använder, om det inte är nödvändigt av tekniska eller operativa skäl eller av tull- eller miljörelaterade orsaker. Nödvändiga begränsningar ska genomföras på lika villkor i överensstämmelse med artikel 15 i konventionen.
4. Ingentenda avtalsslutande parten får förelägga den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolag krav på förhandsrätt (first-refusal requirement), passagerar- eller fraktkvoter (uplift ratio), avgift för icke-invändning (no-objection fee) eller andra restriktioner gällande kapacitet, turtäthet eller trafik som inte är i överensstämmelse med syftet för detta avtal.
5. Vardera avtalsslutande parten får kräva att de flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten meddelar myndigheten sina trafikprogram och sina enskilda flygningar eller sin verksamhetsplan. Det administrativa arbetet gällande krav på meddelanden ska minimeras och den behöriga luftfartsmyndigheten ska behandla alla meddelanden utan dröjsmål.

Artikel 8

Article 7

*Capacity provisions*

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing and selling the international air services covered by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace.
3. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by a designated airline of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
4. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
5. Each Contracting Party may require the filing of traffic programmes and individual flights or operational plans by the designated airlines of the other Contracting Party. The administrative burden of filing requirements shall be minimised and all filings shall be dealt with promptly by the respective aeronautical authorities.

Article 8

*Prissättning*

1. Vardera avtalsslutande parten ska låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden. De avtalsslutande parterna får ingripa i prissättningen endast för a

a) förhindra oskäligt diskriminerande priser eller förfaranden,

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

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

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

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

Artikel 9

*Pricing*

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

a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

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

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

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

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

Article 9



*Representation av flygbolaget och försäljning*

1. En avtalsslutande parts utsedda flygbolag har rätt att inom den andra avtalsslutande partens territorium, inom ramen för de lagar och föreskrifter som är gällande där, inrätta och upprätthålla sådana kontor samt sådan administrativ, kommersiell och teknisk personal som behövs för flygbolagets verksamhet.
2. De avtalsslutande parternas utsedda flygbolag ska ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster genom anlitan av sina egna transportdokument inom vardera avtalsslutande partens territorier, antingen direkt eller genom ombud, i lokal valuta eller i annan fritt konvertibel valuta. Vardera avtalsslutande parten ska avhålla sig från att begränsa rätten för flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten att sälja, och för någon person att köpa, sådana transporttjänster.
3. Den avtalsslutande parten ska bevilja den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolag rätt att på begäran omvandla lokala inkomster till en annan valuta och överföra dem till valfritt land till den del som inkomsterna inte används lokalt. Sådana överföringar ska tillåtas till den valutakurs som tillämpas på betalningar när inkomsterna företes för omvandling och överföring, och inga andra avgifter, begränsningar eller dröjsmål utöver normala bankavgifter och bankförfaranden får hänföras till dem.

Artikel 10

*Markttjänster*

Varje utsett flygbolag har rätt att tillhandahålla sina egna markttjänster på den andra avtalsslutande partens territorium eller att lägga ut dessa tjänster på entreprenad enligt vilken helt eller delvis till vilken myndigad tillhandahållare av dessa tjänster som helst. Om de lagar och föreskrifter som tillämpas på markttjänster på den ena

*Airline Representation and Sales*

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to establish and maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.
2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in local currency or in any other freely convertible currency. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of a designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation.
3. Each Contracting Party shall grant to a designated airline of the other Contracting Party the right to convert and remit to the country of its choice on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Such transfers shall be permitted at the rate of exchange applicable to current transactions in effect at the time revenues are presented for conversion and remittance, and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation or delay.

Article 10

*Ground handling*

Each designated airline shall have the right to provide their own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorised for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in

avtalsslutande partens territorium hindrar eller begränsar egenhantering eller utläggning på entreprenad av marktjänster, ska varje utsett flygbolag behandlas jämligt i fråga om användning av egenhantering och marktjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer.

Artikel 11

*Användaravgifter*

1. De avtalsslutande parterna ska uppmuntra dem som tillhandahåller flygplatstjänster samt miljöjänster, flygtrafiktjänster och anläggningar och tjänster avseende luftfartsskydd på flygplatsen att ta ut avgifter på den grunden att de

(a) är rimliga, icke-diskriminerande och likvärdiga,

(b) endast tas ut för tjänster som flygbolaget använt, och

(c) får motsvara men inte överstiga de fulla kostnader som orsakas de behöriga myndigheterna eller organen av att tillhandahålla de tjänster som använts.

2. Höjningar av avgifter och nya avgifter ska tas i bruk endast efter tillräckligt samråd mellan de behöriga myndigheterna och de avtalsslutande parternas utsedda flygbolag. Användarna ska i skälig tid i förväg meddelas om de föreslagna ändringarna av användaravgifterna, så att användarna får möjlighet att uttrycka sin åsikt innan någon ändring görs. De avtalsslutande parterna ska också uppmuntra utbyte av den information som kan behövas för en noggrann uppskattning av huruvida avgifterna är skäliga, om grunderna för avgifterna och om fördelningen av avgifterna i enlighet med de principer som anges i denna artikel.

Artikel 12

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

Article 11

*User Charges*

1. Each Party shall encourage those responsible for the provision of airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services to levy charges on the basis that they:

(a) are reasonable, non-discriminatory and equitable;

(b) are only levied on airlines for facilities or services used; and

(c) may reflect but should not exceed the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the facilities used.

2. Increased or new charges should only follow adequate consultation between the competent charging authorities and the airlines of each Contracting Party. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to users to enable them to express their views before changes are made. The Parties shall also encourage the exchange of such information as may be necessary to permit an accurate assessment of the reasonableness of, justification for and apportionment of the charges in accordance with the principles of this Article.

Article 12

*Säkerhet*

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

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

3. I enlighet med artikel 16 i konventionen avtalas också att de avtalsslutande parternas bemyndigade representanter, medan luftfartyget är på den avtalsslutande partens territorium, ska kunna utföra inspektioner (i denna artikel kallad "rampinspektion") i vilket luftfartyg som helst som används av den andra avtalsslutande partens flygbolag eller på dess vägnar i trafik till eller från den avtalsslutande partens territorium, förutsatt att detta inte leder till en oskälig försening för användningen av luftfartyget. Trots de skyldigheter som nämns i artikel 33 i konventionen är syftet med denna inspektion att säkerställa giltigheten av de dokument och certifikat som krävs för luftfartyget och dess besättning samt att kontrollera att luftfartygets utrustning och skick uppfyller de normer som vid den tidpunkten uppställts i enlighet med konventionen.

4. Om en sådan rampinspektion eller serie av rampinspektioner föranleder

(a) allvarliga farhågor att ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som vid denna tidpunkt uppställts

*Safety*

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

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

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of a search (in this Article called "ramp inspection") 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. If any such ramp inspections or series of ramp inspections give rise to:

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at the

i enlighet med konventionen, eller

(b) allvarliga farhågor att de säkerhetsnormer som vid denna tidpunkt uppställts i enlighet med konventionen inte upprätthålls och administreras effektivt,

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

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

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

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

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

time pursuant to the Convention; or

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

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

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

6. 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.

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

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

*Luftfartsskydd*

*Aviation Security*

1. De avtalsslutande parterna bekräftar, i överensstämmelse med sina rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt, att deras skyldighet gentemot varandra att skydda civil luftfart mot handlingar avseende olagligt ingripande utgör en integrerad del av detta avtal. Utan att begränsa allmängiltigheten i fråga om deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt ska de avtalsslutande parterna i synnerhet handla i överensstämmelse med bestämmelserna i den i Tokyo den 14 september 1963 undertecknade konventionen rörande brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg, i den i Haag den 16 december 1970 undertecknade konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg, i den i Montreal den 23 september 1971 undertecknade konventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten, i det i Montreal den 24 februari 1988 undertecknade protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik samt i den i Montreal den 1 mars 1991 undertecknade konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte eller något annat multilateralt avtal som gäller säkerhetsåtgärder inom den civila luftfarten och som är bindande för de avtalsslutande parterna.

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

3. De avtalsslutande parterna ska som ett minimikrav handla i enlighet med de bestämmelser och de tekniska krav om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och intagits som bilagor till konventionen i den om-

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

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

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

fattning sådana bestämmelser och krav är tillämpliga för de avtalsslutande parterna. De avtalsslutande parterna ska kräva att operatörer av sådana luftfartyg som införts i deras register eller sådana luftfartygsoperatörer vars huvudsakliga verksamhetsställe eller stadigvarande hemort är på den ena avtalsslutande partens territorium eller som är etablerade på Finlands territorium i enlighet med Europeiska unionens grundfördrag och fått operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk samt de som upprätthåller flygplatser på deras territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser om luftfartsskydd.

4. Vardera avtalsslutande parten går med på att sådana luftfartygsoperatörer åläggs att iaktta de bestämmelser och krav om luftfartsskydd som avses i punkt 3 och som krävs av den andra avtalsslutande parten vid ankomst till, avgång från och under uppehåll på denna andra avtalsslutande parts territorium. I fråga om ankomst till, avgång från och uppehåll inom Finlands territorium krävs av luftfartygsoperatörerna att de iakttar bestämmelserna om luftfartsskydd i Europeiska unionens regelverk. Vardera avtalsslutande parten ska se till att verkningsfulla åtgärder effektivt tillgrips på deras respektive territorium för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, bagage, frakt och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning. Vardera avtalsslutande parten ska också ge en välvillig behandling av varje begäran av den andra avtalsslutande parten om särskilda säkerhetsåtgärder som kan anses vara skäliga för att bemöta ett bestämt hot.

5. Vardera avtalsslutande parten ska också ge en välvillig behandling av den andra avtalsslutande partens begäran om att vidta ömsesidiga administrativa arrangemang för att den avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter själva ska kunna bedöma de skyddsåtgärder som luftfartygsoperatörer på den andra avtalsslutande partens territorium vidtar i fråga om flygningar till den begärande avtalsslutande partens territorium.

6. När det inträffar en incident eller ett hot

security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or are established in the territory of Finland under the European Union Treaties and have received an operating licence in accordance with European Union law and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. For entry into, departure from, or while within the territory of Finland, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Party could make in the territory of the other Party their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined for the territory of the Party making such a request.

6. When an incident or threat of an incident

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

7. Vardera avtalsslutande parten ska vidta de åtgärder som den anser vara praktiskt möjliga för att säkerställa att den andra avtalsslutande partens luftfartyg som blir föremål för olagligt besittningstagande eller andra olagliga handlingar och som landar på den avtalsslutande partens territorium hålls på marken, om inte dess avfärd är nödvändig för att skydda människoliv. När det är möjligt ska sådana åtgärder vidtas på basis av samråd.

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

#### Artikel 14

##### *Intermodala transporttjänster*

Trots vad som sägs i andra bestämmelser i detta avtal, ska vardera avtalsslutande partens utsedda flygbolag och företag som indirekt tillhandahåller frakttjänster tillåtas att i sam-

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

7. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Party which is subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference and which lands in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

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

#### Article 14

##### *Intermodal Services*

Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, with-

band med internationell lufttransport utan inskränkningar använda vilken land- eller sjötransport som helst för frakt till eller från vilken ort som helst inom de avtalsslutande parternas territorium eller tredjeländer, inbegripet transport till eller från samtliga flygplatser som tillhandahåller tulltjänster, och de har i förekommande fall rätt att transportera oförtullade varor i enlighet med gällande lagar och föreskrifter. Flygplatsernas tulltjänster ska stå till förfogande för sådan frakt oavsett om den transporteras som land-, sjö- eller lufttransport. Flygbolagen får, om de så önskar, själva utföra sina egna land- eller sjötransporter eller ingå avtal om dem med andra företag som bedriver land- och sjötransport, inbegripet land- eller sjötransporter som bedrivs av andra flygbolag och företag som indirekt tillhandahåller flygfrakttjänster. Sådana intermodala transporttjänster får erbjudas till ett enda transitpris som omfattar luft-, land- och sjötransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

Artikel 15

*Rättvis konkurrens*

Vardera avtalsslutande parten ska se till att konkurrenshämmande verksamhet, som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrenssituationen för det eller de flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten, utan diskriminering de jure omfattas av den avtalsslutande partens konkurrenslagstiftning.

Artikel 16

*Samråd och tvistlösning*

1. Sådana meningsskiljaktigheter om detta avtal som inte kan avgöras vid den första omgången formella förhandlingar, får genom ömsesidig överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna hänskjutas till en viss person eller ett visst organ för avgörande. Om de avtalsslutande parterna inte når en sådan överenskommelse, ska meningsskiljaktigheten på någondera avtalsslutande partens

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

Article 15

*Fair competition*

Each Contracting Party shall ensure that anti-competitive practices that adversely affect the competitive position of the designated airlines of the other Contracting Party are subject to the competition laws of the Contracting Party on a non-discriminatory de jure basis.

Article 16

*Consultations and Settlement of Disputes*

1. Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties to some person or body for decision. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.



## RP 81/2016 rd

begäran hänskjutas till skiljeförfarande i enlighet med de förfaranden som beskrivs nedan.

2. Skiljeförfarandet genomförs av en skiljenämnd som består av tre skiljemän enligt följande:

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

(b) Om någondera avtalsslutande parten inte utser någon skiljeman eller om någon tredje skiljeman inte utses i enlighet med led a i denna punkt, får någon av de avtalsslutande parterna begära att ordföranden för Internationella civila luftfartsorganisationens råd gör utnämningarna inom trettio (30) dagar. Om ordföranden för Internationella civila luftfartsorganisationens råd har samma nationalitet som någondera avtalsslutande parten, ska utnämningen göras av den vice ordförande i rådet som har flest tjänsteår och som inte är jävig av samma anledning.

3. Om man inte kommer överens om annat, ska skiljenämnden fastställa gränserna för sin jurisdiktion i enlighet med detta avtal och anta sin egen arbetsordning. När skiljenämnden är inrättad får den rekommendera tillfälliga skyddsåtgärder i väntan på nämndens slutgiltiga avgörande. Inom femton (15) dagar från det att inrättandet av nämnden är fullbordat ska, på skiljenämndens initiativ eller på en parts begäran, ett möte hållas där nämnden i detalj ska avgöra vilka frågor som ska bli föremål för skiljeförfarandet, och vilket särskilt förfarande som ska följas.

4. Om man inte kommer överens om annat och om skiljenämnden inte anger något annat, ska de avtalsslutande parterna lämna in sina memorandum inom fyrtiofem (45) dagar från det att inrättandet av skiljenämnden är fullbordat. Svaromål ska lämnas in inom följande period av sextio (60) dagar. Skiljenämnden ska höra de avtalsslutande parterna muntligen om en av de avtalsslutande

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) Within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, they shall, by agreement, appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

(b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the ICAO Council to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within fifteen (15) days after replies are due.

tande parterna begär det eller på eget initiativ; detta ska ske inom femton (15) dagar från det att tiden för att lämna in svaromål löpte ut.

5. Skiljenämnden ska sträva efter att lämna ett skriftligt avgörande inom trettio (30) dagar från det att de avtalsslutande parterna hördes muntligen eller, om de inte har hörts, från det att båda svaromålen lämnades in. Skiljenämnden fastställer sitt avgörande med majoritet.

6. De avtalsslutande parterna får begära förtydligande av avgörandet inom femton (15) dagar från det att avgörandet fastställts; ett förtydligande ska utfärdas inom femton (15) dagar efter begäran.

7. De avtalsslutande parterna ska inom ramen för sin nationella lagstiftning säkerställa att skiljenämndens avgörande eller dom iaktas.

8. Skiljenämndens utgifter, inbegripet skiljemännens arvoden och utgifter, ska delas lika mellan de avtalsslutande parterna. Alla utgifter som ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd ådrar sig i samband med de förfaranden som avses i punkt 2 b, ska anses utgöra en del av nämndens utgifter.

#### Artikel 17

#### *Ändringar*

1. Detta avtal kan ändras genom ett skriftligt avtal mellan de avtalsslutande parterna.

2. Ändringar som överenskommit träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna skriftligen har meddelat varandra att de krav som gäller ikraftträdandet av ändringen eller revideringen av avtalet är uppfyllda.

#### Artikel 18

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

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

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the ICAO Council in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

#### Article 17

#### *Amendments*

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Parties.

2. Any amendments so agreed shall enter into force on the first day of the second month after the Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of an amendment or revision have been met

#### Article 18

*Multilaterala konventioner*

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

Artikel 19

*Uppsägning av avtalet*

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

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

Artikel 20

*Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen*

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

Artikel 21

*Multilateral Conventions*

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

Article 19

*Termination*

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

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

Article 20

*Registration with ICAO*

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

Article 21

**RP 81/2016 rd**

*Ikraftträdande*

Detta avtal träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal i två exemplar på engelska.

Upprättat i Helsingfors den [ ] 201[ ] i två original exemplar på engelska.

För republiken Finlands regering

För Nya Zeelands regering

*Entry into force*

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

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

Done at \_\_\_\_\_ on  
201\_\_\_\_\_ in two original copies in the English language.

For the Government of the Republic of Finland

For the Government of New Zealand

BILAGA

TILL AVTALET MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH  
NYA ZEELANDS REGERING OM LUFTFART

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

<u>Avgångsorter</u> Vilken ort som helst i Nya Zeeland	<u>Mellanliggande orter</u> Vilken ort som helst	<u>Destinationsorter</u> Vilken ort som helst i Finland	<u>Bortomliggande orter</u> Vilken ort som helst
--	---	---	---

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

<u>Avgångsorter</u> Vilken ort som helst i Finland	<u>Mellanliggande orter</u> Vilken ort som helst	<u>Destinationsorter</u> Vilken ort som helst i Nya Zeeland	<u>Bortomliggande orter</u> Vilken ort som helst
--	---	---	---

3. Vid bedrivande eller tillhandahållande av trafik på de specificerade linjerna kan flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten delta i gemensamma marknadsföringsarrangemang, såsom kvotreservering och användning av gemensamma linjekoder

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

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

Ovannämnda bestämmelser förutsätter dock att varje flygbolag som deltar i sådana arrangemang 1) har fått de trafikrättigheter som behövs och 2) uppfyller de krav som tillämpas på dessa arrangemang i fråga om information till kunder och om anmälningsförfaranden.

4. Flygbolag som utsetts av endera avtalsslutande parten har rätt att vid bedrivande eller tillhandahållande av internationell lufttrafik enligt detta avtal använda luftfartyg (eller luftfartyg och besättning) som har hyrts in från ett annat bolag, inbegripet från andra flygbolag, förutsatt att alla som deltar i ett sådant arrangemang har relevanta befogenheter och uppfyller de villkor som parterna normalt tillämpar på sådana arrangemang.

ANNEX

TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND

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

<u>Points of origin</u> Any points in New Zealand	<u>Intermediate points</u> Any points	<u>Points of Destination</u> Any points in Finland	<u>Points beyond</u> Any points
--	--	---	------------------------------------

2. Routes which may be operated by the designated airlines of Finland, in both directions:

<u>Points of origin</u> Any points in Finland	<u>Intermediate points</u> Any points	<u>Points of Destination</u> Any points in New Zealand	<u>Points beyond</u> Any points
--	--	---	------------------------------------

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

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

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

4. The designated airlines of each Contracting Party may, in operating or holding out international air transport pursuant to this Agreement, use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements applied to such arrangements.