

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

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

Avtalet främjar konkurrenskraften genom att det förbättrar förutsättningarna för närings-liv och företagande samt öppnar nya möjligheter för lufttrafik mellan Finland och Mexiko.

Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal som bl.a. innehåller bestämmelser om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse flygbolag att använda de trafikrättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs flygbolagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Dessutom innehåller avtalet sådana befrielser från vissa tullar och andra avgifter i fråga om internationell lufttrafik som överensstämmer med internationell praxis. Avtalet begränsar inte mängden lufttrafik eller flyglinjerna mellan Finland och Mexiko.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Den föreslagna lagen avses träda i kraft samtidigt med avtalet vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet. Parterna meddelar varandra genom utväxling av diplomatiska noter när parternas interna krav som förutsätts för avtalets ikraftträdande har uppfyllts. 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 åtgärder som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
2 LAGSTIFTNINGEN I EU	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	4
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	4
DETALJMOTIVERING	6
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	6
2 LAGFÖRSLAGET	9
3 IKRAFTTRÄDANDE	9
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ...	9
4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten	9
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen	10
4.3 Behandlingsordning	13
LAGFÖRSLAG	14
Lag om avtalet med Mexiko om luftfart	14
FÖRDRAGSTEXT	15
BILAGOR.....	35
I. FLYGLINJER	35
II. GEMENSAMMA MARKNADSFÖRINGSARRANGEMANG	36
ANNEXES.....	37
I. ROUTE SCHEDULE	37
II. CO-OPERATIVE MARKETING ARRANGEMENTS	38

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

Lufttrafiken mellan Finland och Mexiko har hittills varit tämligen obetydlig. Det har inte funnits någon regelbunden direkt lufttrafik till Mexiko, men researrangörer ordnar charterflyg från Finland till Cancun och Puerto Vallarta i synnerhet på vintern. Finland har inget tidigare bilateralt luftfartsavtal med Mexiko.

Mexiko har 63 internationella och 13 nationella flygplatser. Mexikos livligaste flygplats är Benito Juárez International Airport, som ligger i Mexico City. I Mexiko finns 11 nationella flygbolag som bedriver internationell trafik.

Finland och Mexiko paraferade luftfartsavtalet länderna emellan i Ciudad de México den 1 juli 2016, i samband med de bilaterala luftfartsförhandlingar som hölls i Mexiko. Avtalet undertecknades i Mexiko den 14 februari 2019.

2 Lagstiftningen i EU

Internationella luftfartsförbindelser mellan medlemsstater och tredjeländer har av tradition reglerats genom bilaterala luftfartsavtal, genom bilagor till dem och genom andra bi-laterala och multilaterala överenskommelser i detta sammanhang. Enligt de domar som Europeiska unionens domstol meddelat i målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98 har unionen exklusiv behörighet när det gäller vissa frågor i sådana avtal. Till följd av domarna ska alla de nuvarande bi-laterala 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 och delvis under medlemsstaternas behörighet, har Europaparlamentet och rådet antagit förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och verkställighet 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 överensstämmer 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 behandlas under förhandlingarna, förhandlingarnas syfte samt alla andra relevanta uppgifter. I förekommande fall ska kommissionen bjudas in att delta som observatör i förhandlingarna. Enligt förordningen kan en medlemsstat ingå ett luftfartsavtal med ett tredjeland, om avtalet innehåller de standardklausuler som avses i förordningen och som medlemsstaterna och kommissionen tillsammans gjort upp och fastställt för att säkerställa att medlemsstaternas flygbolag behandlas likvärdigt. Enligt förordningen om yttre förbindelser ska medlemsstaterna när de ingår luftfartsavtal med tredjeländer meddela förhandlingsresultatet till kommissionen. Kommissionen ger tillstånd att ingå avtalet om det innehåller de relevanta standardklausulerna. Om avtalet inte innehåller standardklausulerna, ska avtalet behandlas i enlighet med det kommittéförfarande som avses i förordningen om yttre förbindelser, under förutsättning att avtalet inte är till skada för ändamålet och syftet med unionens gemensamma luftfartspolitik. Medlemsstaten får tillämpa avtalet tillfälligt, tills förfarandet i fråga har lett till ett resultat.

Kommissionen godkände den 26 augusti 2016 förhandlingsresultatet mellan Finland och Mexiko. Avtalet innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet. Artiklarna 1–5, 7–12 och 15–22 och bilagan hör helt eller

RP 14/2019 rd

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

Avtalet gör det möjligt att utveckla lufttrafikförbindelserna och 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 trafikidkare i båda länderna ömsesidig frihet att bedriva lufttrafik mellan och genom länderna. Trafik från länderna till tredjeländer och resenärers möjlighet att stanna på mellanliggande orter förutsätter luftfartsmyndigheternas uttryckliga godkännande.

4 Propositionens konsekvenser

Avtalet har inga konsekvenser som utsträcker sig till statsbudgeten. Avtalet är förenligt med näringslivets intressen, eftersom regelbundna flygförbindelser möjliggör en ökad export och stöder finska företags konkurrenskraft genom förbättrade förutsättningar för företagande. Avtalet öppnar nya möjligheter för lufttrafik mellan Finland och Mexiko. Lufttrafiken mellan Finland och Mexiko förväntas fortsätta på en blygsam nivå, varför avtalet inte har några betydande företagskonsekvenser på kort sikt.

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

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

5 Beredningen av propositionen

Finland och Mexiko förhandlade om ett bilateralt luftfartsavtal i Ciudad de México den 1 juli 2016. Avtalet paraferades i samband med förhandlingarna. Europeiska kommissionen godkände förhandlingsresultatet den 26 augusti 2016 i enlighet med förordningen om yttre förbindelser. Avtalet undertecknades i Mexiko den 14 februari 2019.

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

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

RP 14/2019 rd

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

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

Finnair konstaterar i sitt utlåtande att bolaget understöder ett godkännande av luftfartsavtalet. Enligt utlåtandet ger ikraftträdandet av luftfartsavtalet i fortsättningen en starkare rättslig grund för att utveckla den kommersiella lufttrafiken mellan Finland och Mexiko.

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

Finansministeriet framförde i sitt utlåtande lagtekniska ändringsförslag till propositionen. De preciseringar som föreslogs av finansministeriet har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

De övriga remissinstanserna hade inga kommentarer om propositionen.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

I avtalets ingress konstaterar Finland och Mexiko bl.a. att de önskar främja den fria konkurrensen mellan flygbolagen och öka serviceutbudet i den internationella luftfarten. Länderna framhåller att de önskar tillgodose bästa möjliga flygsäkerhet och luftfartsskydd och underlätta utvidgningen av internationella lufttrafikmöjligheter.

Av artiklarna i avtalet överensstämmer artiklarna 3.2 a, 4.1 a och 11 med EU:s modellklausuler. Artiklarna, 1.8, 9, 13.7 14.3 och 14.4 grundar sig på EU:s referensklausuler.

Artikel 1. Definitioner. I artikeln definieras de centrala begrepp som används i avtalet. Definitionerna grundar sig på Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) standardavtalsklausuler. Artikel 8 grundar sig på EU:s referensklausul.

Artikel 2. Beviljande av rättigheter. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om den ömsesidiga rättigheten för trafikidkare i båda länderna att transportera passagerare, frakt och post över länderna, mellan länderna och genom dem samt från dem till tredjeländer. Närmare bestämmelser om flyglinjerna 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 ett eller flera flygbolag att sköta överenskommen trafik. Utnämningen ska meddelas den andra parten 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. Artikel 3.2 b gör det möjligt att utse ett flygbolag som är etablerat inom territoriet för en mexikansk stat och fått tillstånd enligt lagstiftningen i Mexiko att bedriva trafik från Mexiko. I artikeln föreskrivs att de utsedda flygbolagen står under fortlöpande och effektiv myndighetstillsyn. När ett flygbolag har utsetts och utfärdats trafik tillstånd kan det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att det iakttar alla tillämpliga bestämmelser i avtalet. I Finland föreskrivs det om utfärdande av trafik tillstånd 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 får en part återkalla ett trafik tillstånd 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. Artikel 4.1 a följer EU:s modellklausuler. Om det inte är nödvändigt att återkalla ett trafik tillstånd eller att begränsa trafikrättigheterna för att hindra fortsatt överträdelse av lagar och/eller föreskrifter, får en sådan rättighet 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 och om jämlik behandling av flygbolag.

Artikel 6. Befrielse från tullar och andra avgifter. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler finns det i artikeln bestämmelser om befrielse från tullar och andra avgifter inom lufttrafiken på basis av ömsesidighet.

RP 14/2019 rd

Artikel 7. Undvikande av dubbelbeskattning. I artikeln hänvisas det till det bilaterala avtal som länderna ingått för att undvika dubbelbeskattning och förhindra kringgående av skatt (FördrS 64/1998 och 65/1998). I artikeln anges det att luftfartsavtalets bestämmelser inte tillämpas på meningsskiljaktigheter om skatteavtal.

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.

Enligt artikel 8.5 får vardera parten kräva att de flygbolag som utsetts av den andra parten meddelar sina trafikprogram och sina enskilda flygningar eller sin verksamhetsplan. Den administrativa börda som följer av ett sådant krav ska minimeras. Luftfartsmyndigheterna ska behandla meddelandena snabbt.

Artikel 9. Prissättning. Enligt artikeln ska parterna låta varje utsett flygbolag besluta om skäliga priser för flygtrafiken med hänsyn till handelsrelaterade marknadsaspekter. Det är tillåtet att ingripa i prissättningen endast för att förhindra sådana priser eller förfaranden som snedvrider konkurrensen. I artikeln föreskrivs det om det samrådsförfarande som ska vidtas om den ena parten anser att ett pris strider mot de principer som anges i artikeln.

Artikel 10. Representation av flygbolaget och försäljning. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om rätten för flygbolag från det ena landet att fritt sälja biljetter i det andra landet och överföra inkomsterna från biljettförsäljningen utan att särskilda avgifter, begränsningar eller dröjsmål hänförs till dem.

Artikel 11. Markttjänster. I enlighet med EU:s modellklausul föreskrivs det i artikeln att flygbolagen har rätt att välja leverantör för markttjänsterna eller själva sköta markttjänsterna. Om detta inte är möjligt ska varje utsett flygbolag behandlas jämlikt i fråga om egenhantering och markttjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer. I Finland har man i överensstämmelse med EU-lagstiftningen inte på något sätt begränsat flygbolagens möjligheter att själva tillhandahålla markttjänsterna på flygplatserna. Bestämmelser om markttjänster finns i 8 kap. i luftfartslagen.

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

Parterna ska inom sitt territorium främja samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna och de flygbolag som använder tjänsterna och anläggningarna samt uppmuntra dem att utbyta den information som behövs för att reda ut att avgifterna är skäliga. Vid tvistlösning enligt artikel 17 anses en part inte ha brutit mot bestämmelserna i artikel 12, om den inte underlåter att inom skälig tid granska den avgift eller det förfarande som den andra parten framfört klagomål över eller försummar att, efter en sådan granskning, rätta en avgift eller ett förfarande som strider mot artikeln.

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

I enlighet med EU:s referensklusuler föreskrivs det i artikel 13.7 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 (935/2018), i luftfartslagen och i lagen om transportservice.

Artikel 14. Luftfartsskydd. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler hänvisas det i artikeln till sådana internationella konventioner om luftfartsskydd som bägge parter omfattas av. I artikeln föreskrivs det om förfaranden för att garantera luftfartsskyddet och ingripa mot brister i säkerhetsåtgärderna. Artikel 14.3 och 14.4 motsvarar EU:s referensklausuler.

Artikel 15. Intermodala transporttjänster. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln om rätten för flygbolag och företag som tillhandahåller frakttjänster att använda land- eller sjötransport för frakt i samband med internationella flygfrakttjänster. Tjänsterna får erbjudas endast om de är godkända i enlighet med båda ländernas lagstiftning.

Artikel 16. Rättvis konkurrens. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att parterna vid behov ska vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförfaranden som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrenssituationen för det eller de flygbolag som utsetts av den andra parten. I Finland finns bestämmelser om förbud mot konkurrensbegränsningar i konkurrenslagen (948/2011). I 3 § i den lagen anges det att när en konkurrensbegränsning kan påverka handeln mellan Europeiska unionens medlemsstater tillämpas också bestämmelserna i artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

Artikel 17. Samråd och tvistlösning. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att parterna i första hand ska sträva efter att avgöra meningsskiljaktigheter genom samråd. I artikeln föreskrivs det om förfarandet vid samråd eller, om samråd inte ger resultat, om anlitaandet av en förmedlare eller nämnd.

Enligt artikel 17.7 ska kostnaderna för tvistlösningsförfarandet uppskattas 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 förmedlingsförfarandet inget hinder för en fortsatt tillämpning av ett samrådsförfarande, senare användning av skiljeförfarande eller uppsägning av avtalet enligt artikel 20.

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 ikraftträdandet har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver.

Artikel 19. Multilaterala konventioner. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att multilaterala konventioner om lufttrafik som träder i kraft för vardera parten har företräde i förhållande till detta avtal.

Artikel 20. Uppsägning av avtalet. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om förfarandet för uppsägning av avtalet. Avtalet ska sägas upp skriftligen via diplomatiska kanaler.

Artikel 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 ikraftträdandet av avtalet. I bestämmelserna om ikraftträdandet har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver.

Bilaga I. Bilagan innehåller en tabell över flyglinjer som flygbolag utsedda av parterna får trafikera i båda riktningarna.

Bilaga II. I bilagan föreskrivs det om gemensamma marknadsföringsarrangemang mellan parternas flygbolag.

2 Lagförslaget

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

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

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

3 Ikraftträdande

Enligt artikel 22 träder avtalet i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de åtgärder som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts. Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet.

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

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten

Genom förordningen om yttre förbindelser har man skapat en mekanism genom vilken Europeiska unionen under vissa villkor tillåter att medlemsstaten ingår luftfartsavtal som med tanke på sitt innehåll till vissa delar hör till unionens exklusiva behörighet. Medlemsstaten förhandlar och ingår avtal med ett tredjeland under eget namn också till den del behörigheten i ärendet i regel hör till unionen. Med hänsyn till förordningen om yttre förbindelser är det alltså inte fråga om ett traditionellt blandat avtal som innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet och där både unionen och dess medlemsstater är parter. Det är inte heller fråga om ett sådant avtal som medlemsstaterna i Europeiska unionen förbinder sig till på unionens vägnar (GrUU 16/2004 rd). Trots behörighetsfördelningen godkänner riksdagen dock avtalet i sin helhet, eftersom det enligt grundlagsutskottets ställningstagande (GrUU 7/2012 rd och GrUU 14/2014 rd) i sin helhet är fråga om ett avtal som Finland har ingått. Således begärs det att riksdagen godkänner avtalet i sin helhet. Det begärs även att riksdagen godkänner en lag, genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. Ett tillstånd i enlighet med förordningen om yttre förbindelser behövs från kommissionen för ingående av avtal när det

RP 14/2019 rd

gäller de avtalsbestämmelser som på det sätt som beskrivs ovan till sitt innehåll i regel omfattas av unionens exklusiva behörighet. I och med den antagna unionslagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande.

Medlemsstaternas nationella behörighet begränsas närmast till att gälla hur medlemsstaterna ordnar de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna förutsätter i respektive fall. Förordningar som gäller de frågor som täcks av luftfartsavtalet mellan Finland och Mexiko är bl.a. förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, förordning (EU) nr 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA-förordningen), förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (slotförordningen), förordning (EU) nr 391/2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, förordning (EU) nr 376/2014 som gäller rapportering av händelser inom civil luftfart samt förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen. Dessutom har bestämmelser på direktivnivå antagits bl.a. om marktjänster (96/67/EEG, direktivet om marktjänster) och om flygplatsavgifter (2009/12/EG, direktivet om flygplatsavgifter).

På basis av detta hör åtminstone bestämmelserna i artiklarna 1, 3.2 a, 4.1 a, 5, 6, 9.1 och 9.2 samt delvis i artiklarna 10, 11, 12.1, 12.2 och 13–16 till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. Bakgrunden till bestämmelserna är artikel 49 om etableringsfrihet i EUF-fördraget och bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser. Gällande i synnerhet likvärdig behandling av flygbolagen, rättvis konkurrens och prissättning tillämpas på avtalets bestämmelser 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 krävs riksdagens godkännande för 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 tryggad i grundlagen, om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om det enligt grundlagen ska föreskrivas eller redan föreskrivs i lag om den sak som avses eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas i lag om den sak som avses. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse på dessa grunder till området för lagstiftningen oberoende av om den står i strid eller harmonierar med en bestämmelse som utfärdats genom lag i Finland (se t.ex. GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

I artikel 1 anges och definieras 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). Artikel 1 innehåller således bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

I artikel 2 finns bestämmelser om beviljande av rätt att bedriva trafik. Bestämmelser om regelbunden lufttrafik mellan Finland och tredjeländer samt om flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal finns i 122 och 123 § i lagen om transportservice. Internationella förpliktelser som är bindande för Finland har företrädare framför bestämmelserna i lag. Bestämmelserna i avtalet är så detaljerade att de inte kräver några kompletterande nationella bestämmelser.

RP 14/2019 rd

I artikel 2 i avtalet föreskrivs det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och bestämmelserna kan därför anses höra till området för lagstiftningen i Finland. Artiklarna 3 och 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 och passagerare och viss besättning, frakt och post som finns inom Finlands territorium. Enligt artikel 5.3 är det förbjudet att ge flygbolag förmåner vid tillämpningen av bestämmelser om immigration, tull, karantän och andra motsvarande bestämmelser. Bestämmelser om bestämmelserna i artikeln finns i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice och de hör till området för lagstiftningen.

Artikel 6.1 och 6.2 innehåller bestämmelser om befrielse från tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet. Bestämmelserna motsvarar internationell praxis. Enligt 81 § i grundlagen bestäms det om statsskatt och avgifter genom lag. I artikel 6.3 föreskrivs det om tullkontroll och i artikel 6.4 om rätt att lossa luftfartygens utrustning. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen och det föreskrivs om dem bl.a. i mervärdesskattelagen (1501/1993) och i tullagstiftningen. Tullar hör dock till Europeiska unionens exklusiva behörighet.

I artikel 7 hänvisas det till det bilaterala avtal som Republiken Finland och Mexikos förenta stater ingått för att undvika dubbelbeskattning och förhindra kringgående av skatt.

I artikel 8 föreskrivs det om flygtrafikens kapacitet och om meddelande av trafikprogram. Enligt 123 § i lagen om transportservice kan Transport- och kommunikationsverket fastställa platsutbudet och tidtabellerna för den regelbundna lufttrafiken. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 9 föreskrivs det om prissättningen. Enligt artikeln behöver priserna inte meddelas till den andra partens myndigheter. Enligt 123 § i lagen om transportservice fastställer Transport- och kommunikationsverket vid behov transportavgifterna för regelbunden trafik. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och är viktiga med tanke på den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Det föreskrivs om bestämmelserna i artikel 9 i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice. Bestämmelserna hör sålunda till området för lagstiftningen.

Artikel 10, som gäller representation av lufttrafikföretagen, innehåller bestämmelser som gäller etableringsfriheten. I Finland finns det bestämmelser om inresa, vistelse och arbete i utlänningslagen (301/2004) och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Artikel 11 gäller lufttrafikföretagens rättigheter att tillhandahålla sina marktjänster på flygplatserna. Detta föreskrivs det om i 8 kap. i luftfartslagen i överensstämmelse med direktivet om marktjänster, och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

I artikel 12 föreskrivs 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

RP 14/2019 rd

flygplatsavgifter (210/2011). Artiklarna 12.3 och 12.4 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 föreskrivs 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.

Artikel 15 innehåller bestämmelser om intermodala transporttjänster och hör till området för lagstiftningen i fråga om de godkännanden som behövs enligt båda ländernas lagstiftning. I huvudsak tillämpas artikelns bestämmelser emellertid på villkor i transportavtal mellan lufttrafikföretag och andra tjänsteleverantörer.

Bestämmelser som gäller bestämmelserna i artikel 16 finns i konkurrenslagen. Till den del det är frågan om konsekvenser för handeln mellan medlemsstater tillämpas dessutom konkurrensreglerna artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget. Sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

I artikel 17 finns det bestämmelser om medlings- och tvistlösningsförfaranden, och avgörandena i dessa är bindande för parterna i tvisten. Enligt artikel 17.6 ska parterna samarbeta för att främja medlingsförfarandet och för att genomföra medlarens 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. Genom medlingen kan även frågor om bestämmelser som hör till området för lagstiftningen avgöras. Artikeln ska 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.

I enlighet med artikel 2.2 i avtalet beviljar vardera parten den andra parten i avtalet fastställda rättigheter för bedrivande av internationell lufttrafik på de linjer som specificeras i bilagan till avtalet. Enligt artikel 18.2 kan bilagan till avtalet ändras genom överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter, och ändringarna träder i kraft när de har bekräftats skriftligen på diplomatisk väg samt dagen för ikraftträdande angetts i svaret. Bilaga I till avtalet innehåller bestämmelser om de flyglinjer som utsedda flygbolag får flyga på. Bilaga II till avtalet innehåller bestämmelser om marknadsföringssamarbete. Bestämmelserna i bilagan hör inte till området för lagstiftningen. Bestämmelsen i artikel 18.2 i avtalet innebär inte en delegering av rätten att sluta fördrag. Det är snarast frågan om ett internationellt förvaltningsavtal som Transport- och kommunikationsverket kan ingå inom ramarna för gällande lagstiftning och sin befogenhet med stöd av 2 § 3 mom. 3 punkten i lagen om Transport- och kommunikationsverket. Dessa internationella förvaltningsavtal sätts på så sätt inte i kraft genom förordning av statsrådet och publiceras inte heller i Finlands författningssamlings fördragsserie. Bestämmelserna i artikel 18 i avtalet om ändring av avtalet eller dess bilaga motsvarar ICAO:s standardavtalsklausuler. Enligt den allmänna

internationella praxis som iakttagits länge inom luftfartssektorn kommer parternas luftfartsmyndigheter överens om ändringar i bilagorna till luftfartsavtalen.

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 dess 95 § 2 mom. I grundlagsutskottets utlåtande 7/2012 rd i fråga om regeringens proposition 10/2012 rd som gäller protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Finland och Ryssland konstaterades det att beslut om att godkänna protokollet kunde fattas med enkel majoritet av de avgivna rösterna och att förslaget till lag om sättande i kraft av protokollet kunde behandlas i vanlig lagstiftningsordning. I utlåtandet tog grundlagsutskottet för första gången ställning till det nationella förfarandet för godkännande och ikraftsättande av luftfartsavtal som ingåtts enligt den mekanism som ingår i förordningen om yttre förbindelser. Avtalet mellan Finland och Mexiko 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 Ciudad de México den 14 februari 2019 ingångna avtalet mellan Republiken Finlands regering och Mexikos förenta staters regering om luftfart.

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

Lag

om avtalet med Mexiko om luftfart

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Ciudad de México den 14 februari 2019 mellan Republiken Finlands regering och Mexikos förenta staters regering ingångna avtalet om luftfart ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

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

3 §

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

Helsingfors den 29 augusti 2019

Statsminister

Antti Rinne

Kommunikationsminister Sanna Marin

Fördragstext

**AVTAL MELLAN REPUBLIKEN
FINLANDS REGERING OCH MEXIKOS
FÖRENTA STATERS REGERING OM
LUFTFART**

Republiken Finlands regering och Mexikos förenta staters regering, nedan "parterna",

SOM ÄR parter i konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 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,

SOM ÖNSKAR främja det internationella luftfartssystemet, vilket grundar sig på konkurrens mellan flygbolag på marknaden, SOM ÖNSKAR underlätta utvidgningen av internationella lufttrafikmöjligheter, SOM ÖNSKAR säkerställa en hög nivå för 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, SOM ÖNSKAR ge flygbolagen möjlighet att erbjuda den resande och transporterande allmänheten olika servicealternativ och uppmuntra enskilda flygbolag att utveckla och genomföra innovativ och konkurrenskraftig prissättning, har enats om följande:

Artikel 1

Definitioner

Om inget annat anges, avses i detta avtal med

1. "luftfartsmyndigheter" i fråga om Republiken Finland den civila luftfartsmyndigheten och i fråga om Mexikos förenta stater Directorate General of Civil

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF FINLAND AND THE
GOVERNMENT OF THE UNITED
MEXICAN STATES**

The Government of the Republic of Finland and the Government of the United Mexican States (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

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

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;

DESIRING to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace;

DESIRING to facilitate the expansion of international air service opportunities;

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;

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of the United Mexican States, the Directorate

Aeronautics i kommunikations- och transportministeriet och andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som för 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" biljettpris eller avgift som ett flygbolag eller dess ombud tar ut för transport av passagerare (och deras bagage) och/eller frakt (med undantag för post) i lufttrafik och villkoren för tillgången till sådana biljettpriser eller avgifter,

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

7. "användaravgift" en avgift som tas ut av 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 funktionssätt.

Artikel 2

Beviljande av rättigheter

1. Vardera parten beviljar den andra parten följande rättigheter i fråga om internationell lufttrafik som bedrivs av dem:
a) rätt att flyga över dess territorium utan att landa,

General of Civil Aeronautics of the Ministry of Communications and Transport, and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions

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

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

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of international air services:
a. the right to fly across its territory without landing;

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

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

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

a. bedriva flygverksamhet i endera eller vardera riktningen

b. koppla ihop olika flygnummer med ett och samma luftfartygs flygning,

c. på linjerna trafikera till mellanliggande orter och till orter som ligger bortom destinationsorten samt mellan orter som ligger inom parternas territorier, genom att kombinera dem hur som helst och i vilken ordning som helst,

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

e. överföra trafik från vilket luftfartyg som helst till vilket annat luftfartyg som helst på vilken ort som helst på specificerade linjer, utan begränsningar i fråga om riktning eller geografiska begränsningar, och utan att förlora sin rätt att bedriva trafik som annars tillåts enligt detta avtal, förutsatt att flygförbindelsen betjänar en ort inom den parts territorium som utsett flygbolaget.

4. Varje utsett flygbolag får på vilket ovan avsett linjeavsnitt som helst bedriva internationell lufttrafik utan begränsningar som gäller ändringar av typen eller antalet använda luftfartyg på någon ort på en specificerad linje.

5. Bestämmelserna i detta avtal ska inte anses berättiga ett av den ena parten utsett

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

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

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

a. Operate flights in either or both directions

b. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

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

d. Omit stops at any point or points

e. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the specified routes; without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

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

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

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.

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

Artikel 3

Article 3

Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd

Designation and Authorisation

1. Vardera parten har rätt att utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik samt att återkalla eller ändra ett sådant utseende. Utseendet ska ske skriftligen och 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.

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

2. När den andra parten har tagit emot ett sådant meddelande och det utsedda flygbolagets forbundna och på föreskrivet sätt skickade ansökningar om trafik tillstånd 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 Republikens Finlands regering

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

ii) den medlemsstat i Europeiska unionen som har utfärdat drifttillståndet utövar och upprätthåller effektiv 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 Mexikos förenta stater

i) bolaget är etablerat inom Mexikos förenta stater territorium och har tillstånd utfärdat i enlighet med lagstiftningen i Mexikos förenta stater, och

ii) Mexikos förenta stater utövar och upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget,

c) det utsedda flygbolaget uppfyller villkoren i de lagar och föreskrifter som normalt

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

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

(i) it is established in the territory of the Republic 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 United Mexican States:

(i) it is established in the territory of the United Mexican States and is licensed in accordance with the applicable law of the United Mexican States, and

(ii) the United Mexican States has and maintains effective regulatory control of the airline;

c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and

RP 14/2019 rd

tillämpas på internationell lufttrafik av den part som behandlar ansökan.

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

Artikel 4

Återkallande av tillstånd

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

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Republiken Finlands regering

i) bolaget inte är etablerat inom Republiken Finlands territorium i enlighet med Europeiska unionens grundfördrag eller det inte har en giltig operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk, eller
ii) den medlemsstat i Europeiska unionen som har utfärdat drifttillståndet inte utövar eller upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget eller den luftfartsmyndighet som svarar för tillsynen inte är tydligt angiven i samband med utseendet,

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Mexikos förenta stater

i) bolaget inte är etablerat inom Mexikos förenta staters territorium och inte har tillstånd utfärdat i enlighet med lagstiftningen i Mexikos förenta stater, eller
ii) Mexikos förenta stater inte upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget,

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

2. Om ett återkallande av tillstånd eller uppställande av villkor enligt punkt 1 i denna artikel inte är omedelbart nödvändigt för att hindra fortsatt överträdelse av lagar och/eller föreskrifter, får en sådan rättighet 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

regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

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

Article 4

Revocation of Authorisation

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

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

(i) it is not established in the territory of the Republic 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;

b) in the case of an airline designated by the United Mexican States:

(i) it is not established in the territory of the United Mexican States and is not licensed in accordance with the applicable law of the United Mexican States; or

(ii) the United Mexican States is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

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

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

framställts eller i enlighet med vad som annars har överenskommit mellan parterna.

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.

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.

Artikel 6

Befrielse från tullar och andra avgifter

1. Luftfartyg insatta i internationell lufttrafik av flygbolag som utsetts av den ena parten, och deras standardutrustning, reservdelar, bränsle och smörjolja, tekniska konsumtionsförnödenheter samt förråd (inbegripet mat, drycker och tobak) ombord på sådana luftfartyg är vid ankomsten till den andra partens territorium ömsesidigt och i överensstämmelse med tillämpliga bestämmelser fria från alla tullar,

request for consultations or as otherwise agreed between the Contracting Parties.

Article 5

Application of Laws and Regulations

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

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

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

Article 6

Exemption from Customs Duties and other Charges

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted, on the basis of reciprocity and in accordance with applicable laws, from all customs duties, inspection fees and other

kontrollavgifter och övriga liknande avgifter, förutsatt att sådan utrustning samt sådana reservdelar, förnödenheter och förråd förblir ombord tills de åter förs ut ur landet eller förbrukas i de berörda luftfartygen vid flygningar över nämnda territorium.

2. Ömsesidigt och i överensstämmelse med tillämpliga bestämmelser fria från alla tullar, kontrollavgifter och övriga liknande avgifter, med undantag för avgifter som baserar sig på kostnader för en tillhandahållen tjänst, är likaså följande varor:

a) luftfartygets förråd (inbegripet mat, dryck och tobak) som tagits ombord inom den ena partens territorium för att användas ombord på ett utgående luftfartyg insatt i internationell lufttrafik av ett flygbolag som utsetts av den andra parten,
b) reservdelar (inbegripet motorer) och standardutrustning som införs till den ena partens territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg insatt i internationell lufttrafik av ett flygbolag som utsetts av den andra parten,
c) bränsle, smörjolja och tekniska konsumtionsfönödenheter avsedda att förse ett utgående luftfartyg insatt i internationell lufttrafik av ett flygbolag som utsetts av den andra parten, även när dessa förråd ska användas under den del av resan då luftfartyget flyger över den parts territorium där de tagits ombord,
d) flygbolagens dokument, såsom adresslappar för bagage, utskrivna flygbiljetter, flygfraktsedlar och landstigningskort samt avgiftsfritt utdelat reklam- och promotionsmaterial försett med kännetecknet för ett flygbolag som utsetts av den ena parten, avsedda att användas på den andra partens territorium uteslutande av detta utsedda flygbolag.

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

4. Standardutrustning samt reservdelar, bränslelager och smörjolja, tekniska konsumtionsfönödenheter och luftfartygets förråd (inbegripet mat, drycker och tobak) ombord på ett 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

similar charges on arrival in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on the part of the journey performed over that territory.

2. There shall also be exempted, on the basis of the reciprocity and in accordance with applicable laws, from all customs duties, inspection fees and other similar charges, with the exception of charges based on the cost of the service provided

a) aircraft stores (including food, beverages and tobacco) taken on board in the territory of one Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in international air service by the designated airline of the other Contracting Party;
b) spare parts, (including engines) and regular equipment introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air service by the designated airline of the other Contracting Party;
c) fuel, lubricants and consumable technical supplies destined to supply outbound aircraft operated on international air service by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party, in which they are taken on board;
d) airline documentation, such as luggage tags, printed tickets, airway bills, boarding cards, as well as publicity and promotional material distributed without charge, which bears insignia of the designated airline of one Contracting Party, intended for use in the territory of the other Contracting Party for the exclusive use by that designated airline.

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

4. The regular equipment, as well as spare parts, supplies of fuel and lubricants, consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) retained on board aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the

tullmyndigheter. I dessa fall ställs de under nämnda myndigheters uppsikt tills de åter förs ut från territoriet eller andra åtgärder i fråga om dem vidtas enligt tullbestämmelserna.

5. Passagerare, bagage, frakt och post i direkt transitotrafik genom den ena partens territorium som inte lämnar det område på flygplatsen som reserverats för detta ändamål, får endast genomgå en lättare kontroll, fränsett åtgärder som av säkerhetsskäl vidtas mot våldshandlingar, smuggling av narkotika och flygplanskapningar. Bagage, frakt och post i direkt transitotrafik är ömsesidigt och enligt tillämpliga bestämmelser fria från alla tullar, kontrollavgifter och övriga liknande avgifter.

6. Undantagen enligt denna artikel ska också gälla när ett flygbolag som har utsetts av den ena parten har ingått avtal med ett annat flygbolag, som likaledes omfattas av sådana undantag av den andra parten, om lån eller överföring inom den andra partens territorium av varor som specificeras i punkterna 1 och 2 i denna artikel.

Artikel 7

Undvikande av dubbelbeskattning

Avtalet mellan Republiken Finland och Mexikos förenta stater för att undvika dubbelbeskattning och förhindra kringgående av skatt beträffande skatter på inkomst, som undertecknades i Mexico City den 12 februari 1997, tillämpas på de inkomster, vinster och fördelar som parternas flygbolag erhåller. Bestämmelserna i detta avtal tillämpas inte på meningsskiljaktigheter om ovannämnda avtal om beskattning.

Artikel 8

Bestämmelser om kapacitet

1. Vardera parten ska ge flygbolag som utsetts av parterna rättvisa och lika möjligheter att konkurrera om tillhandahållande och försäljning av

approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they shall be placed under the supervision or control of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit through the territory of one Contracting Party, and not leaving the area of the airport reserved for such purposes, shall only be subject to a simplified control, except for reasons of security measures against act of violence, smuggling of narcotics and air piracy. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempted, on the basis of reciprocity and according to applicable law from all customs duties, inspection fees and other similar charges.

6. The exemptions provided for by this Article shall also apply in cases where the designated airline of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the materials specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 7

Avoidance of Double Taxation

The Agreement between the United Mexican States and the Republic of Finland for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with Respect to Taxes on Income, signed in Mexico City on February 12, 1997, is applicable to income, profits and gains derived by the airlines of the Contracting Parties. The provisions of Article 17 of this Agreement shall not be applicable to any dispute related to the Agreement on Taxation mentioned above.

Article 8

Capacity Provisions

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing and selling the

internationella lufttrafiktjänster som omfattas av detta avtal.

2. Vardera parten ska tillåta att de utsedda flygbolagen fastställer turtätheten och kapaciteten i fråga om den internationella lufttrafik som flygbolagen tillhandahåller på grundval av marknadsmässiga överväganden.

3. Ingendera parten får ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet eller regelbundenhet, eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens utsedda flygbolag använder, om det inte är nödvändigt av tekniska eller operativa skäl eller av tull- eller miljörelaterade orsaker. Nödvändiga begränsningar ska genomföras på lika villkor i överensstämmelse med artikel 15 i konventionen.

4. Ingendera parten får förelägga den andra partens utsedda flygbolag krav på förhandsrätt (first-refusal requirement), passagerar- eller fraktkvoter (uplift ratio), avgift för icke-invändning (no-objection fee) eller andra restriktioner gällande kapacitet, turtäthet eller trafik som inte är i överensstämmelse med syftet för detta avtal.

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

Artikel 9

Prissättning

1. Parterna låter varje utsett flygbolag fatta beslut om skäliga priser för flygtrafiken med hänsyn till alla berörda faktorer, inbegripet driftkostnader, skälig vinst och övriga handelsrelaterade marknadsaspekter. Parterna får ingripa i prissättningen endast för att

- a. förhindra oskäligt diskriminerande priser eller förfaranden,
- b. skydda konsumenter för oskäligt höga eller begränsande priser som grundar sig på missbruk av dominerande ställning,
- c. skydda flygbolag mot konstgjort låga priser som grundar sig på direkt eller indirekt

international air services covered by this Agreement.

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

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

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

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

Article 9

Pricing

1. Each Contracting Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and other commercial considerations associated with the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;
- c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect

statsbidrag eller statsstöd, och
d. skydda flygbolag från artificiellt låga priser, om det finns bevis på att avsikten är att undanröja konkurrens.
2. Priser för trafik som bedrivs i enlighet med detta avtal behöver inte meddelas. En parts luftfartsmyndigheter lämnar på begäran eller ombesörjer att flygbolagen lämnar till den andra partens luftfartsmyndigheter prisuppgifter i den utsträckning som skäligen behövs enligt de lagar och föreskrifter som parten tillämpar.

3. Om inte något annat föreskrivs i denna artikel, får ingendera parten vidta ensidiga åtgärder för att hindra införande eller upprätthållande av sådana priser som ett flygbolag som utsetts av endera parten har föreslagit att ska tas ut eller som bolaget tar ut för internationell lufttransport.
4. Om en part anser att ett pris som tillämpas eller avses bli tillämpat av ett flygbolag som utsetts av den andra parten för internationell lufttransport strider mot principerna i punkt 1 i denna artikel, ska den begära samråd och meddela den andra parten orsakerna till sitt missnöje så snart som möjligt. Den part som får meddelandet om missnöje ska underrätta den andra parten om att meddelandet mottagits. Parten underrättar senast inom trettio (30) arbetsdagar från det att meddelandet mottagits den andra parten om den har samma eller avvikande åsikt om meddelandet om missnöje. Parterna ska samarbeta för att säkerställa att de uppgifter som behövs för ett övervägande av det pris som meddelandet om missnöje gäller finns att tillgå. Om den andra parten har underrättat den andra parten om att den har samma åsikt om meddelandet om missnöje, gör parterna sitt bästa för att genomföra avtalet. Om enighet inte uppnås, träder priset i kraft eller förblir gällande.

Artikel 10

Representation av flygbolaget och försäljning

1. En parts utsedda flygbolag har rätt att inom den andra partens territorium, inom

governmental subsidy or support; and
d. protection of airlines from prices that are artificially low, where there is evidence of intent to eliminate competition.
2. Prices on any agreed service operated pursuant to this Agreement shall not be required to be filed. The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply, or cause the airlines to supply, the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, with such information prices as may be reasonably required subject to the laws and regulations applicable in each Contracting Party.
3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a designated airline of either Contracting Party for international air transportation.
4. If a Contracting Party believes that a price charged or proposed to be charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. The Contracting Party receiving the notice of dissatisfaction shall acknowledge the notice. The Contracting Party shall indicate its concurrence or disagreement with it latest thirty (30) working days of receipt of the notice. The Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for the consideration of a price on which a notice of dissatisfaction has been given. If the other Contracting Party has indicated its concurrence with the notice of dissatisfaction, Contracting Parties shall use the best efforts to put the agreement into effect. Without such concurrence, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 10

Airline Representation and Sales

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to

ramen för de lagar och föreskrifter som är gällande där, inrätta och upprätthålla sådana kontor samt sådan administrativ, kommersiell och teknisk personal som behövs för flygbolagets verksamhet.

2. De flygbolag som en part utsett ska ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster genom anlåtande av sina egna transportdokument inom båda parternas territorier, antingen direkt eller genom ombud, i lokal valuta eller i någon annan fritt användbar valuta. Vardera parten ska avhålla sig från att begränsa rätten för flygbolag som utsetts av den andra parten att sälja, och för någon person att köpa, sådana transporttjänster.

3. Parten ska bevilja den andra partens utsedda flygbolag rätt att på begäran omvandla lokala inkomster till en annan valuta och överföra dem till valfritt land till den del som inkomsterna inte används lokalt. Överföringarna ska tillåtas i enlighet med lokala föreskrifter och i vilken som helst fritt användbar valuta till den valutakurs som tillämpas på betalningar när inkomsterna företes för omvandling och överföring, och inga andra avgifter, begränsningar eller dröjsmål utöver normala bankavgifter och bankförfaranden får hänföras till dem.

Artikel 11

Markttjänster

Varje utsett flygbolag har rätt att tillhandahålla sina egna markttjänster på den andra partens territorium eller att lägga ut dessa tjänster på entreprenad enligt val antingen helt eller delvis till vilken bemyndigad tillhandahållare av dessa tjänster som helst. Om de lagar och föreskrifter som tillämpas på markttjänster på den ena partens territorium hindrar utläggning på entreprenad av dessa tjänster eller begränsar utläggningen eller egenhanteringen, ska varje utsett flygbolag behandlas jämlikt i fråga om användning av egenhantering och markttjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer.

establish and maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

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

3. Each Contracting Party shall grant to a designated airline of the other Contracting Party the right to convert and remit to the country of its choice on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Such transfers shall be permitted, in accordance with local regulation and in any freely usable currency at the rate of exchange applicable to current transactions in effect at the time revenues are presented for conversion and remittance, and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation or delay.

Article 11

Ground Handling

Each designated airline shall have the right to provide its own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Artikel 12

Användaravgifter

1. De användaravgifter som en parts behöriga myndigheter eller andra organ tar ut av den andra partens utsedda flygbolag ska vara rättvisa och skäliga. Avgifterna får inte vara orättvist diskriminerande och de ska fördelas jämnt mellan olika användargrupper. Villkoren för användaravgifter för flygbolag som utsetts av den andra parten ska vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för vilket annat flygbolag som helst vid den tidpunkt då avgifterna fastställs.
2. De användaravgifter som tas ut av flygbolag som utsetts av den andra parten får motsvara men inte överstiga de fulla kostnader som orsakas av 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. Parterna ska inom sitt territorium främja samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna och de flygbolag som använder tjänsterna och anläggningarna och uppmanra de behöriga myndigheterna eller organen och flygbolagen att utbyta den information som kan behövas för en noggrann granskning av om avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel. Parterna ska uppmanra de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg meddela användarna om varje föreslagna ändring av användaravgifterna, så att användarna får möjlighet att uttrycka sin åsikt innan någon ändring görs.
4. Vid tvistlösning enligt artikel 17 anses en part inte ha brutit mot bestämmelserna i denna artikel om den inte i) underlåter att inom skälig tid granska den avgift eller det förfarande som den andra parten har framfört klagomål över, eller ii) försummar att efter

Article 12

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the designated airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the designated airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the designated airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities or bodies to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 17 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by

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

the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Artikel 13

Article 13

Flygsäkerhet

Flight Safety

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. Sådant samråd ska inledas inom trettio (30) dagar efter det att begäran framställdes.

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

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

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

3. 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 oskälig försening för användningen av luftfartyget. Oberoende av de skyldigheter som nämns i artikel 33 i konventionen är syftet med denna inspektion att säkerställa giltigheten av de dokument och certifikat som krävs för luftfartyget och dess besättning samt att kontrollera att luftfartygets utrustning och skick uppfyller de normer som vid den tidpunkten uppställts i enlighet med konventionen.

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

4. Om det för att säkerställa flygsäkerheten är nödvändigt att vidta brådskande åtgärder, förbehåller sig vardera parten rätten att

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to

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 ovan 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 generalsekreteraren för Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) underrättas om det. Generalsekreteraren ska också informeras om en senare tillfredsställande lösning av situationen.

7. Om Republiken Finland har utsett ett sådant flygbolag i fråga om vilket en annan medlemsstat i Europeiska unionen ansvarar för myndighetstillsynen, ska de rättigheter som hör till den andra parten i enlighet med denna artikel tillämpas på samma sätt på ibruktagandet, iakttagandet och upprätthållandet av säkerhetsnormerna i denna andra medlemsstat i Europeiska unionen och på trafiktillståndet hos flygbolaget i fråga.

immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party.

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

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

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

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

Article 14

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at

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 och i vilken som helst avtal om luftfartsskydd som är bindande på båda parter.

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

3. Parterna ska som ett minimikrav handla i enlighet med de bestämmelser och de tekniska krav om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och intagits som bilagor till konventionen i den omfattning sådana bestämmelser och 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 Republiken Finlands territorium i enlighet med Europeiska unionens grundfördrag och fått operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk samt de som upprätthåller flygplatser inom deras territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser om luftfartsskydd.

4. Vardera parten går med på att sådana luftfartygsoperatörer åläggs att iaktta de bestämmelser och krav om luftfartsskydd som avses i punkt 3 och som den andra parten kräver att iakttas vid ankomst till, avgång från och under uppehåll inom denna andra parts territorium. I fråga om ankomst till, avgång från och uppehåll inom Republiken Finlands territorium krävs av luftfartygsoperatörerna att de iakttar bestämmelserna om luftfartsskydd i Europeiska unionens regelverk. Vardera parten ska se till att verkningsfulla åtgärder

Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.

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

3. The Contracting Parties shall, as a minimum, act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or are established in the territory of the Republic of Finland under the EU Treaties and have received an operating licence in accordance with European Union law and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. For entry into, departure from, or while within the territory of the Republic of Finland, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. Each Contracting Party shall

effektivt tillgrips inom deras respektive territorium för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, bagage, frakt och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning. Vardera parten ska också ge en välvillig behandling av varje begäran av den andra parten om särskilda säkerhetsåtgärder som kan anses vara skäligen för att bemöta ett bestämt hot.

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

Artikel 15

Intermodala transporttjänster

Trots vad som sägs i andra bestämmelser i detta avtal, ska parternas utsedda flygbolag tillåtas att i samband med land- och sjötransport erbjuda flygfrakttjänster till ett enda transitpris som omfattar luft-, land- och sjötransport. Transport får endast erbjudas

ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

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

Article 15

Intermodal Services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airlines of each Contracting Party may provide air cargo service in conjunction with surface transportation at a single through price for the air and surface transportation combined.

om detta arrangemang har överenskommit med sådana tillhandahållare av intermodala transporttjänster som är bemyndigade enligt lagstiftningen i respektive land.

Artikel 16

Rättvis konkurrens

Parterna 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 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 sextio (60) dagar efter det att en sådan begäran tagits emot, om inte något annat överenskommit 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 sakinnehållet 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

Such services may only be provided if arrangements are entered into with operators of intermodal services, authorized in accordance with each country's laws.

Article 16

Fair Competition

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

Article 17

Consultations and Settlement of Disputes

1. In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of either Contracting Party may at any time request consultations related to the implementation, interpretation, application and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of such a request, unless otherwise agreed between the aeronautical authorities.
2. Any dispute which cannot be resolved by consultations may, at the request of either Contracting 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 Contracting 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

kan utses bland personerna i den förteckning över kompetenta sakkunniga som Internationella civila luftfartsorganisationen 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 det allmänna substansområdet för meningsskiljaktigheten.

5. Förmedlingsförfarandet ska slutföras inom sextio (60) dagar från det att förmedlaren eller nämnden inledde sitt arbete och sakinnehållet 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 framförde 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 20.

be appointed from a roster of suitably qualified aviation experts maintained by the 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 Contracting 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 Contracting 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.

6. The Contracting 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 Contracting 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 20.

Artikel 18

Ändring av avtalet

Article 18

Amendments

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

2. Trots vad som bestäms i punkt 1 i denna artikel kan ändringar som endast hänför sig till bilagan avtalas genom en överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter. Ändringarna ska bekräftas skriftligen på diplomatisk väg och i dem ska anges vilken dag de träder i kraft.

Artikel 19

Multilaterala konventioner

Om en multilateral konvention om lufttrafik träder i kraft för vardera parten, ska bestämmelserna i en sådan konvention 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 nämnda multilaterala konvention.

Artikel 20

Uppsägning av avtalet

1. En part får, när som helst, skriftligen via diplomatiska kanaler tillkännage för den andra parten sitt beslut att säga upp avtalet. Underrättelsen ska samtidigt lämnas till Internationella civila luftfartsorganisationen.
2. I ett sådant 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

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

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall be confirmed in writing through diplomatic channels, specifying the date of entry into force.

Article 19

Multilateral Conventions

If any multilateral convention concerning air transportation enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 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.

Article 20

Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing, through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the ICAO.
2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice is

RP 14/2019 rd

uppsägningen före utgången av denna tidsfrist. Om den andra parten inte erkänner mottagandet av underrättelsen, anses denna vara mottagen fjorton (14) dagar efter det att underrättelsen togs emot av Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 21

Ikraftträdande

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

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

Upprättat i Ciudad de México den 14 februari 2019 i två original exemplar på engelska, finska, svenska och spanska, vilka samtliga texter har samma giltighet. Vid avvikande tolkningar av detta avtal ska den engelska texten dock ha företräde.

FÖR REPUBLIKEN FINLANDS
REGERING

Anne-Mari Virolainen
Utrikeshandels- och utvecklingsminister

FÖR MEXIKOS FÖRENTA STATERS
REGERING

Javier Jiménez y Espriú
Kommunikationsminister

withdrawn by agreement of the Contracting Parties prior to the expiry of such period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the ICAO.

Article 21

Entry into Force

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

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

Done at Ciudad de México on 14th of February 2019, in two original copies in the English, Finnish, Swedish and Spanish languages, all texts being equally authentic. In the case of differences in interpretation of provisions of this Agreement the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF FINLAND

Anne-Mari Virolainen
Minister for Foreign Trade and Development

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED MEXICAN STATES

Javier Jiménez y Espriú
Minister of Communications
and Transport

Bilagor

BILAGA TILL AVTALET MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH MEXIKOS FÖRENTA STATERS REGERING

I. FLYGLINJER

1. Linjer som flygbolag utsedda av Mexikos förenta stater kan trafikera i båda riktningarna

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

Flygbolag utsedda av Mexikos förenta stater får utöva femte frihetens trafikrättigheter på mellanliggande orter och/eller orter som ligger bortom destinationsorten endast om det har avtalats om detta och båda parternas luftfartsmyndigheter tidigare har gett sitt tillstånd.

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

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

Flygbolag utsedda av Republiken Finland får utöva femte frihetens trafikrättigheter på mellanliggande orter och/eller orter som ligger bortom destinationsorten endast om det har avtalats om detta och båda parternas luftfartsmyndigheter tidigare har gett sitt tillstånd.

II. GEMENSAMMA MARKNADSFÖRINGSARRANGEMANG

Flygbolag utsedda av en part kan i enlighet med den utseende partens lagar och föreskrifter delta i gemensamma marknadsföringsarrangemang, såsom kvotreservering och användning av gemensamma linjebeteckningar

- (a) med flygbolag som är etablerade på någondera partens territorium, eller
- (b) med tredje parts flygbolag; om en sådan tredje part inte bemyndigar eller tillåter motsvarande arrangemang mellan den andra partens utsedda flygbolag och andra flygbolag i trafiken till, från eller via ett sådant tredjeland, är parterna inte skyldiga att godkänna sådana arrangemang.

De ovannämnda föreskrifterna förutsätter dock

- (a) att de flygbolag som deltar i sådana arrangemang har de trafikrättigheter som behövs, och
- (b) att alla flygbolag uppfyller de krav som tillämpas på sådana arrangemang i fråga om information till kunder och anmälningsförfaranden.

Annexes

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED MEXICAN STATES

I. ROUTE SCHEDULE

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

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
-------------------------	----------------------------	------------------------------	----------------------

Any points in the United Mexican States	Any points	Any points in Finland	Any points
---	------------	-----------------------	------------

The designated airline(s) of the United Mexican States may exercise fifth freedom traffic rights at intermediate and/or beyond points only when it is agreed upon and previously authorized by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

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

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
-------------------------	----------------------------	------------------------------	----------------------

Any points in Finland	in Any points	Any points in the United Mexican States	Any points
-----------------------	---------------	---	------------

The designated airline(s) of the Republic of Finland may exercise fifth freedom traffic rights at intermediate and/or beyond points only when it is agreed upon and previously authorized by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

II. CO-OPERATIVE MARKETING ARRANGEMENTS

Any designated airline of one Contracting Party may subject to the laws and regulations of the Contracting Party designating it, enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space or code sharing arrangements, with:

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

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

- (a) operating airlines in such arrangements hold the appropriate traffic rights and
- (b) all the airlines meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing procedures.