

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

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

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

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 trafikeringsrättigheter 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 flygtrafik som överensstämmer med internationell praxis. Genom avtalet öppnas luftfartsmarknaden mellan länderna och vidare från dem. Enligt avtalet får flygbolag utsedda av Finland rätt att trafikera från Finland till Argentina och vidare därifrån genom anslutningsförbindelser. Motsvarande rättigheter beviljas flygbolag utsedda av Argentina från Argentina. Antal flygningar per vecka och codeshare-rutter avtalas närmare mellan parternas luftfartsmyndigheter.

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

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
2 EU-LAGSTIFTNINGEN	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	4
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	4
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER	5
DETALJMOTIVERING	6
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	6
2 LAGFÖRSLAG	8
3 IKRAFTTRÄDANDE	9
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING	9
4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten	9
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen	10
4.3 Behandlingsordning	12
LAGFÖRSLAG	13
Lag om avtalet med Argentina om luftfart	13
BILAGA	14
FÖRDRAGSTEXT	14

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

Flygtrafiken mellan Finland och Argentina har hittills varit tämligen obetydlig, och det har inte funnits någon regelbunden direkt flygtrafik till Argentina. Argentina har 17 internationella flygplatser. En av de mest trafikerade flygplatserna är den internationella flygplatsen Ministro Pistarini International Airport som är belägen i närheten av huvudstaden Buenos Aires. De viktigaste flygbolagen med flygningar från Argentina är Aerolineas Argentinas och Latam Airlines.

Finland och Argentina paraferade det bilaterala luftfartsavtalet mellan länderna den 8 december 2017 i Colombo som avslutning på de bilaterala förhandlingarna om luftfartsavtalet. Avtalet undertecknades den 27 mars 2018 i Buenos Aires. Finland har inte tidigare haft något bilateralt luftfartsavtal med Argentina.

2 EU-lagstiftningen

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

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

Kommissionen har den 21 mars 2018 godkänt förhandlingsresultatet mellan Finland och Argentina. Avtalet innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet. Artiklarna 1-5, 8-11, 12, 15, 17-22 samt bilagan hör helt eller delvis till medlemsstatens behörighet. Unionslagstiftningen och den nationella lagstiftningen

på det område som avtalet gäller behandlas nedan i propositionens detaljmotivering och i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Syftet med regeringspropositionen är att sätta i kraft avtalet mellan Finland och Argentina 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 rättigheter att bedriva trafik som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs lufttrafikföretagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Avtalet är i enlighet med målen för Finlands luftfartspolitik ett liberalt avtal. Bestämmelserna i avtalet erbjuder båda ländernas trafikidkare 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 finska företags konkurrenskraft. Flygtrafiken mellan Finland och Argentina förväntas fortsätta på en blygsam nivå, varför avtalet inte har några betydande företagskonsekvenser på kort sikt.

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

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

5 Beredningen av propositionen

Finland och Argentina förhandlade om ett bilateralt luftfartsavtal den 8 december 2017 i Colombo och avtalet paraferades i samband med förhandlingarna. Europeiska kommissionen godkände förhandlingsresultatet den 21 mars 2018 i enlighet med förordningen om yttre förbindelser. Avtalet undertecknades den 27 mars 2018 i Buenos Aires.

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

Utrikesministeriet konstaterade i sitt utlåtande att man förhöll sig positivt till propositionen. Utrikesministeriet lade även fram lagtekniska korrigeringar för själva lagförslaget och för lagförslagets detaljmotivering. Dessutom fäste utrikesministeriet uppmärksamhet vid uppgifterna om undertecknande och det språk på vilket avtalstexten publiceras. De preciseringar som före-

slogs av utrikesministeriet har beaktats som sådana vid den fortsatta beredningen av propositionen.

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

Justitieministeriet och finansministeriet hade inget att anföra om propositionen.

Arbets- och näringsministeriet konstaterade i sitt utlåtande att luftfartsavtalet främjar konkurrenskraften och skapar ramar för att öka mängden lufttrafik mellan Finland och Argentina. Arbets- och näringsministeriet föreslog en precisering i hänvisningen till konkurrenslagen. Arbets- och näringsministeriets preciseringsförslag har beaktats som sådan vid den fortsatta beredningen av propositionen.

De övriga remissinstanserna hade inga kommentarer om propositionen.

6 Samband med andra propositioner

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

Om ovannämnda regeringspropositioner behandlas i riksdagen samtidigt, måste ändringarna vid behov samordnas med denna proposition när den av propositionerna behandlas vilken avses träda i kraft senare.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

I avtalets ingress konstaterar Finland och Argentina bl.a. att de önskar främja utbudet av lufttrafik mellan länderna. Länderna 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 och 4.1.a med EU:s modellklausuler. Artiklarna 4.1.a iii och iv, 9 och 13.7 samt 14.3 grundar sig på EU:s referensklausuler.

Artikel 1. Definitioner. I artikeln definieras de viktigaste begrepp som används i avtalet. Definitionerna grundar sig på Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) modellklausuler.

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

Artikel 3. Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd. I artikeln fastställs att parterna kan utse flygbolag att sköta överenskommen trafik på diplomatisk väg. Artikel 3.2 a baserar sig på EU:s modellklausuler och gör det möjligt att utse ett i Finland etablerat EU-bolag att bedriva trafik från Finland. I artikeln begränsas inte ägandet av flygbolag utsedda av Finland. Artikel 2 b gör det möjligt att utse ett flygbolag i huvudsakligen argentinsk ägo eller ett inom Argentinas territorium etablerat flygbolag att bedriva trafik från Argentina. I artikeln föreskrivs att de utsedda flygbolagen står under fortlöpande och effektiv myndighetstillsyn. När ett flygbolag har utsetts och beviljats trafiktillstånd, kan det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att det iakttar alla tillämpliga bestämmelser i avtalet. I Finland föreskrivs det om beviljande av trafiktillstånd och om de nationella myndigheternas behörighet i samband med detta i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice (320/2017).

Artikel 4. Återkallande av tillstånd. Enligt artikeln kan en part återkalla trafiktillståndet eller begränsa det, om de villkor för beviljande av tillstånd som nämns i artikel 3 inte uppfylls, eller om flygbolaget har försummat att iaktta de lagar och föreskrifter som anges i artikel 5 i avtalet, eller om bestämmelser som gäller luftfartsskydd och flygsäkerhet inte följs, eller flygbolaget annars försummar att iaktta villkoren i det avtal som ingåtts. Enligt artikel 1 a hindras utövandet av trafikköroller i situationer där Argentina inte kan utöva dem till följd av ett luftfartsavtal med ett annat EU-land eller avsaknaden av ett sådant avtal. Punkten följer EU:s modellklausuler. Om det inte är nödvändigt att återkalla ett trafiktillstånd eller begränsa rättigheterna att bedriva trafik 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 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. Erkännande av tillstånd och bevis. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att vardera parten är skyldig att erkänna tillstånd och bevis som utfärdats av den andra parten.

Artikel 7. 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.

Artikel 8. 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.

Artikel 9. Prissättning. Enligt artikeln ska parterna låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden. Det är tillåtet att ingripa i prissättningen endast för att förhindra sådana priser eller förfaranden som strider mot konkurrenslagstiftningen.

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

Artikel 10. Kommersiell verksamhet. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardklausuler om rätten för flygbolag att utan begränsningar sälja lufttrafiktjänster på den andra partens territorium samt att, i enlighet med den andra partens lagstiftning, inrätta kontor och ha personal.

I artikelns 4 punkt bestäms i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om rätten för flygbolag att använda olika luftfartyg för olika avsnitt på en linje.

Artikel 11. Överföring av medel. 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 12. Användaravgifter. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att de avgifter som de behöriga myndigheterna eller andra organen tar ut av flygbolag ska vara rättvisa, skäliga och motsvara kostnaderna.

Artikel 13. Flygsäkerhet. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs i artikeln om åtgärder som den andra parten får vidta om parten märker brister i säkerheten eller annars har behov av att samråda om säkerhetsföreskrifter med den andra parten.

I enlighet med EU-modellklausulen föreskrivs det i artikel 12.7 att bestämmelserna i artikeln ska tillämpas också i det fallet att Finland har utsett ett sådant flygbolag i fråga om vilket myndighetstillsynen utövas av en annan medlemsstat i Europeiska unionen. I Finland är Transport- och kommunikationsverket den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten. Bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets myndighetsuppgifter finns i lagen om Transport- och kommunikationsverket (xxx/xxxx), i luftfartslagen och i lagen om transport-service.

Artikel 14. Luftfartsskydd. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler hänvisas det i artikeln till sådana internationella konventioner om luftfartsskydd som bägge parter omfattas av. Vidare föreskrivs det om förfaranden för att garantera luftfartsskyddet och ingripa mot brister i säkerheten. Artikel 14.3 är i enlighet med EU-modellklausulen.

Artikel 15. Rättvis konkurrens. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att vardera parten vid behov ska vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförfaranden som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrenssituationen för det eller de flygbolag som utsetts av den andra parten. I Finland finns bestämmelser om förbud mot konkurrensbegränsande avtal 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. Tidtabeller. Enligt artikeln får parterna kräva att den andra partens flygbolag, innan de inleder sin flygtrafik, lämnar sin lufttrafiks planerade tidtabeller för godkännande.

Artikel 17. 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 17.7 ska kostnaderna för tvistlösningsförfarandet bedömas i samband med dess inledande och fördelas jämnt, men fördelningen ska kunna bedömas på nytt i enlighet med det slutliga beslutet.

Enligt artikel 17.8 utgör förfarandet inget hinder för en fortsatt tillämpning av ett samrådsförfarande, senare användning av skiljeförfarande eller uppsägning av avtalet enligt artikel 19.

Artikel 18. Ändring av avtalet. I artikeln föreskrivs i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om det förfarande som tillämpas vid ändring av avtalet och om ikraftträdandet av ändringarna. I bestämmelserna om ikraftträdande har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver.

Artikel 19. 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 20. Uppsägning. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om förfarandet för uppsägning av avtalet.

Artikel 21. 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 22. 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 § innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom lag. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

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

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

3 Ikraftträdande.

Enligt artikel 22 i avtalet träder avtalet i kraft efter det att vardera partens interna rättsliga krav har uppfyllts. Parterna meddelar varandra genom utväxling av diplomatiska noter att dessa krav har uppfyllts. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts. Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten

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

Medlemsstaternas nationella behörighet begränsas då närmast till hur medlemsstaterna ordnar de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna förutsätter i respektive fall. Förordningar som gäller de frågor som täcks av luftfartsavtalet mellan Finland och Argentina är bl.a. förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (nedan EASA-förordningen), förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, förordning (EG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (nedan slot-förordningen), förordning (EG) nr 301/2013 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, förordning (EU) nr 376/2014 som gäller rapportering av händelser samt förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen. Dessutom har bestämmelser på direktivnivå antagits bl.a. om markttjänster (96/67/EEG, nedan direktivet om markttjänster) 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, 7-8, 9.1 och 9.2, delvis 10-11, 12.1 och 12.2, 13, 14, samt 15 till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. Bakgrunden till bestämmelserna är artikel 49 om etableringsfrihet i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF) och bestämmelserna i förordningen om yttre förbin-

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

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

I artikel 2 finns bestämmelser om beviljande av rätt att bedriva trafik. Bestämmelser om regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredjeländer samt om flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal finns i II avd. 12 kap. 3-4 § i lagen om transportservice. Internationella förpliktelser som är bindande för Finland har företrädare framför bestämmelserna i lag. Bestämmelserna i avtalet är så detaljerade att de inte kräver några kompletterande nationella bestämmelser.

I artikel 2 i avtalet bestäms det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och bestämmelserna kan därför anses höra till området för lagstiftningen i Finland. Artiklarna 3-4 i avtalet, vilka gäller utseende av flygbolag och beviljande och återkallande av trafiktillstånd, hänför sig till Transport- och kommunikationsverkets behörighet och till det förfarande om vilket det föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artiklarna hör till området för lagstiftningen.

I artikel 5.1 och 5.2 finns bestämmelser om tillämpningen av lagstiftningen i Finland på vissa luftfartyg, passagerare, besättning och viss frakt och post som finns inom Finlands territorium. I artikel 5.3 bestäms det om kontroll av passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen. Enligt artikel 5.4 är det förbjudet att bevilja flygbolag förmåner vid tillämpningen av bestämmelser om inresa, tull, karantän och andra motsvarande bestämmelser. Om bestämmelserna i artikeln föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice och de hör till området för lagstiftningen.

Artikel 7.1, 7.2, 7.5 och 7.6 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.

I artikel 8 bestäms om flygtrafikens kapacitet och om anmälning av trafikprogram. Enligt II avd. 12 kap. 4 § i lagen om transportservice kan Transport- och kommunikationsverket fastställa platsutbudet och tidtabellerna för den regelbundna flygtrafiken. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 9 bestäms det om prissättningen. Enligt artikeln behöver priserna inte meddelas till den andra partens myndigheter. Enligt II avd. 12 kap 4 § i lagen om transportservice fastställer Transport- och kommunikationsverket vid behov transportavgifterna för regelbunden trafik. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och är viktiga med tanke på den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Sålunda hör bestämmelserna i artikel 9 till området för lagstiftningen och om dem föreskrivs det i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice.

Artikel 10 och 11, 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.

I artikel 12 bestäms det om användaravgifter. Artikel 12.1 och 12.2 grundar sig på den unionslagstiftning som det redogörs för ovan och som delvis har genomförts genom nationell lagstiftning. Bestämmelserna i artikel 12.1 och 12.2 ingår i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter. Artikel 12.3 innehåller inte bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

Artikel 13, som gäller flygsäkerhet, hänför sig till Transport- och kommunikationsverkets behörighet att som nationell civil luftfartsmyndighet utöva tillsyn över flygsäkerheten. Bestämmelser om detta finns i lagen om Transport- och kommunikationsverket, luftfartslagen samt i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i artikel 13.4 kan anses höra till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i den bestäms om individens rättigheter och skyldigheter.

Artikel 14 innehåller bestämmelser om luftfartsskydd. I Finland ingår bestämmelserna om luftfartsskydd och behörighetsfrågorna i anslutning till det i 9 kap. i luftfartslagen, och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

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 17 finns det bestämmelser om förmedlings- och förlikningsförfaranden, och lösningarna i dessa är bindande för parterna i tvisten. Enligt artikel 17.6 ska parterna samarbeta för att främja förmedlingsförfarandet och för att genomföra förmedlarens eller nämndens beslut eller konstaterande, om de inte på förhand kommer överens om en annan bindande verkan för beslutet eller konstaterandet. Förfarandet utgör inget hinder för fortsatt samråd. Vid förmedlingsförfarandet kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen bli avgjorda och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller tvistlösning är inte enligt regeringens bedömning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen för avtalet.

Enligt artikel 18.2 kan artikel 10 eller bilagan till avtalet ändras genom överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter. Ändringarna träder i kraft i enlighet med vad som överenskommits dessa myndigheter emellan. I grundlagen finns det inte några bestämmelser om delegering av behörigheten att ingå fördrag. I motiveringen till grundlagen och i grundlagsutskottets praxis har det emellertid ansetts att behörigheten att ingå avtal i begränsad utsträckning och exceptionellt kan överföras på andra myndigheter genom lag. En förutsättning är att bemyndigandet begränsar sig till ramarna för den förpliktelse som bemyndigandet gäller och att det inte innebär ett bemyndigande att avtala om sådana ändringar i avtalsförhållandet som påverkar huvudförpliktelsens natur eller målsättning eller om saker som enligt grundlagen hör till riksdagens behörighet. En delegering av behörigheten att ingå avtal till myndigheter kan således närmast gälla tekniska granskningar eller kompletteringar av huvudförpliktelsen eller ordnande av detaljerna för samverkan mellan myndigheterna (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2004 rd, GrUU 48/2005 rd). Enligt regeringens uppfattning innehåller artikel 2 i avtalet huvudförpliktelser för parterna att säkerställa utsedda flygbolag vissa rättigheter. Bestämmelserna kan anses omfatta grunderna för rättigheterna i fråga.

Bilagan till avtalet innehåller bestämmelser av en mer teknisk natur som kompletterar dessa bestämmelser bl.a. om flyglinjer och marknadsföringssamarbete. Enligt regeringens uppfattning innebär delegeringsbestämmelsen i artikel 18.2 inte något bemyndigande att avtala om ändringar som påverkar de i artikel 2 avsedda huvudförpliktelsernas natur eller syften. Bemyndigandet är inte obegränsat och i bemyndigandet samt i själva avtalet nämns de myndigheter som kan avtala om ändringar. Förfarandet motsvarar dessutom den internationella praxis som länge och allmänt iakttagits inom luftfartsbranschen.

4.3 Behandlingsordning

Avtalet kan inte anses innehålla bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. i grundlagen. I grundlagsutskottets utlåtande 7/2012 rd, som gäller regeringens proposition 10/2012 rd om protokollet om ändring av luftfartsavtalet med Ryska federationen, konstaterades det att beslut om att godkänna protokollet kan fattas med enkel majoritet av de avgivna rösterna och förslaget till lag om sättande i kraft av det behandlas i vanlig lagstiftningsordning. I utlåtandet tog grundlagsutskottet för första gången ställning till det nationella förfarandet för godkännande och ikraftträdande av luftfartsavtal som ingåtts enligt den mekanism som ingår i förordningen om yttre förbindelser. Avtalet mellan Finland och Argentina har ingåtts inom ramen för nämnda mekanism. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet sålunda godkännas med enkel majoritet och förslaget till ikraftträdandelag behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

riksdagen godkänner det i Buenos Aires den 27 mars 2018 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och Republiken Argentinas regering om luftfart.

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

Lagförslag

Lag

om avtalet med Argentina om luftfart

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Buenos Aires den 27 mars 2018 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och republiken Argentinas regering om luftfart ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

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

3 §

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

Helsingfors den 30 augusti 2018

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

*Bilaga
Fördragstext*

AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLAND OCH REPUBLIKEN ARGENTINA OM LUFTFART

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE ARGENTINE REPUBLIC

Republiken Finlands regering och Republiken Argentinas regering, nedan "parterna",

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

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

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

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

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 their respective territories;

som önskar underlätta utvidgningen av internationella lufttrafikmöjligheter,

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

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

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

har enats om följande:

Have agreed as follows:

Artikel 1

Article 1

Definitioner

Definitions

Om inget annat anges, avses i detta avtal med

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

1. "luftfartsmyndigheter" i fråga om Finland den finska civila luftfartsmyndigheten och i fråga om Republiken Argentina kommunikationsministeriet och den nationella civila luftfartsförvaltningen eller, i fråga om båda, andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som för

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of the Argentine Republic, the Ministry of Transportation and the National Civil Aviation Administration or, in either case, any person or body authorised to perform any functions at present exer-

närvarande sköts av nämnda luftfartsmyndigheter eller liknande uppgifter,

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

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

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

5. "pris" biljettpreis eller avgift som ett flygbolag eller dess agent tar ut för transport av passagerare (och deras bagage) och/eller frakt (med undantag för post) i lufttrafik inklusive villkoren för tillgången till sådana biljettpreiser eller avgifter,

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

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

8. "Europeiska unionens grundfördrag" fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt.

cised by the said aeronautical authorities or similar functions;

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 2

Beviljande av rättigheter

Article 2

Grant of Rights

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

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

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

3. Bestämmelserna i detta avtal ska inte anses berättiga ett av den ena parten utsett flygbolag att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare, frakt och post för befordran mot ersättning eller avgift till en annan ort inom den andra partens territorium.

Artikel 3

Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd

1. Vardera parten har rätt att utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik samt att återkalla eller ändra ett utseende. Utseendet ska ske skriftligen och den andra parten ska meddelas om detta på diplomatisk väg. Av utseendet ska det framgå i vilken omfattning flygbolaget har tillstånd att bedriva den lufttransport som fastställs i detta avtal.

2. När den andra parten har tagit emot ett sådant meddelande och det utsedda flygbo-

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

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

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

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on a designated airline of one Party the right of taking on, in the territory of the other Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorisation

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

2. Upon receipt of such a designation and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for oper-

lagets formbundna och på föreskrivet sätt skickade ansökningar om trafiktillstånd och tekniska tillstånd, ska den bevilja de relevanta tillstånden inom den minimitidsfrist som behandlingen kräver förutsatt att

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Finland

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

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 Republiken Argentina

i) flygbolaget ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av Republiken Argentina och/eller av dess medborgare eller bolaget är etablerat inom Republiken Argentinas territorium och har ett gällande operativ licens utfärdat i enlighet med tillämplig lagstiftning i Republiken Argentina, och

ii) Republiken Argentina utövar och upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget,

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

d) normerna enligt artikel 13 (Flygsäkerhet) och artikel 14 (Luftfartsskydd) upprätthålls och administreras.

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 be-

ating authorisations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

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

(i) it is established in the territory of Finland under the EU Treaties and has a valid Operating 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 the Argentine Republic:

(i) the Airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by the Argentine Republic and/or by nationals of the Argentine Republic or the Airline is established in the Territory of the Argentine Republic and has a valid Operating Licence in accordance with applicable law of the Argentine Republic; and

(ii) effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Argentine Republic;

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

d) the standards set forth in Article 13 (Flight Safety) and Article 14 (Aviation Security) are being maintained and administered.

3. When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that

stämmelser i detta avtal.

4. Den ena partens luftfartsmyndigheter får kräva att ett flygbolag som utsetts av den andra parten visar att det förmår uppfylla villkoren i de lagar och föreskrifter som dessa myndigheter normalt och med rimlig möda tillämpar på bedrivande av internationell lufttrafik i överensstämmelse med bestämmelserna i konventionen.

the airline complies with all applicable provisions of the Agreement.

4. The Aeronautical Authorities of one Party may require an Airline designated by the other Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operations of International Air Services by such authorities, in conformity with the provisions of the Convention.

Artikel 4

Återkallande av tillstånd

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

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Finland

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

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

iii) lufttrafikföretaget redan har rätt att bedriva lufttrafik enligt ett bilateralt avtal mellan Republiken Argentina och en annan medlemsstat i Europeiska unionen, och Republiken Argentina visar att den genom att använda sina rättigheter att bedriva trafik enligt detta avtal på linjer som inbegriper någon ort i den andra medlemsstaten i Europeiska unionen skulle kringgå de begränsningar av rättigheter att bedriva trafik som fastställs i det nämnda andra avtalet, eller

iv) det utsedda lufttrafikföretaget har beviljats drifttillstånd av en sådan medlemsstat i Europeiska unionen med vilken Argentina inte har ett bilateralt luftfartsavtal och det av

Article 4

Revocation of Authorisation

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

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

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

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

(iii) the air carrier is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Argentine Republic and another European Union Member State and Argentine Republic demonstrates that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or

(iv) the air carrier designated holds an Air Operator's Certificate issued by an European Union Member State with which the Argentine Republic does not have a bilateral

Argentina utsedda flygbolaget har nekats rätt att bedriva trafik till den berörda medlemsstaten i Europeiska unionen;

v) när Republiken Argentina använder sin rättighet enligt denna punkt får Argentina inte diskriminera Europeiska unionens lufttrafikföretag på grund av nationalitet.

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Republiken Argentina

i) bolaget inte ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, eller inte faktiskt kontrolleras av Republiken Argentina och/eller av dess medborgare, eller

bolaget inte är etablerat inom Republiken Argentinas territorium eller det inte har en giltig operativ licens enligt tillämplig lagstiftning i Republiken Argentina, eller

ii) Republiken Argentina inte utövar eller upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget,

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

d) de normer som avses i artikel 13 (Flygsäkerhet) och artikel 14 (Luftfartsskydd) varken upprätthålls eller administreras,

e) ett flygbolag inte har kunnat visa luftfartsmyndigheterna hos den part som bedömer tillståndet att det förmår uppfylla villkoren i de lagar och föreskrifter som dessa myndigheter normalt och med rimlig möda tillämpar på bedrivande av internationell lufttrafik i överensstämmelse med bestämmelserna i konventionen,

f) flygbolaget i annat hänseende inte bedriver trafik i enlighet med villkoren i detta avtal.

2. Om ett omedelbart återkallande av tillstånd eller begränsande av rättigheter enligt punkt 1 i denna artikel inte är nödvändigt för att hindra fortsatt överträdelse av lagar och/eller föreskrifter, får en sådan rättighet inte tillgripas förrän samråd har förts med

air services agreement and traffic rights to that European Union Member State have been denied to the Airline designated by the Argentine Republic;

(v) in exercising its right under this paragraph, the Argentine Republic shall not discriminate between European Union air carriers on the grounds of nationality;

b) in the case of an Airline designated by the Argentine Republic:

(i) it is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Argentine Republic and/or by nationals of the Argentine Republic; or

is not established in the Territory of the Argentine Republic or has no valid operating licence in accordance with applicable law of the Argentine Republic or

(ii) effective regulatory control of the Airline is not exercised or not maintained by the Argentine Republic;

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

d) in case the standards set forth in Article 13 (Flight Safety) and 14 (Aviation Security) are not being maintained and administered;

e) in the event of failure by such Airline to qualify before the Aeronautical Authorities of the Party assessing the authorization, under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by these Authorities in conformity with the Convention;

f) in case the Airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement

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

den andra partens luftfartsmyndigheter. Samråd ska inledas inom femton (15) dagar efter det att en begäran om samråd har framställts eller i enlighet med vad som annars har överenskommit mellan parterna.

3. Bestämmelserna i denna artikel ska inte begränsa någondera partens rättigheter att enligt bestämmelserna i artikel 14 (Luftfartsskydd) avslå, återkalla, begränsa eller uppställa villkor för trafikstillstånd som beviljats den andra partens utsedda flygbolag.

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

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, suspend, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 14 (Aviation Security).

Artikel 5

Tillämpning av lagar och föreskrifter

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

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

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

4. Ingen av parterna får ge sina egna eller andra flygbolag förmåner i förhållande till ett flygbolag som utsetts av den andra

Article 5

Application of Laws and Regulations

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

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

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

4. Neither Party shall give preference to its own nor any other Airline over a Designated Airline of the other Party engaged in similar International Air Services in the applica-

parten och som bedriver liknande internationell lufttrafik när de tillämpar sina föreskrifter om immigration, tull och karantän och andra motsvarande föreskrifter.

tion of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

Artikel 6

Article 6

Erkännande av tillstånd och bevis

Recognition of Certificates and Licences

Vardera parten ska erkänna gällande luftvärdighetsbevis, behörighetsbevis och tillstånd att bedriva lufttrafik, vilka har utfärdats eller erkänts i överensstämmelse med den andra partens lagar och föreskrifter, förutsatt att villkoren för utfärdande eller erkännande av bevis och tillstånd är lika med eller strängare än miniminormerna enligt konventionen. Vardera parten förbehåller sig dock rätten att vägra erkänna sådana behörighetsbevis och tillstånd för flygningar över det egna territoriet eller flygningar som ska landa där som den andra parten eller någon annan part har beviljat sina egna medborgare.

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of overflying or landing in its own territory, the validity of the certificates of competency and the licenses granted to its own nationals by the other Party or by any other Party.

Artikel 7

Article 7

Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

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

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

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

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

a) aircraft stores taken on board in the ter-

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

b) reservdelar, inbegripet motorer, som införs till den ena partens territorium för underhåll eller reparation av luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett flygbolag som utsetts av den andra parten,

c) bränsle, smörjolja och tekniska konsumtionsföremål som införs eller införskaffas inom den ena partens territorium för att användas i internationell trafik som bedrivs av ett flygbolag som utsetts av den andra parten, även i det fall att dessa förråd ska användas under den del av resan som går över den parts territorium där de har tagits ombord,

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

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

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

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

6. De undantag som anges i denna artikel

territory of one Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an International Air Service of a Designated Airline of the other Party;

b) spare parts, including engines, introduced into the Territory of one Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an International Air Service of a Designated Airline of the other Party;

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the Territory of one Party for use in an International Air Service of a Designated Airline of the other Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the Territory of the first mentioned Party, in which Territory they are taken on board;

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

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

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

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

6. The exemptions provided by this Article shall also be available where the Designated Airlines of one Party have contracted with

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

Artikel 8

Bestämmelser om kapacitet

1. Vardera parten ska tillåta att de utsedda flygbolagen, i enlighet med de kapacitetsbestämmelser som parternas luftfartsmyndigheter avtalar om, på grundval av marknadsmässiga överväganden fastställer turtätheten och kapaciteten i fråga om den internationella lufttrafik som flygbolagen tillhandahåller. I överensstämmelse med denna rätt får ingendera parten ensidigt begränsa trafikvolymer, turtäthet eller regelbundenhet, eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens utsedda flygbolag ska använda, 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.

2. Ingendera parten får förelägga den andra partens utsedda flygbolag sådana andra krav på kapacitet, turtäthet eller trafik som strider mot syftet för detta avtal.

3. Parternas utsedda flygbolag ska ha rättvisa och lika möjligheter att bedriva överenskommen trafik på de linjer som fastställs i bilagan till detta avtal.

Artikel 9

Prissättning

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

another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the Territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 8

Capacity Provisions

1. Each Party shall allow each Designated Airline to determine the frequency and Capacity of the International Air Services it offers based upon commercial considerations in the marketplace, subject to the provisions of Capacity agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Parties. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency nor regularity of service, or the aircraft type(s) operated by the Designated Airline(s) of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

2. Neither Party shall impose on the other Party's Designated Airline(s) any other requirement with respect to Capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

3. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to operate the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement.

Article 9

Pricing

1. Each Party shall allow Prices for Air Services to be decided by each Designated Airline based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

a) för att förhindra oskäligt diskriminerande priser eller förfaranden,

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

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

2. Ingendera parten får kräva att den andra partens flygbolag ska meddela dess luftfartsmyndighet de priser som tas ut för trafik till eller från den andra partens territorium. Om en part har skälig anledning att tro att någondera partens flygbolag deltar i praxis beskriven i punkt 1 a, 1 b eller 1 c i denna artikel, kan parten kräva att priserna anmäls och att få mer information för att klara upp ärendet.

3. Ingendera parten får vidta ensidiga åtgärder för att hindra införande eller upprätthållande av sådana priser som i) ett flygbolag som utsetts av endera parten har föreslagit att ska tas ut eller som bolaget tar ut för internationell lufttrafik mellan parternas territorier eller som ii) partens flygbolag har föreslagit att ska tas ut eller som bolaget tar ut för internationell lufttrafik mellan den andra partens territorium och ett annat lands territorium.

4. Om en part anser att ett pris strider mot principerna i punkt 1 i denna artikel, ska den så snart som möjligt begära samråd enligt artikel 17 (Samråd och tvistlösning) och artikel 18 (Ändring av avtalet) och meddela den andra parten orsakerna till sitt missnöje. Samråd ska hållas senast inom trettio (30) dagar efter att begäran mottagits, och parterna ska genom samarbete säkerställa att de uppgifter som behövs för ett motiverat avgörande finns till hands. Om parterna uppnår enighet om det pris som meddelandet om missnöje gäller, ska båda parterna sträva efter att genomföra detta avtal till sin bästa förmåga. Om ett ömsesidigt avtal inte uppnås, träder priset i kraft eller förblir gäl-

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. Neither Party may require notification to or filing with its Aeronautical Authorities of Prices to be charged to or from its Territory by Airlines of the other Party. In the case that one Party has reason to believe that an Airline of either Party is involved in the practices described in paragraph 1a, 1b, or 1c of this Article, it can require the notification or the filing of the Prices, as well as additional information in order to solve the case.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a Price proposed to be charged or charged by (i) an Airline of either Party for International Air Services between the territories of the Parties, or (ii) an Airline of one Party for International Air Services between the Territory of the other Party and any other country.

4. If either Party believes that any such Price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of the Article, it shall request consultations in conformity with Articles 17 (Consultation and Settlements of Disputes) and Article 18 (Amendment) of this Agreement and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a

lande.

Price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the Price shall take effect or continue to be in effect.

Artikel 10

Article 10

Kommersiell verksamhet

Commercial Activities

1. En parts utsedda flygbolag får

1. The Designated Airline(s) of each Party shall be allowed:

a. inom den andra partens territorium, inom ramen för de lagar och föreskrifter som gäller där, inrätta kontor för marknadsföring och försäljning av lufttransport och anknutna tjänster och tilläggstjänster (inklusive rätt att sälja och överlåta både egna och ett annat flygbolags biljetter och/eller flygfraktsedlar) samt andra tjänster som behövs för bedrivande av lufttrafik,

a. to establish in the Territory of the other Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, offices for the promotion and sale of Air Services and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or air waybill, both its own tickets and/or air waybills and of any other Airline) as well as other facilities required for the provision of Air Services;

b. inom den andra partens territorium sälja lufttransporttjänster och anknutna tjänster och tilläggstjänster direkt eller enligt eget övervägande genom sina agenter och/eller andra flygbolag.

b. in the Territory of the other Party to engage directly and, at its discretion, through its agents, and/or other Airlines in the sale of Air Services and ancillary or supplemental services;

2. En parts utsedda flygbolag har rätt att inom den andra partens territorium, inom ramen för de lagar och föreskrifter som gäller inresa, vistelse och arbetande där, förvärva och upprätthålla sådan ledande, kommersiell, operativ och teknisk personal som behövs för bedrivande av lufttrafik samt erbjuda av anknutna tjänster och tilläggstjänster.

2. The Designated Airline(s) of each Party shall be allowed to bring in and maintain in the Territory of the other Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of Air Services and ancillary or supplemental services, in accordance with the entry, residence and employment rules and regulations of the other Party.

3. När ett utsett flygbolag så önskar kan personalkraven uppfyllas av egen personal eller genom att använda sig av tjänster som tillhandahålls av en annan organisation, ett annat företag eller ett annat flygbolag som har verksamhet inom den andra partens territorium och har bemyndigande att tillhandahålla dessa tjänster där.

3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Party, authorized to perform such services in the Territory of that Party.

4. Byte av flygplan (Change of Gauge)

4. Change of Gauge

a. Ett utsett flygbolag får på vilket eller vilka avsnitt som helst av specificerade lin-

a. On any segment or segments of the Specified Routes, a Designated Airline may

jer bedriva internationell lufttrafik utan begränsningar som gäller ändringar av typen eller antalet använda luftfartyg på någon ort på linjen, om transporten bortom en sådan ort är en fortsättning på en transport från det territorium som hör till den part som utsett flygbolaget, och i fråga om ankommande flygningar, om transporten till det territorium som hör till den part som utsett flygbolaget är en fortsättning på en transport från bortom en sådan ort.

b. Ett utsett flygbolag får vid verksamhet som bygger på byte av luftfartyg använda sin egen utrustning och, om inte något annat följer av parternas tillämpliga lagstiftning, hyrd utrustning, och får delta i kommersiella arrangemang och/eller gemensamma marknadsföringsarrangemang med andra flygbolag.

c. Ett utsett flygbolag får på de linjeavsnitt som inkluderar byte av luftfartyg använda samma eller olika flygnummer.

perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the Territory of the Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

b. For the purpose of Change of Aircraft operations, a Designated Airline may use its own equipment and, subject to applicable legislation in each Party, leased equipment, and may operate under commercial and/or cooperative marketing arrangements with other Airlines.

c. A Designated Airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its Change of Aircraft operations.

Artikel 11

Överföring av tillgångar

1. Utsedda flygbolag har rätt att omvandla till en annan valuta inkomster som uppstått i samband med bedrivande av lufttrafik och att överföra dem till sitt land. Överföringen görs i fritt konvertibel valuta.

2. Omvandlingar och överföringar av inkomster tillåts obegränsat till den valutakurs som tillämpas på betalningar när flygbolaget utför valutaväxling med en godkänd aktör. Betalningarna får inte inbegripa andra avgifter utöver de avgifter som banker vanligen tar ut för sådana omvandlingar och överföringar.

3. De flygbolag som parterna utsett ska ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster genom anlitande av sina egna transportdokument inom båda parternas territorier, antingen direkt eller genom agent, i lokal valuta eller i någon annan fritt konvertibel valuta.

Article 11

Transfer of Funds

1. Each Designated Airline shall have the right to convert and remit to its country, the revenues generated in connection with the carriage of traffic. The above-mentioned transfer shall be made in freely convertible currencies.

2. The conversions and remittance of such revenues shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions on the day on which the Airline completes the exchange transaction with the authorized entity, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

3. The designated airlines of the Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of both Parties, either directly or through an agent, in local currency or in any freely convertible other currency.

Artikel 12

Användaravgifter

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

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

3. Det får krävas att avgifter ska betalas i lokal valuta.

Artikel 13

Flygsäkerhet

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

2. Om en part efter ett sådant samråd finner att den andra parten på de områden som nämns i punkt 1 inte effektivt upprätthåller sådana säkerhetsnormer som uppfyller de normer som vid tidpunkten uppställts i enlighet med konventionen, ska dessa iaktta-

Article 12

User Charges

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

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

3. Charges and fees may be required to be made payable in national currency.

Article 13

Flight Safety

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

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas mentioned in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the

gelser och de åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa normer meddelas den andra parten. Den andra parten ska vidta lämpliga korrigerande åtgärder inom en överenskommen tidsfrist.

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

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

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

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

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

other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with those standards. The other 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 Party, on service to or from the territory of the other Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorised representatives of the other Party, provided that this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

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

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

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

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

gande, tillämpning och upprätthållande av säkerhetsnormerna i denna tredjestat och på trafiktillståndet för flygbolaget i fråga.

Artikel 14

Luftfartsskydd

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

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

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

authorisation of that airline.

Article 14

Aviation Security

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

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

3. The Parties shall, as a minimum, act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organi-

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

4. Vardera parten går med på att sådana luftfartygsoperatörer kan åläggas att iakttä de bestämmelser om luftfartsskydd som avses i punkt 3 och som den andra parten kräver att iakttas vid ankomst till, avgång från och under uppehåll inom denna andra parts territorium. Vardera parten ska se till att verkningsfulla åtgärder effektivt tillgrips inom deras respektive territorium för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, lastrumsbagage, frakt och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning. Vardera parten ska också ge en välvillig behandling av varje begäran av den andra parten om särskilda säkerhetsåtgärder som kan anses vara skäliga för att bemöta ett bestämt hot.

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

6. När en part har skälig anledning att tro att den andra parten inte följer bestämmelserna om luftfartsskydd i denna artikel, får den förstnämnda partens luftfartsmyndigheter begära omedelbart samråd med den andra partens luftfartsmyndigheter. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från begä-

zation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or are established in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and

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

Artikel 15

Rättvis konkurrens

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

Artikel 16

Tidtabeller

1. Luftfartsmyndigheterna/parterna kan förutsätta att den andra partens utsedda flygbolag meddelar trettio (30) dagar på förhand sin lufttrafiks planerade tidtabeller där turtäthet, luftfartygstyper, sammansättning samt antal sittplatser som erbjuds passage-rare fastställs.

2. Ett utsett flygbolag får lämna en begäran om att öka flygningar till den andra partens luftfartsmyndigheter för godkännande.

Artikel 17

Samråd och tvistlösning

1. I en anda av nära samverkan kan parternas luftfartsmyndigheter när som helst begära samråd om genomförandet, tolkningen och tillämpningen av detta avtal och om tillfredsställande efterlevnad av dess bestämmelser. Sådant samråd ska inledas inom sex-tio (60) dagar efter det att en sådan begäran

technical permissions of an airline or airlines designated by that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Party with the security provisions of this Article.

Article 15

Fair competition

Each Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the Designated Airline(s) of the other Party

Article 16

Timetable

1. The Aeronautical Authorities/Parties may require the designated Airline(s) of the other Party to notify thirty (30) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Request for permission to operate additional flights can be submitted by the Designated Airline(s) for approval to the Aeronautical Authorities of the other Party.

Article 17

Consultations and Settlement of Disputes

1. In a spirit of close co-operation the Aeronautical Authorities of either Party may at any time request consultations related to the implementation, interpretation, application and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations

tagits emot, om inte något annat överenskommits mellan luftfartsmyndigheterna.

2. En meningsskiljaktighet som inte kan lösas genom samråd kan på begäran av någondera parten hänskjutas till en förmedlare eller en förlikningsnämnd för avgörande. En sådan förmedlare eller nämnd kan användas för förmedling, för konstaterande av sakinhållet i tvisten eller för att rekommendera en korrigering eller lösning.

3. Parterna ska på förhand komma överens om arbetsordningen för förmedlaren eller nämnden, huvudprinciperna i verksamheten eller bedömningsgrunderna samt om villkoren för att anlita en förmedlare eller en nämnd. De ska vid behov också överväga tillfälliga arrangemang för att underlätta situationen samt möjligheter för deltagande för sådana parter som tvisten direkt kan påverka. I detta sammanhang ska man ta fasta på målet och behovet av ett enkelt, flexibelt och snabbt förfarande.

4. Förmedlaren eller nämndens ledamöter kan utses bland personerna i den förteckning över kompetenta sakkunniga som Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) upprätthåller. Den eller de sakkunniga ska utses inom femton (15) dagar från mottagandet av begäran om att hänskjuta meningsskiljaktigheten till en förmedlare eller nämnd för avgörande. Om parterna inte lyckas nå enighet om val av sakkunnig eller sakkunniga, kan valet hänskjutas till ordföranden för Internationella civila luftfartsorganisationens råd. I förfarandet ska de sakkunniga som anlitas ha tillräcklig kompetens på substansområdet för meningsskiljaktigheten.

5. Förmedlingsförfarandet ska slutföras inom sextio (60) dagar från det att förmedlaren eller nämnden inledde sitt arbete, och sakinhållet ska konstateras och eventuella rekommendationer ges inom sextio (60) dagar från det att den eller de sakkunniga inledde sitt arbete. Parterna kan på förhand komma överens om att förmedlaren eller nämnden på begäran kan ge den som fram-

shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of such a request, unless otherwise agreed between the Aeronautical Authorities.

2. Any dispute which cannot be resolved by consultations may, at the request of either Party be submitted to a mediator or a dispute settlement panel. Such a mediator or panel may be used for mediation, determination of the substance of the dispute or to recommend a remedy or resolution of the dispute.

3. The Parties shall agree in advance on the terms of reference of the mediator or of the panel, the guiding principles or criteria and the terms of access to the mediator or the panel. They shall also consider, if necessary, providing for an interim relief and the possibility for the participation of any Party that may be directly affected by the dispute, bearing in mind the objective and need for a simple, responsive and expeditious process.

4. A mediator or the members of a panel may be appointed from a roster of suitably qualified aviation experts maintained by the International Civil Aviation Organization (ICAO). The selection of the expert or experts shall be completed within fifteen (15) days of receipt of the request for submission to a mediator or to a panel. If the Parties fail to agree on the selection of an expert or experts, the selection may be referred to the President of the Council of ICAO. Any expert used for this mechanism should be adequately qualified in the general subject of the dispute.

5. A mediation should be completed within sixty (60) days of engagement of the mediator or the panel and any determination including, if applicable, any recommendation, should be rendered within sixty (60) days of engagement of the expert or experts. The Parties may agree in advance that the mediator or the panel may grant interim relief to the complainant, if requested, in which case a determination shall be made initially.

förde klagomålet tillstånd till tillfälliga arrangemang för att underlätta situationen, varvid det först krävs att sakinnehållet konstateras.

6. Parterna ska samarbeta i god tro för att främja förmedlingsförfarandet och för att genomföra förmedlarens eller nämndens beslut eller konstaterande, om de inte på förhand kommer överens om en annan bindande verkan för beslutet eller konstaterandet. Om parterna på förhand har kommit överens om att endast begära ett konstaterande av sakinnehållet, ska de använda dessa fakta vid lösningen av tvisten.

7. Kostnaderna för detta förfarande ska uppskattas i samband med dess inledande och fördelas jämnt, men fördelningen ska kunna bedömas på nytt i enlighet med det slutliga beslutet.

8. Förfarandet utgör inget hinder för en fortsatt tillämpning av ett samrådsförfarande, senare användning av skiljeförfarande eller uppsägning av avtalet enligt artikel 19.

Artikel 18

Ändring av avtalet

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

2. Trots vad som bestäms i punkt 1 i denna artikel kan ändringar som endast hänför sig till artikel 10 (Kommersiell verksamhet) eller till bilagan avtalas genom en överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter, och de träder i kraft i enlighet med

6. The Parties shall cooperate in good faith to advance the mediation and to implement the decision or determination of the mediator or the panel, unless they otherwise agree in advance to be bound by decision or determination. If the Parties agree in advance to request only a determination of the facts, they shall use those facts for resolution of the dispute.

7. The costs of this mechanism shall be estimated upon initiation and apportioned equally, but with the possibility of re-apportionment under the final decision.

8. The mechanism is without prejudice to the continuing use of the consultation process, the subsequent use of arbitration, or termination of the Agreement under Article 19.

Article 18

Amendments

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

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to Article 10 (Commercial Activities) or to the Annex may be agreed upon between the Aeronautical Authorities of the Parties and shall become effective as agreed

vad som dessa myndigheter överenskommer enligt parternas nationella lagar och föreskrifter.

between them subject to the national laws and regulations of the Parties.

Artikel 19

Article 19

Multilaterala konventioner

Multilateral Conventions

Om en multilateral konvention om lufttrafik träder i kraft för vardera parten, ska bestämmelserna i den ha företräde i förhållande till detta avtal. Samråd i enlighet med artikel 17 i detta avtal kan tillgripas i syfte att avgöra i vilken mån detta avtal berörs av bestämmelserna i det nämna multilaterala avtalet.

If any multilateral convention concerning air transportation enters into force in respect of both Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 17 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Artikel 20

Article 20

Uppsägning

Termination

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

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

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

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

Artikel 21

Article 21

Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen

Registration with ICAO

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

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

Artikel 22

Ikraftträdande

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

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

Upprättat i Buenos Aires den 27 mars 2018 i två ursprungliga exemplar på spanska, engelska, finska och svenska; alla språkversioner har samma giltighet. I fall av tolkningsskiljaktighet ska den engelska texten gälla.

Timo Soini

För Republiken Finland

Jorge Faurie

För Republiken Argentina

Article 22

Entry into force

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

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

Done in Buenos Aires on the 27th of March in two originals in Spanish, English, Finnish and Swedish languages all texts being equally authentic. In case of divergent interpretation, the English text shall prevail.

Timo Soini

For the Republic of Finland

Jorge Faurie

For the Argentine Republic

BILAGA
till avtalet mellan Republiken Finland och
Republiken Argentina

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

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

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

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

Parternas luftfartsmyndigheter kommer överens om rättigheterna enligt femte friheten.

ANNEX

To the Air Services Agreement between the Republic of Finland and the Argentine Republic

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

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

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

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

Fifth freedom traffic rights shall be agreed between Aeronautical Authorities of both Parties.