

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

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

Ikraftsättandet av avtalet stöder regeringen Juha Sipiläs spetsprojekt för smidigare författningar. Avtalet främjar konkurrenskraften genom att det förbättrar förutsättningarna för näringsliv och företagande samt öppnar nya möjligheter för lufttrafik mellan Finland och Jamaica.

Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där det bland annat bestäms om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse flygbolag att använda de trafikrättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs flygbolagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Dessutom innehåller avtalet sådana befrielser från vissa skatter, tullar och andra avgifter i fråga om internationell lufttrafik som överensstämmer med internationell praxis. Avtalet begränsar inte mängden lufttrafik eller rutterna mellan Finland och Jamaica, genom dem eller från dem till tredjeländer.

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

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
2 EU-LAGSTIFTNINGEN	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	4
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	4
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER	5
DETALJMOTIVERING	6
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	6
2 LAGFÖRSLAG	9
3 IKRAFTTRÄDANDE	9
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ..	10
4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten	10
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen	10
4.3 Behandlingsordning	13
LAGFÖRSLAG	15
Lag om avtalet med Jamaica om luftfart	15
BILAGA	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
FÖRDRAGSTEXT	16
INGRESS	16
PREAMBLE	16

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

Det finns ingen regelbunden direkt lufttrafik mellan Finland och Jamaica. För närvarande består trafiken endast av charterflyg. Finland har inget tidigare bilateralt luftfartsavtal med Jamaica.

Jamaica är ett örike i Karibiska havet. Jamaica har tre internationella och tre nationella flygplatser. Jamaica har årligen 5,3 miljoner internationella passagerare (2016) och är en av världens populäraste turistorter.

Sangster International Airport är huvudflygplatsen, och den används årligen av cirka 4 miljoner passagerare och 33 flygbolag. Jamaicas nationella flygbolag är Fly Jamaica Airways. Det trafikerar fyra olika destinationer: Georgetown (Guyana), Kingston (Jamaica), New York (Förenta staterna) och Toronto (Canada). Flygbolaget använder Norman Manley International Airport.

Finland och Jamaica paraferade det bilaterala luftfartsavtalet den 9 december 2016 i Nassau i samband med bilaterala förhandlingar om luftfartsavtalet. Avtalet undertecknades den 6 december 2017 i Colombo.

2 EU-lagstiftningen

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

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

till skada för ändamålet och syftet med unionens gemensamma luftfartspolitik. Medlemsstaten får tillämpa avtalet tillfälligt tills förfarandet i fråga har lett till ett resultat.

Kommissionen har den 26 juli 2017 godkänt förhandlingsresultatet mellan Finland och Jamaica. Avtalet innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet. Artiklarna 1-7, 10-12, 14 och 16-26 och bilagan hör helt eller delvis till medlemsstatens behörighet. Unionslagstiftningen och den nationella lagstiftningen på det område som avtalet gäller har behandlats nedan i propositionens detaljmotivering och i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

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

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

4 Propositionens konsekvenser

Avtalet har inga konsekvenser som utsträcker sig till statsbudgeten. Luftfartsavtalet är förenligt med näringslivets intressen, eftersom regelbundna flygförbindelser möjliggör en ökad export och stöder finländska företags konkurrenskraft genom förbättrade förutsättningar för företagande samt öppnar nya möjligheter för flygtrafik mellan Finland och Jamaica. Lufttrafiken mellan Finland och Jamaica 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 Jamaica förhandlade om ett bilateralt luftfartsavtal den 9 december 2016 i Nassau, Bahamas, och avtalet paraferades i samband med förhandlingarna. Europeiska kommissionen godkände förhandlingsresultatet den 26 juli 2017 i enlighet med förordningen om yttre förbindelser. Avtalet undertecknades i Colombo den 6 december 2017.

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

Utrikesministeriet konstaterade i sitt utlåtande att man förhöll sig positivt till propositionen. Utrikesministeriet föreslog även lagtekniska korrigeringar till lagförslagets detaljmotivering. De preciseringar som föreslogs av utrikesministeriet har beaktats som sådana vid den fortsatta beredningen av propositionen.

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

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

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

De övriga remissinstanserna hade inga kommentarer om propositionen.

6 Samband med andra propositioner

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

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

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

Av artiklarna i avtalet överensstämmer artiklarna 4.4 a, 5.1 a och 19 med EU:s modellklausuler. Artiklarna 1 h, 8.8, 9.3, 11 och 13.6 grundar sig på EU:s referensklausuler.

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

Artikel 2. Tillämpning av konventionen. I artikeln föreskrivs att bestämmelserna om internationell lufttrafik i konventionen om civil luftfart (11/1949) ska tillämpas på avtalet.

Artikel 3. Beviljande av rättigheter. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om den ömsesidiga rättigheten för dem som bedriver trafik i båda länderna att transportera passagerare, frakt och post över länderna, mellan länderna och genom dem samt från länderna till tredjeländer. Närmare bestämmelser om flygrutterna finns i bilagan till avtalet. I enlighet med internationell praxis förbjuder artikeln cabotage, dvs. trafik mellan orter inom den andra partens territorium. Vidare bestäms det i artikeln att parterna ska sträva efter att trygga en fortsatt trafik under undantagsförhållanden.

Artikel 4. Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd. I artikeln fastställs att parterna kan utse flygbolag att sköta överenskommen trafik på diplomatisk väg. Artikel 4.4 a baserar sig på EU:s modellklausuler och gör det möjligt att utse ett i Finland etablerat EU-bolag att bedriva trafik från Finland. I artikeln begränsas inte ägandet av flygbolag utsedda av Finland. Artikel 4.4 b gör det möjligt att utse ett flygbolag, vars huvudsakliga verksamhetsställe är i Jamaica och som har ett av Jamaica utfärdat drifttillstånd, eller ett i Jamaica etablerat samt av en medlemsstat i Karibiska gemenskapen huvudsakligen ägt flygbolag som utfärdats drifttillstånd av myndigheter i medlemsstaten i fråga, att bedriva trafik från Jamaica. I artikeln föreskrivs att de utsedda flygbolagen står under fortlöpande och effektiv myndighetstillsyn. När ett flygbolag har utsetts och utfärdats trafiktillstånd, kan det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att det iakttar alla tillämpliga bestämmelser i avtalet. I Finland föreskrivs det om utfärdande av trafiktillstånd och om de nationella myndigheternas behörighet i samband med detta i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice (320/2017).

Artikel 5. Återkallande av trafiktillstånd permanent eller tillfälligt. Enligt artikeln kan en part återkalla ett trafiktillstånd eller begränsa det eller begränsa utövandet av rättigheterna i artikel 3, om de villkor för erhållande av tillstånd som nämns i artikel 4 inte uppfylls eller om flygbolaget har försummat att iaktta de lagar och bestämmelser som anges i artikel 6 i avtalet eller de bestämmelser som anges i avtalets andra artiklar. Artikel 5.1 a baserar sig på EU:s modellklausuler. Om ett återkallande av tillstånd eller en begränsning av trafikerättigheterna inte är nödvändigt för att hindra fortsatt överträdelse av lagar eller föreskrifter, får en sådan rätt inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter. Sådana samråd ska hållas i enlighet med artikel 20 (Samråd).

Artikel 6. Tillämpliga lagar. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om tillämpningen av nationella lagar och föreskrifter i internationell luftfart på respektive stats territorium och om jämlik behandling av flygbolag.

Artikel 7. Erkännande av tillstånd och bevis. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att vardera parten är skyldig att erkänna tillstånd och bevis som utfärdats av den andra parten.

Artikel 8. Säkerhet. 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 referensklausul föreskrivs det i artikel 8.8 att bestämmelserna i artikeln ska tillämpas också i det fallet att den andra parten har utsett ett sådant flygbolag i fråga om vilket myndighetstillsynen utövas av en annan stat. I Finland är Transport- och kommunikationsverket den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten. Bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets myndighetsuppgifter finns i lagen om Transport- och kommunikationsverket (xxx/xxxx), i luftfartslagen (864/2014) och i lagen om transportservice (320/2017).

Artikel 9. Luftfartsskydd. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler hänvisas det i artikeln till sådana internationella konventioner om luftfartsskydd som bägge parter omfattas av. Vidare föreskrivs det om förfaranden för att garantera luftfartsskyddet och ingripa i säkerhetsbrister. Artikel 13.3 följer EU:s referensklausuler.

Artikel 10. Rättvis konkurrens. Enligt artikeln ska parterna i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler ge flygbolagen rättvisa och lika möjligheter att bedriva lufttrafik. Flygbolagen har rätt att fastställa turtätheten och kapaciteten i fråga om lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden.

I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikel 10.6 att vardera parten vid behov ska vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförfaranden som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrensituationen för det eller de flygbolag som utsetts av den andra parten. I Finland finns bestämmelser om förbud mot konkurrensbegränsningar i konkurrenslagen (948/2011). I 3 § i den lagen anges det att när en konkurrensbegränsning kan påverka handeln mellan Europeiska unionens medlemsstater tillämpas också bestämmelserna i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget.

Artikel 11. Tariffer. Enligt EU:s-referensklausuler ska parterna låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden. Det är tillåtet att ingripa i prissättningen endast för att förhindra sådana priser eller förfaranden som strider mot konkurrenslagstiftningen. I artikeln bestäms det om ett samrådsförfarande som ska vidtas om den ena parten anser att ett pris strider mot artikelns bestämmelser.

Artikel 12. Användaravgifter. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att de avgifter som behöriga myndigheter eller andra organ tar ut av flygbolag inte får vara diskriminerande mot parternas flygbolag jämfört med andra flygbolag.

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.

Artikel 13. Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler finns det i artikeln bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter inom luftfarten på basis av ömsesidighet. I enlighet med EU:s referensklausuler föreskrivs i artikel 13.6 att bestämmelserna i detta avtal inte ska hindra Finland från att på ett icke-diskriminerande sätt ta ut skatter, tullar och avgifter på flygbränsle som tillhandahålls inom dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett flygbolag utsett av Jamaica och som går i trafik mellan en ort i Finland och en annan ort i Finland eller i en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

Artikel 14. Direkt transitering. I artikeln föreskrivs det om förenklade kontroller av transittrafik och om avgifter för transittrafik.

Artikel 15. Överföring av medel. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om rätten för den andra partens utsedda flygbolag att överföra vinster utan att det hänförs några särskilda avgifter, begränsningar eller dröjsmål till dem.

Artikel 16. Lämnanade av statistiska uppgifter. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att vardera parten på den andra partens begäran ska lämna uppgifter som gäller sina flygbolags trafik.

Artikel 17. Möjligheter för affärsverksamhet. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardklausuler om rätten för flygbolag att utan begränsningar sälja lufttrafiktjänster på den andra partens territorium samt att, i enlighet med den andra partens lagstiftning, inrätta kontor och ha personal.

Artikel 18. Samarbetsavtal. I artikeln föreskrivs att flygbolag som utsetts av den ena parten kan delta i gemensamma marknadsföringsarrangemang tillsammans med någondera partens, tredje-lands flygbolag eller en tillhandahållare av land- eller sjötransporttjänster och använda gemensamma linjekoder. I artikeln meddelas dessutom närmare föreskrifter för de flygbolag som deltar i samarbetsarrangemangen.

I artikel 18.4 definieras de olika intermodala transporttjänsterna. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln om rätten för flygbolag och företag som tillhandahåller frakttjänster att i samband med internationell lufttransport använda vilken land- eller sjötransport som helst för frakt och att i förekommande fall transportera oförtullade varor i enlighet med gällande lagar och bestämmelser. Flygplatsernas tulltjänster ska stå till förfogande för sådan frakt oavsett om den transporteras som land-, sjö- eller lufttransport.

Artikel 19. Markttjänster. I enlighet med EU:s modellklausuler föreskrivs det i artikeln att flygbolagen ska ha rätt att välja leverantören av markttjänster eller att tillhandahålla markttjänsterna själva eller, om detta inte är möjligt, att varje utsett flygbolag ska behandlas jämligt i fråga om användningen av egenhantering eller markttjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer. I Finland har man i överensstämmelse med EU-lagstiftningen inte på något sätt begränsat flygbolagens möjligheter att själva tillhandahålla markttjänsterna på flygplatserna. Bestämmelser om markttjänster finns i 8 kap. i luftfartslagen.

Artikel 20. Samråd. I artikeln föreskrivs det om parternas rätt att begära samråd om frågor som hör till området för avtalet.

Artikel 21. Tvistlösning. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att parterna i första hand ska försöka avgöra meningsskiljaktigheter genom samråd. I artikeln föreskrivs det om förfarandet vid samråd eller, om samrådet inte ger resultat, om tillämpande av skiljeförfarande.

Enligt artikel 21.7 ska utgifterna för skiljeförfarandet delas lika mellan parterna.

Artikel 22. Multilateral avtal. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om att sådana multilaterala konventioner om lufttrafik som träder i kraft för vardera parten är primära i förhållande till detta avtal.

Artikel 23. Ändring av avtalet. I artikeln föreskrivs i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om det förfarande som tillämpas vid ändring av avtalet och om ikraftträdandet av ändringarna. I bestämmelserna om ikraftträdande har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver.

Artikel 24. Uppsägning av avtalet. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om förfarandet för uppsägning av avtalet.

Artikel 25. Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att avtalet och varje ändring i det ska registreras hos ICAO.

Artikel 26. Ikraftträdande. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om förfarandet för ikraftträdande av avtalet. I bestämmelserna om ikraftträdande har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver.

2 Lagförslag

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

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

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

3 Ikraftträdande

Enligt artikel 26 i avtalet träder avtalet i kraft efter det att vardera partens interna rättsliga krav har uppfyllts. Parterna meddelar varandra genom utväxling av diplomatiska noter att dessa krav har uppfyllts. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det sista meddelandet har tagits emot. Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

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

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten

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

Medlemsstaternas nationella behörighet begränsas då närmast till hur medlemsstaterna ordnar de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna förutsätter i respektive fall. Förordningar som gäller de frågor som täcks av luftfartsavtalet mellan Finland och Jamaica är bl.a. förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (nedan EASA-förordningen), förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (nedan slot-förordningen), förordning (EU) nr 391/2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, förordning (EU) nr 376/2014 som gäller rapportering av händelser inom civil luftfart samt förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen. Dessutom har bestämmelser på direktivnivå antagits bl.a. om markttjänster (96/67/EEG, nedan direktivet om markttjänster) samt om flygplatsavgifter (2009/12/EG, nedan direktivet om flygplatsavgifter).

På basis av detta hör åtminstone bestämmelserna i artiklarna 1, 4.4 a 5.1 a, 6, 8, 9, 10, 11.1, 11.2, 11.3, 12.1, 13, 15, 18.4, 17 och 19 till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. Bakgrunden till bestämmelserna är artikel 49 om etableringsfrihet i EUF-fördraget och bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser. På bestämmelserna i avtalet tillämpas dessutom Europeiska unionens konkurrensregler (artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget).

4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen godkänner riksdagen fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis ska en bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande rättighet som är 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 uppräknas och definieras de begrepp som används i avtalet. Sådana bestämmelser som indirekt påverkar tolkningen och tillämpningen av materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, hör också själva till området för lagstiftningen (GrUU 24/2001 rd). Artikeln innehåller således bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

I enlighet med artikel 2 ska bestämmelserna om internationell lufttrafik i konventionen om civil luftfart tillämpas på avtalet. Konventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och har i Finland satts i kraft genom förordning 11/1949. Artikeln innehåller således bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

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

I artikel 3 i avtalet bestäms det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och bestämmelserna kan därför anses höra till området för lagstiftningen i Finland. Artiklarna 4 och 5 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 6.1 och 6.2 finns bestämmelser om tillämpningen av lagstiftningen i Finland på vissa luftfartyg, passagerare, besättning och viss frakt och post som finns på Finlands territorium. Enligt artikel 6.3 är det förbjudet att bevilja flygbolag förmåner vid tillämpningen av bestämmelser om immigration, tull, karantän och andra motsvarande bestämmelser. Om bestämmelserna i artikeln föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice och de hör till området för lagstiftningen.

I artikel 7 bestäms om tillstånd att bedriva överenskommen trafik. Bestämmelser om de tillstånd som det föreskrivs om i artikeln finns i 12 kap. 4, 5 och 7 § i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artikel 8, 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 8.6 kan anses höra till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i den bestäms om individens rättigheter och skyldigheter.

Artikel 9 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.

I artikel 10.1–4 bestäms om flygtrafikens kapacitet och om lämnande av statistik. Enligt II avd. 12 kap. 4 § i lagen om transportservice kan Transport- och kommunikationsverket fastställa platsutbudet och tidtabellerna för den regelbundna lufttrafiken. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen.

Om de bestämmelser som ingår i artikel 10.5–6 föreskrivs i konkurrenslagen och till de delar det är fråga om effekterna på handeln mellan medlemsstaterna ska konkurrensreglerna i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget tillämpas. Sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

I artikel 11 bestäms det om prissättningen. Enligt artikeln får vardera parten kräva att den andra partens utsedda flygbolag meddelar dess luftfartsmyndighet de priser som bolaget tar ut för trafik till eller från den andra partens territorium. Enligt II avd. 12 kap. 4 § i lagen om transportservice fastställer Transport- och kommunikationsverket vid behov transportavgifterna för regelbunden trafik. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och är viktiga med tanke på den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Sålunda hör bestämmelserna i artikel 11 till området för lagstiftningen och det föreskrivs om dem i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice.

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

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

I artikel 14 bestäms om kontroll av passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen.

Artikel 17, som gäller möjligheter för affärsverksamhet, 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 18.4, som definierar olika intermodala transporttjänster, hör i fråga om tulltjänster till området för lagstiftningen, men i huvudsak kommer man överens om de bestämmelser som

artikeln gäller genom villkoren i transportavtal mellan lufttrafikföretag och andra tjänsteleverantörer.

Artikel 19 gäller lufttrafikföretagens rättigheter att organisera sina marktjänster på flygplatserna. Om detta föreskrivs i 8 kap. i luftfartslagen i överensstämmelse med direktivet om marktjänster, och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

I artikel 21 finns det bestämmelser om skilje- och förlikningsförfaranden, och lösningarna i dessa är bindande för parterna i tvisten. Vid skiljemannaförfarandet kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen bli avgjorda och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller tvistlösning är inte enligt regeringens bedömning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen för avtalet.

Enligt artikel 23.2 kan bilagan till avtalet ändras genom överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter och ändringarna träder i kraft i enlighet med vad som överenskommits dessa myndigheter emellan. I grundlagen finns det inte några bestämmelser om delegering av behörigheten att ingå fördrag. I motiveringen till grundlagen och i grundlagsutskottets praxis har det emellertid ansetts att behörigheten att ingå avtal i begränsad utsträckning exceptionellt kan överföras på andra myndigheter genom lag. En förutsättning är att bemyndigandet begränsar sig till ramarna för den förpliktelse som bemyndigandet gäller och att det inte innebär ett bemyndigande att avtala om sådana ändringar i avtalsförhållandet som påverkar huvudförpliktelsens natur eller målsättning eller om saker som enligt grundlagen hör till riksdagens behörighet. En delegering av behörigheten att ingå avtal till myndigheter kan således närmast gälla tekniska granskningar eller kompletteringar av huvudförpliktelsen eller ordnande av detaljerna för samverkan mellan myndigheterna (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2004 rd, GrUU 48/2005 rd). Enligt regeringens uppfattning innehåller artikel 3 i avtalet huvudförpliktelser för parterna att säkerställa utsedda flygbolag vissa rättigheter. Bestämmelserna kan anses omfatta grunderna för rättigheterna i fråga.

Bilagan till avtalet och artikel 18.1–3 innehåller bestämmelser av en mer teknisk natur som kompletterar dessa bestämmelser bl.a. om flygrutter och marknadsföringssamarbete. Enligt regeringens uppfattning innebär delegeringsbestämmelsen i artikel 23.2 inte något bemyndigande att avtala om ändringar som påverkar de i artikel 2 avsedda huvudförpliktelseernas natur eller syften. Bemyndigandet är inte obegränsat och i bemyndigandet samt i själva avtalet nämns de myndigheter som kan avtala om ändringar. Förfarandet motsvarar dessutom den internationella praxis som länge och allmänt iakttagits inom luftfartsbranschen.

4.3 Behandlingsordning

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

ella förfarandet för godkännande och ikraftträdande av luftfartsavtal som ingått enligt den mekanism som ingår i förordningen om yttre förbindelser. Avtalet mellan Finland och Jamaica har ingått inom ramen för nämnda mekanism. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet sålunda godkännas med enkel majoritet och förslaget till ikraftträdandelag behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

riksdagen godkänner det i Colombo den 6 december 2017 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och Jamaicas regering om luftfart.

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

Lagförslag

Lag

om avtalet med Jamaica om luftfart

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Colombo den 6 december 2017 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och Jamaicas regering om luftfart gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

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

3 §

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

Helsingfors den 11 oktober 2018

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

*Bilaga
Fördragstext*

**AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FIN-
LANDS REGERING OCH JAMAICAS RE-
GERING OM LUFTFART**

**AGREEMENT BETWEEN THE GOV-
ERNMENT OF THE REPUBLIC OF FIN-
LAND AND THE GOVERNMENT OF JA-
MAICA CONCERNING AIR SERVICES**

INGRESS

Republiken Finlands regering och Jamaicas regering, (nedan kallade ”parterna”),

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

som önskar ingå ett avtal som kompletterar den ovannämnda konventionen i syfte att skapa lufttrafikförbindelser mellan sina territorier,

som önskar arbeta för ett internationellt luftfartssystem, som utgår från konkurrens mellan flygbolagen på marknaden och som har så litet inblandning och reglering från regeringarnas sida som möjligt,

som önskar underlätta utvidgningen av internationella lufttrafikmöjligheter,

erkänner att en fungerande och konkurrenskraftig internationell lufttrafik ökar handel, konsumenternas välbefinnande och ekonomisk tillväxt,

som önskar säkerställa en hög säkerhetsnivå 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,

har enats om följande:

PREAMBLE

The Government of the Republic of Finland and the Government of Jamaica hereinafter referred to as the "Parties";

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

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention 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 with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of International Air Service opportunities;

Recognizing that efficient and competitive International Air Services enhance trade, the welfare of consumers and economic growth;

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.

Have agreed as follows:

ARTIKEL 1

Definitioner

1. Om inget annat anges, avses i detta avtal med

a) "luftfartsmyndigheter" i fråga om Jamaica den minister som ansvarar för den civila luftfarten eller Jamaicas civila luftfartsmyndighet och i fråga om Finland den finska civila luftfartsmyndigheten och i fråga om vardera parten andra personer eller organ som bemyndigats att utföra dessa myndigheters uppgifter eller liknande uppgifter,

b) "överenskommen trafik" internationell lufttrafik på de linjer som specificeras i bilagan till detta avtal,

c) "avtalet" detta avtal, dess bilagor samt ändringar av avtalet eller bilagorna

d) "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "flygbolag" och "landning för andra än trafikändamål" vad som anges om dem i artikel 96 i konventionen,

e) "Karibiska gemenskapen (CARICOM)" den sammanslutning av stater, som grundades med stöd av artikel 2 i Chaguaramas-avtalet om grundandet av Karibiska gemenskapen, inklusive det Karibiska gemensamma marknadsområdet, och med "Karibiska gemenskapens medlemsstat" vilken som helst stat som anges i bilaga II till detta avtal,

f) "konventionen" konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med alla bilagor som antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen och alla ändringar av bilagorna eller av konventionen som antagits i enlighet med artikel 94 a som ratificerats av

ARTICLE 1

Definitions

(1) For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term(s) -

(a) "Aeronautical Authorities" means, in the case of Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of Jamaica, the Minister responsible for civil aviation or the Jamaica Civil Aviation Authority, and, or, in both cases, any person or agency authorised to perform the functions, or similar functions, exercisable by those authorities;

(b) "Agreed Services" means International Air Services on the routes specified in the Annex to this Agreement;

(c) "Agreement" means this Agreement, any Annex hereto and any amendments to this Agreement or to its Annexes;

(d) "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop For Non-Traffic Purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(e) "Caribbean Community CARICOM)" means the Community of States established under Article 2 of the Revised Treaty of Chaguaramas establishing the Caribbean Community including the Caribbean Single Market and Economy and the term "Member State of the Caribbean Community" shall refer to any of the States listed in Annex II to this Agreement;

(f) "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes and any amendment that has entered

båda parterna, i den utsträckning som bilagorna och ändringarna är i kraft för båda parterna,

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

h) "Europeiska unionens grundfördrag" fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

i) "angivna flyglinjer" de flyglinjer som är angivna i bilagan till detta avtal,

j) "tariff" avgifter som tas ut för transport av passagerare, bagage eller frakt samt prisvillkoren, inklusive priserna för förmedlare och andra extra tjänster, men exklusive ersättning för transport av post och villkoren för transport av post,

k) "territorium" vad som anges om det i artikel 2 i konventionen, och

l) "användaravgift" en avgift som en behörig myndighet tar ut eller tillåter att tas ut av flygbolag för tillhandahållande av flygplatsområdet eller flygplatsens anläggningar, anläggningar avseende flygtrafiktjänster (inklusive anläggningar som används vid överflygningar) eller anläggningar eller tjänster avseende luftfartsskydd, inbegripet tjänster och anläggningar i anslutning till dem, för att användas av luftfartyg, deras besättning, passagerare eller frakt.

2. Ord i singular anses omfatta även plural och omvänt, om inte annat anges.

into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties so far as those Annexes and amendments have become effective for both Parties;

(g) "Designated Airline" means an Airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(h) "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

(i) "Specified Routes" means routes specified in the Annex to this Agreement;

(j) "Tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

(k) "Territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

(l) "User Charges" means a charge imposed on Airlines by any competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflight), or aviation security facilities or services, or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

(2) Words in the singular include the plural and vice versa unless the context requires otherwise.

ARTIKEL 2

Tillämpning av konventionen

ARTICLE 2

Applicability of the Convention

Konventionens bestämmelser om internationell lufttrafik ska tillämpas på detta avtal.

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to International Air Services.

ARTIKEL 3

Beviljande av rättigheter

Vardera parten beviljar den andra parten följande rättigheter i fråga om den internationella lufttrafik som bedrivs av den andra partens utsedda flygbolag:

- a) att flyga över dess territorium utan att landa.
- b) att landa inom nämnt territorium för andra än trafikändamål,
- c) att landa inom den andra partens territorium på de orter som specificeras i tabellen över flyglinjer i bilagan då det bedriver överenskommer trafik på en specificerad linje i syfte att i internationell trafik ta ombord och/eller avlämna passagerare, frakt och post, särskilt för sig eller i kombination med varandra, och
- d) andra rättigheter enligt detta avtal.

2. Parten beviljar de rättigheter som specificeras i punkt 1 a och b även till de av den andra partens flygbolag som inte utsetts med stöd av artikel 4 (Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd).

3. Bestämmelserna i punkt 1 ska inte anses berättiga ett av någondera parten utsett flygbolag att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare, frakt eller post för befordran mot ersättning eller hyra till en annan ort inom denna andra parts territorium.

4. Om ett av en part utsett flygbolag inte kan bedriva överenskommen trafik på sin angivna flyglinje på grund av väpnade konflikter, politiska störningar eller händelser eller särskilda och exceptionella förhållanden, ska den andra parten göra sitt bästa för att underlätta

ARTICLE 3

Grant of Rights

(1) Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of International Air Service by the Designated Airlines of the other Party:

- (a) the right to fly without landing across the Territory of the other Party;
- (b) the right to make stops in the said Territory for non-traffic purposes; and
- (c) while operating an agreed service on a specified route the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, car-go and mail, separately or in combination
- (d) the rights otherwise specified in this Agreement.

(2) Each Party also grants the rights specified in subparagraphs (1) (a) and (b) to the other Party for Airlines not designated under Article 4 (Designation and Authorization of Airlines).

3) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the Designated Airlines of either Party the privilege of taking up, in the Territory of the other Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the Territory of the other Party.

(4) If, because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a Designated Airline of one Party is unable to operate an agreed service on its specified route, the other Party shall use its best efforts to facilitate the continued

att sådan trafik fortsätter genom ändamålsenlig tillfällig omorganisering av linjerna.

operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTIKEL 4

Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd

1. Vardera parten har rätt att utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik i enlighet med detta avtal samt att återkalla eller ändra ett sådant utseendebeslut. Om utseendet eller ändringar i beslutet att utse ett flygbolag meddelas den andra parten skriftligen via diplomatisk väg.

2. När den andra parten tagit emot ett sådant meddelande om ett utseendebeslut eller ändringsbeslut och det utsedda flygbolagets formbundna och på föreskrivet sätt skickade ansökningar om trafiktillstånd och tekniska tillstånd ska parten bevilja det utsedda flygbolaget eller de utsedda flygbolagen relevanta tillstånd, utan obefogat dröjsmål, i enlighet med artikel 3 och 4 i detta avtal.

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

4. När den andra parten har tagit emot ett sådant meddelande om utseende eller om ändring av ett utseendebeslut och det utsedda flygbolagets ansökningar, ska parten utfärda relevanta tillstånd inom den minimitidsfrist som behandlingen kräver förutsatt att

a) i fråga om ett flygbolag som Finland har utsett

i) bolaget är etablerat inom Finlands territorium i enlighet med EU-fördragen och har en gällande operativ licens i enlighet med EU-lagstiftning, och

ARTICLE 4

Designation and Authorization of Airlines

(1) Each Party shall have the right to designate an Airline or Airlines to operate the Agreed Services in accordance with this Agreement and may withdraw or alter such designations. Such designation or alterations shall be transmitted in writing to the other Party through diplomatic channels.

(2) On receipt of such a designation or alteration and of applications from the Designated Airline in the form and manner pre-scribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without undue delay grant to the Airline or Airlines designated, the appropriate operating authorizations.

(3) The Aeronautical Authorities of one Party may require an Airline designated by the other Party to satisfy those authorities that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by those authorities.

(4) On receipt of such a designation or alteration, and of applications from the Designated Airline, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

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

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

- | | |
|---|---|
| ii) den medlemsstat i Europeiska unionen som har utfärdat drifttillståndet utövar och upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget och den luftfartsmyndighet som svarar för tillsynen är tydligt angiven i samband med utseendebeslutet, | (ii) effective regulatory control of the air-line is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; |
| b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Jamaica | b) in the case of an airline designated by Jamaica: |
| i) flygbolagets huvudsakliga verksamhetsställe är inom Jamaicas territorium, | (i) the airline has its principal place of business in the territory of Jamaica; |
| ii) Jamaica utövar och upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget, och | (ii) and that Jamaica has and maintains effective regulatory control of the airline; and |
| iii) flygbolaget har ett giltigt drifttillstånd beviljat av Jamaica, ELLER | (iii) the airline holds a valid Air Operator's Certificate issued by Jamaica; OR |
| iv) om artikel 4.4 b led inte tillämpas | (iv) where (b)(i) does not apply: |
| <ul style="list-style-type: none"> • flygbolaget är etablerat inom Jamaicas territorium och flygbolaget har ett gällande drifttillstånd som beviljats av en medlemsstat inom den Karibiska gemenskapen i enlighet med Karibiska gemenskapens lagstiftning, och • den medlemsstat i Karibiska gemenskapen som har utfärdat drifttillståndet utövar och upprätthåller verklig tillsyn över flygbolaget och den luftfartsmyndighet som svarar för tillsynen är tydligt angiven i den handling där flygbolaget utses, och • bolaget ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av en medlemsstat i Karibiska gemenskapen och/eller av dess medborgare, | <ul style="list-style-type: none"> • the airline is established in the territory; of Jamaica and has a valid Air Operator's Certificate issued by a Caribbean Community Member State in accordance with the applicable law of the Caribbean Community; and • effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Caribbean Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and • the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Caribbean Community Member States and/or by their nationals; |
| 5. När ett flygbolag på detta sätt har utsetts och beviljats trafiktillstånd, får det inleda överenskommen trafik, förutsatt att flygbolaget iakttar tillämpliga bestämmelser i detta avtal. | (5) When an Airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the Agreed Services, provided that the Airline complies with the applicable provisions of this Agreement. |

ARTIKEL 5

ARTICLE 5

Återkallande av trafiktillstånd permanent eller tillfälligt

1. Parterna har rätt att återkalla trafiktillstånd eller tekniska tillstånd eller tillfälligt återkalla eller begränsa de rättigheter en part beviljat den andra partens utsedda flygbolag i enlighet med artikel 3 (Beviljande av rättigheter) i detta avtal eller att uppställa villkor som parten anser nödvändiga för användningen av dessa rättigheter, om parten inte är övertygad att

a) i fråga om ett flygbolag som Finland har utsett

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

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

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Jamaica

i) flygbolagets huvudsakliga verksamhetsställe inte är inom Jamaicas territorium, eller

ii) Jamaica inte upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget, eller

iii) flygbolaget saknar ett giltigt drifttillstånd beviljat av Jamaica, ELLER

iv) om artikel 4.4 b första stycket inte tillämpas

• flygbolagets huvudsakliga verksamhetsställe är inte inom Jamaicas territorium eller flygbolaget saknar ett gällande drifttillstånd som beviljats av en medlemsstat inom den Karibiska gemenskapen i enlighet med Karibiska gemenskapens lagstiftning, eller

Revocation or Suspension of Operating Authorizations

(1) Each Party shall have the right to revoke an operating authorization or technical permissions or to suspend or limit the exercise of the rights specified in Article 3 (Grant of Rights) of this Agreement by an Airline designated by the other Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights in any case where it is not satisfied that:

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

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

(ii) effective regulatory control of the air-line 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 Jamaica:

(i) the airline does not have its principal place of business in the territory of Jamaica; or

(ii) and that Jamaica does not maintain effective regulatory control of the airline; or

(iii) the airline does not hold a valid Air Operator's Certificate issued by Jamaica; OR

(iv) where (b)(i) does not apply:

• the airline is not established in the territory of Jamaica and does not have a valid Air Operator's Certificate issued by a Caribbean Community Member State in accordance with the applicable law of the Caribbean Community; or

- den medlemsstat i Karibiska gemenskapen som har utfärdat drifttillståndet inte utövar och upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget och den luftfartsmyndighet som svarar för tillsynen inte är tydligt angiven i samband med utseendet, eller
 - bolaget ägs inte, direkt eller genom majoritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av en medlemsstat i Karibiska gemenskapen och/eller av dess medborgare,
 - c) flygbolaget har försummat att iaktta de lagar som avses i artikel 6 i detta avtal, eller
 - d) flygbolaget i annat hänseende inte bedriver trafik i enlighet med villkoren i detta avtal.
2. Om ett omedelbart återkallande av tillstånd eller begränsande av rättigheter enligt punkt 1 i denna artikel inte är nödvändigt för att hindra fortsatt överträdelse av lagar eller föreskrifter, får en sådan rättighet inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra partens luftfartsmyndigheter i enlighet med artikel 20 (Samråd).
- effective regulatory control of the airline is not exercised and maintained by the Caribbean Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
 - the airline is not owned, directly or through majority ownership, and it is not effectively controlled by Caribbean Community Member States and/or by their nationals;
 - c) in the case of failure by that Airline to comply with the laws or referred to in Article 6 of this Agreement; or
 - d) in case the Airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions pre-scribed under 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 or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authorities of the other Party in accordance with Article 20 (Consultations).

ARTIKEL 6

Tillämpliga lagar

1. En parts lagar och föreskrifter om ett i internationell lufttrafik insatt luftfartygs tillträde till eller avgång från partens territorium samt om drift och navigering av sådant luftfartyg inom partens territorium är tillämpliga på det eller de flygbolag som utsetts av den andra parten på samma sätt som de är tillämpliga på partens egna flygbolag, och de gäller luftfartyg vid inresa till, under uppehåll inom och vid avresa från den först nämnda partens territorium.
2. En parts lagar och föreskrifter om tillträde till eller avgång från dess territorium i fråga om passagerare, besättning, post eller frakt, inklusive lagar och föreskrifter om ankomst, avfärd, emigration, immigration, transitering,

ARTICLE 6

Applicable Laws

- (1) The laws and regulations of one Party relating to the admission to or departure from its Territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to the aircraft of the Airline or Airlines designated by the other Party as they are applied to its own and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from and while within the Territory of the first Party.
- (2) The laws and regulations of one Party relating to the admission to or departure from its Territory of passengers, crew, mail or cargo on aircraft, including laws and regulations relating to entry, exit, clearance, immigration,

luftfartsskydd samt pass, tull och karantän, gäller passagerare, besättning, post och frakt som befordrats av ett eller flera av den andra parten utsedda flygbolag under uppehåll inom och vid avresa från den först nämnda partens territorium.

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

ARTIKEL 7

Erkännande av tillstånd och bevis

Vardera parten ska godkänna gällande luftvärldighetsbevis, behörighetsbevis och tillstånd utfärdade eller erkända av den andra parten för trafik i enlighet med detta avtal på de linjer som specificerats i avtalet, på villkor att förutsättningarna för beviljandet av bevisen och tillstånden är åtminstone lika med eller strängare än de miniminormer konventionen medger. Vardera parten kan dock vägra godkänna sådana behörighetsbevis eller tillstånd för flygningar över eller landning inom det egna territoriet som den andra parten eller ett tredje land har beviljat partens egna medborgare eller godkänt för deras del.

ARTIKEL 8

Säkerhet

1. Vardera parten kan när som helst begära konsultationer om de säkerhetsnormer som den andra parten antagit i fråga om luftfartsanläggningar, flygpersonal, luftfartyg och flygverksamhet. Samråd ska inledas inom trettio (30) dagar efter det att begäran har tagits emot.

emigration, transit, aviation security, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, mail or cargo of the Designated Airline or Airlines of the other Party upon entrance into, transit of or departure from and while within the Territory of the first Party.

(3) Neither Contracting Party shall give preference to its own nor 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 7

Recognition of Certificates and Licenses

Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the Agreed Services provided for in the present Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses are at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flights above or landing within its own Territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party or by a third country.

ARTICLE 8

Safety

(1) Each Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of receipt of that request.

(2) If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively

2. Om en part efter sådant samråd upptäcker att den andra parten på något av dessa områden inte effektivt upprätthåller och administrerar sådana säkerhetsnormer som är minst lika med då gällande miniminormer som uppställts enligt konventionen, ska den förstnämnda parten meddela den andra parten sina iakttagelser och de åtgärder den anser nödvändiga för att miniminormerna ska uppfyllas, och den andra parten ska vidta lämpliga korrigerande åtgärder. Om den andra parten inte vidtar lämpliga åtgärder inom femton (15) dagar, eller inom en längre period som eventuellt överenskommits mellan parterna, utgör detta en grund för tillämpning av artikel 5 (Återkallande av trafiktillstånd permanent eller tillfälligt) i detta avtal.

3. Trots de skyldigheter som nämns i artikel 33 i konventionen är det i enlighet med artikel 16 i konventionen överenskommet att varje luftfartyg som används av den ena partens flygbolag eller för flygbolagets räkning genom leasingavtal i trafik till eller från den andra partens territorium, medan det är inom den andra partens territorium, får inspekteras av en bemyndigad representant av den andra parten, ombord och kring luftfartyget, i syfte att kontrollera giltigheten av luftfartygets och besättningens dokument och luftfartygets och dess utrustnings uppenbara kondition (i denna artikel benämnd "rampinspektion"), förutsatt att detta inte leder till en oskälig försening.

4. Om en sådan rampinspektion eller serie av rampinspektioner ger upphov till

a) allvarliga farhågor om att ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som vid denna tidpunkt uppställts i enlighet med konventionen, eller

b) allvarliga farhågor om att de vid denna tidpunkt gällande säkerhetsnormerna enligt konventionen inte upprätthålls och administreras effektivt.

är den part som utför inspektionen, i det syfte som avses i artikel 33 i konventionen, fri att dra den slutsatsen att de krav enligt vilka luftvärdighetsbeviset eller tillstånden avseende

maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorizations) of this Agreement.

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that pursuant to Article 16 of the Convention any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the Designated Airline or Airlines of one Party on services to or from the Territory of the other Party may, while within the Territory of the other Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to un-reasonable delay.

(4) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

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

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

the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or license in respect of that aircraft or in respect of the crew of that

luftfartyget eller certifikaten avseende detta luftfartygs besättning har utfärdats eller godkänts, eller de krav enligt vilka detta luftfartyg används, inte är lika med eller överstiger de miniminormer som uppställts i enlighet med konventionen.

5. Om tillträde i syfte att utföra en rampinspektion av ett luftfartyg som används av en eller flera av en parts utsedda flygbolag eller på dess vägnar i enlighet med stycke 3 ovan förvägras av en representant för ett eller flera av sådana flygbolag är den andra parten fri att sluta sig till att allvarliga farhågor av det slag som avses i stycke 4 ovan förekommer och dra de slutsatser som avses i detta stycke.

6. Vardera parten förbehåller sig rätten att för viss tid återkalla trafiktillstånd av ett flygbolag som utsetts av den andra parten eller att ändra det omedelbart, om den förstnämnda parten antingen på basis av en rampinspektion, en serie av rampinspektioner, en vågran att ge tillträde att utföra en rampinspektion, konsultationer eller andra orsaker sluter sig till att en omedelbar åtgärd är nödvändig med hänsyn till säkerheten för driften av flygbolaget.

7. Varje åtgärd som vidtagits av en part i enlighet med punkt 2 och 4 i denna artikel ska upphöra så snart orsaken för vidtagande av denna åtgärd inte längre föreligger.

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

aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

(5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the Designated Airline or Airlines of one Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that Airline or Airlines, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

(6) Each Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an Airline or Airlines of the other Party immediately in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an Airline operation.

(7) Any action by one Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

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

ARTIKEL 9

Luftfartsskydd

1. Med tanke på att skyddet av civila luftfartyg, deras passagerare och besättning är en

ARTICLE 9

Aviation Security

grundläggande förutsättning för driften av internationella lufttrafiktjänster, bekräftar parterna sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning, och särskilt sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen, konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, såväl som andra konventioner och protokoll rörande luftfartsskydd som båda parter omfattas av.

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

3. Parterna ska sinsemellan handla i enlighet med de bestämmelser om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och intagits som bilagor till konventionen, i den mån sådana säkerhetsföreskrifter tillämpas på parterna; parterna förutsätter att operatörer av sådana luftfartyg som införts i deras register eller sådana luftfartygsoperatörer vars huvudsakliga verksamhetsställe eller stadigvarande hemort är inom den ena partens territorium eller som är etablerade där, samt de som upprätthåller flygplatser inom deras territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser om luftfartsskydd.

(1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental precondition for the operation of International Air Services, the Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference and in particular, their obligations under the Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection signed at Montreal on 1 March 1991 and any other agreement governing civil aviation security binding upon both Parties form an integral part of this Agreement.

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

(3) The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence, or are established in their Territory and the operators of airports in their Territory act

4. Vardera parten går med på att sådana luftfartygsoperatörer kan åläggas att iaktta de bestämmelser och krav om luftfartsskydd som avses i punkt 3 och som den andra parten kräver att iakttas vid ankomst till, avgång från och under uppehåll inom denna andra parts territorium. Vardera parten ska se till att verkningfulla åtgärder effektivt tillgrips inom deras respektive territorium för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, last-
rumsbagage, frakt, post och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning av luftfartyget. Vardera parten ska också utan dröjsmål 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 flygtrafik-tjänst, ska parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

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

in conformity with such aviation security provisions.

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

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

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

other Party with the security provisions of this Article.

ARTIKEL 10

Rättvis konkurrens

1. Parternas utsedda flygbolag ska ha likadana och rättvisa möjligheter att konkurrera inom bedrivande av överenskommen trafik.
2. Vardera partens utsedda flygbolag ska, då de bedriver överenskommen trafik, beakta den andra partens utsedda flygbolags intressen så att de sistnämndas trafikering av samma linjer eller linjeavsnitt inte onödigtvis försvåras.
3. 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.
4. Ingendera parten får ensidigt begränsa verksamheten av den andra partens utsedda flygbolag, om inte detta sker i enlighet med detta avtal eller om det 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.
5. Ingendera parten tillåter att partens utsedda flygbolag, antingen tillsammans med ett eller flera andra flygbolag eller separat, missbrukar sin marknadsställning med syftet att sannolikt eller avsiktligt allvarligt försvagar en konkurrent eller avstänger konkurrenten ifrån linjen.
6. Vardera parten ska vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförfaranden som på ett ogynnsamt sätt påverkar konkurrenssituationen för den andra partens flygbolag.

ARTICLE 10

Fair Competition

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the Designated Airlines of both Parties to compete in operating the Agreed Services.
- (2) In operating the Agreed Services, the Designated Airline or Airlines of each Party shall take into account the interests of the Designated Airline or Airlines of the other Party so as not to unduly affect the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
- (3) Each Party shall allow each Designated Airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers, according to commercial and market-based considerations.
- (4) Neither Party shall unilaterally restrict the operations of the Designated Airlines of the other, except according to the terms of this Agreement or as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons, under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
- (5) Neither Party shall allow its Designated Airline or Airlines, neither in conjunction with any other Airline or Airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.
- (6) Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive

practices adversely affecting the competitive position of the Airlines of the other Party.

ARTIKEL 11

Tariffer

1. Vardera parten ska låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden, inbegripet driftkostnader, trafikens natur, användarnas intressen, skälig vinst och övriga marknadsrelaterade omständigheter. Ingendera parten ska kräva att de utsedda flygbolagen förhandlar med andra flygbolag om tariffer, som de tar ut eller föreslår att ta ut för trafik som täcks av detta avtal.

2. Vardera parten får kräva att den andra partens utsedda flygbolag meddelar dess luftfartsmyndighet de tariffer som bolaget tar ut för trafik till eller från den andra partens territorium. De får kräva att de utsedda flygbolagen gör detta senast när en sådan avgift erbjuds för första gången, oavsett om anbudet görs elektroniskt eller på något annat sätt.

3. Utan att detta påverkar tillämpningen av någondera partens konkurrens- och konsumentskyddslagstiftning, får någondera parten vidta ensidiga åtgärder för att hindra införande eller upprätthållande av sådana tariffer som ett flygbolag som utsetts av den andra parten har föreslagit att ska tas ut eller som bolaget tar ut för internationell lufttransport i överensstämmelse med detta avtal. Parterna får ingripa i prissättningen i enlighet med vad som beskrivs nedan i punkt 4 endast

a) för att förhindra oskäligt diskriminerande tariffer eller förfaranden,

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

ARTICLE 11

Tariffs

(1) Each Party shall allow Tariffs for Air Services to be established by each Designated Airline based on commercial considerations in the market place, including the cost of operation, the characteristics of the service, the interests of users, a reasonable profit and other market considerations. Neither Party shall require their Designated Airlines to consult other Airlines about the Tariffs they charge or propose to charge for services covered by these arrangements.

(2) Each Party may require notification to or filing with its Aeronautical Authorities of Tariffs to be charged to or from its Territory by the Designated Airlines of the other Party. Such notification or filing by the Designated Airlines of both Parties may be required to be made no later than the initial offering of a price, regardless of the form, electronic or other, in which the price is offered.

(3) Without prejudice to the applicable competition and consumer protection laws prevailing in each Party, neither Party shall take unilateral action to prevent the commencement or continuation of a Tariff proposed to be charged or charged by a Designated Airline of the other Party in connection with the International Air Services provided for under this Agreement. Intervention, as described in paragraph (4) below, by the Parties shall be limited to:

a) prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;

b) protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position.

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

d) skydda flygbolag från artificiellt låga tariffer, om det finns bevis på att avsikten är att undanröja konkurrens.

4. Trots vad som bestäms i punkt 3 i denna artikel, kan vardera partens luftfartsmyndigheter uttryckligen förkasta de tariffer som lämnas av den andra partens utsedda flygbolag, om en viss tariff enligt den berörda luftfartsmyndigheten uppfattning faller under punkt 3 a, b, c eller d. I detta fall ska luftfartsmyndigheterna i fråga i) sända en anmälan om att myndigheten inte godkänner tariffen i fråga till den andra partens luftfartsmyndigheter så snart som möjligt, och inte senare än trettio (30) dagar efter underrättelse om tariffen i fråga, och ii) kan då begära samråd i enlighet med punkt 5 i denna artikel. Om inte bägge luftfartsmyndigheter har kommit överens skriftligt om att tariffen i fråga förkastas, anses tariffen vara godkänd och förbli i kraft.

5. Parternas luftfartsmyndigheter kan begära samråd med den andra partens luftfartsmyndigheter angående tariffer som den andra partens utsedda flygbolag tagit ut eller föreslagit att ta ut för internationell lufttrafik till eller från den första partens territorium, inklusive tariffer för vilka det gjorts en anmälan om missnöje. Sådant samråd ska hållas inom femton (15) dagar efter det att en sådan begäran tagits emot. Båda parternas luftfartsmyndigheter ska samarbeta för att säkerställa att de uppgifter som behövs för ett motiverat avgörande finns till hands. Om ett avtal uppnås om tariffen som anmälan om missnöje gäller, ska båda parternas luftfartsmyndigheter göra sitt bästa för att genomföra avtalet. Om ett ömsesidigt avtal inte uppnås, träder tariffen i kraft eller förblir gällande.

c) protection of Airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect Government subsidy or support;

d) protection of Airlines from tariffs that are artificially low, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

(4) Without prejudice to the provisions of paragraph (3) of this Article, the Aeronautical Authorities of either Party may expressly disapprove a Tariff submitted by the Designated Airlines of the other Party, where such Aeronautical Authorities find that a Tariff proposed to be charged by such Airlines falls within the categories set forth in paragraphs (3) (a), (b), (c) or (d). In such event, the concerned Aeronautical Authority (i) shall send notification of its dissatisfaction to the Aeronautical Authorities of the other Party, and to the Designated Airline(s) involved, as soon as possible, and in any event, no later than thirty (30) days after the date of notification or filing of the Tariff in question; and (ii) may request consultations in accordance with the procedures established under paragraph (5) of this Article. Unless both Aeronautical Authorities have agreed to disapprove the Tariff in question in writing, the Tariff shall be treated as having been approved.

(5) The Aeronautical Authorities of each Party may request consultations with the Aeronautical Authorities of the other Party on any Tariff charged or proposed to be charged by any Designated Airline(s) of the other Party for International Air Services to or from the Territory of the first Party, including Tariffs for which a notice of dissatisfaction has been given. These consultations shall be held no later than fifteen (15) days after receipt of the request. The Aeronautical Authorities of both Parties shall cooperate in securing the necessary information for a reasoned resolution of the issue. If an agreement is reached with respect to a Tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, the Aeronautical Authorities of each Party shall use its best efforts

to put that agreement into effect. If such mutual agreement is not reached, the Tariff shall go into effect or continue in effect.

ARTIKEL 12

Användaravgifter

1. Ingendera parten tar ut eller tillåter behöriga myndigheter att ta ut av den andra partens utsedda flygbolag användaravgifter till villkor, som inte är minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för vilket annat flygbolag som helst vid den tidpunkt då avgifterna fastställs.

2. Parterna ska främja samråd mellan de behöriga myndigheterna och de flygbolag som använder dessa tjänster och anläggningar via organisationer som representerar dessa flygbolag, om möjligt. Användarna ska i skälig tid i förväg meddelas om de föreslagna ändringarna av användaravgifterna, så att de får möjlighet att uttrycka sin åsikt innan någon ändring görs. Parterna ska uppmuntra de behöriga myndigheterna eller användare som tar ut avgifterna att utbyta lämplig information om användaravgifterna.

ARTICLE 12

User Charges

(1) Neither Party shall impose nor permit to be imposed by its competent charging authorities on the Designated Airline or Air-lines of the other Party User Charges on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

(2) Each Party shall encourage consultation on User Charges between their competent charging authorities and Airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable, through those Airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in User Charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning User Charges.

ARTIKEL 13

Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter

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

ARTICLE 13

Exemption from Taxes, Customs Duties and Other Charges

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

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

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

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

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

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

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

4. Luftburen standardutrustning, samt förnödenheter, förråd och reservdelar, som normalt finns ombord på luftfartyg som används av ett flygbolag som utsetts av den ena parten, får lossas inom den andra partens territorium endast med tillstånd av denna parts tullmyndigheter. I dessa fall kan de ställas under nämnda myndigheters uppsikt tills de åter förs ut från

used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

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

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

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

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

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

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

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting

territoriet eller andra åtgärder i fråga om dem vidtas enligt tullbestämmelserna.

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

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

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

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

6. Nothing in this Agreement shall prevent Finland from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of Jamaica that operates between a point in the territory of Finland and another point in the territory of Finland or in the territory of another European Union Member State.

ARTIKEL 14

Direkt transitering

Passagerare i direkt transittrafik genom en parts territorium, som inte lämnar det område på flygplatsen som reserverats för sådana ändamål, ska endast undergå en förenklad kontroll. Detta gäller dock inte skyddsbestämmelserna i artikel 9 (Luftfartsskydd) i detta avtal och inte heller handel med narkotika eller psykotropa ämnen. Bagage och frakt i transittrafik är fria från sådana tullar och övriga avgifter, som inte baserar sig på kostnader för tjänster vid ankomst eller avgång.

ARTIKEL 15

Överföring av medel

ARTICLE 14

Direct Transit

Passengers in direct transit across the Territory of a Party, not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject, except in respect of security provisions referred to in Article 9 (Aviation Security) of this Agreement and prevention of trafficking of narcotic drugs and psychotropic substances, to no more than a simplified control. Baggage and cargo in transit shall be exempt from customs duties and other charges not based on the cost of service on arrival or departure.

ARTICLE 15

Transfer of Earnings

Varje utsett flygbolag får, i enlighet med gällande lagar och föreskrifter, på begäran omvandla lokala inkomster till en annan valuta och överföra dem till sitt land eller vilket annat land som helst till den del som inkomsterna inte används lokalt i samband med befordran av passagerare, post eller frakt. Omvandlingar och överföringar ska tillåtas till den valutakurs som tillämpas på betalningar när inkomsterna företes för omvandling och överföring, och de får inte inbegripa andra avgifter eller förfaranden utöver de avgifter och förfaranden som banker eller finansinstitut vanligen tar ut för sådana omvandlingar och överföringar.

Subject to the applicable laws and regulations, each Designated Airline may on demand, convert and remit to its country, or any other country, local revenues in excess of those sums locally disbursed in connection with the carriage of passengers, mail and cargo. Prompt conversion and remittance shall be permitted, without restriction, at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges, except those normally made by banks or other financial institutions for carrying out such conversion and remittance.

ARTIKEL 16

Lämnande av statistiska uppgifter

Varje part ska via sina luftfartsmyndigheter lämna eller se till att dess utsedda flygbolag på begäran lämnar den andra partens luftfartsmyndigheter periodiska eller andra statistiska uppgifter i den mån som skäligen kan krävas för granskning av den överenskomna trafikens kapacitet, inklusive trafikens ursprungliga och slutliga avgångs- och destinationsorter.

ARTICLE 16

Provision of Statistics

Each Party, through its Aeronautical Authorities, shall provide to, or shall cause its Designated Airlines to provide to, the Aeronautical Authorities of the other Party, on request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the Agreed Services, including statistics showing the initial origins and final destinations of the traffic.

ARTIKEL 17

Möjligheter för affärsverksamhet

1. Vardera partens utsedda flygbolag har rätt att på ömsesidigt basis inom den andra partens territorium och inom ramen för dess lagar och bestämmelser om inresa, vistelse och arbete ta in och upprätthålla egen ledande, teknisk och operativ personal samt annan specialistpersonal i den omfattning som behövs för att bedriva flygtrafiken.

2. Parternas utsedda flygbolag har rätt att sälja lufttrafiktjänster på den andra partens territorium direkt eller genom ombud som utsetts av

ARTICLE 17

Commercial Opportunities

(1) On the basis of reciprocity, the Designated Airline or Airlines of one Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Party, to bring in and maintain in the Territory of the other Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of Air Services.

(2) The Designated Airlines of each Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Party, either directly or through agents appointed by

utsedda flygbolag. Parternas utsedda flygbolag har rätt att sälja, och vem som helst har rätt att köpa sådana transporttjänster i fri konvertibel valuta eller i lokal valuta.

3. Parternas utsedda flygbolag har rätt att ta del i arrangemang som möjliggör användning av tjänster som tillhandahålls av och personal som är anställd hos någon annan organisation eller något annat bolag eller flygbolag som verkar inom den andra partens territorium.

4. Vardera partens utsedda flygbolag har rätt att inrätta kontor på den andra partens territorium för marknadsföring och försäljning av internationell lufttrafik inom ramen för de lagar och föreskrifter som är hållande där.

the Designated Airline. The Designated Airlines of each Party shall have the right to sell and any person shall be free to purchase, such transportation in freely convertible currency or in local currency.

(3) The Designated Airlines of each Party shall have the right to enter into arrangements to use the services and personnel of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Party.

(4) The Designated Airline or Airlines of each Party shall have the right to establish offices in the Territory of the other Party for the promotion and sale of International Air Services within the scope of the laws and regulations in force therein.

ARTIKEL 18

Samarbetsavtal

1. Vid tillhandahållande av tjänster för eller vid bedrivande av överenskommen trafik kan det utsedda flygbolaget eller de utsedda flygbolagen delta i gemensamma marknadsföringsarrangemang såsom sammanslutningar, kvotreservering och användning av gemensamma linjekoder

a) med ett eller flera av någondera partens flygbolag,

b) med tredje lands flygbolag, och

c) med tillhandahållare av land- eller sjötransporter från vilket land som helst.

förutsatt att alla flygbolag som deltar i sådana arrangemang

i) har fått de trafikrättigheter som behövs, och

ii) uppfyller de krav som vanligtvis tillämpas på sådana arrangemang.

2. Parterna kommer överens om att vidta behövliga åtgärder för att säkerställa att konsu-

ARTICLE 18

Cooperative Arrangements

(1) In operating or holding out the Agreed Services, the Designated Airline or Airlines of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as joint venture, blocked-space or code-sharing arrangements with:

(a) any Airline or Airlines of either Party;

(b) an Airline or Airlines of a third country; and

(c) a surface transportation provider of any country,

provided that all Airlines in such arrangements

(i) hold the appropriate traffic rights; and

(ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

menter skyddas och att de får täckande information om flygningar, till och från deras territorium, som trafikeras med gemensamma linjekoder, dessutom ska passagerarna, i samband med försäljningen, eller senast före påstigning av luftfartyget underrättas om vilka tillhandahållare av transporttjänster som trafikerar flyglinjens olika avsnitt.

3. Luftfartsmyndigheterna kan begära flygbolag att lämna in förslag på samarbetsarrangemang för godkännande innan införande.

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

(2) The Parties agree to take the necessary action to ensure that consumers are fully informed and protected with respect to code-shared flights operating to or from their Territory and that, as a minimum, passengers are informed at the point of sale, or in any case before boarding which, transport providers will operate each sector of the service.

(3) The Aeronautical Authorities may require the airlines to file for approval any proposed cooperative arrangement before its introduction.

(4) Notwithstanding any other provision of this Agreement, Airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other Airlines and indirect providers of cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

ARTIKEL 19

Markttjänster

I enlighet med parternas lagar och föreskrifter har varje utsett flygbolag rätt att sköta sina egna markttjänster ("egenhantering") inom den andra partens territorium eller att skaffa

ARTICLE 19

Ground Handling Provisions

Subject to the laws and regulations of each Party, each Designated Airline shall have in the Territory of the other Party, the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select

dessas tjänster, helt eller delvis, av den konkurrerande tillhandahållare av marktjänster som flygbolaget väljer. Om lagar och bestämmelser hindrar eller begränsar egenhantering eller om det inte förekommer effektiv konkurrens mellan de företag som tillhandahåller marktjänster, ska varje utsett flygbolag behandlas jämnt i fråga om användning av egenhantering och marktjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer. Alla utsedda flygbolags rätt till egenhantering beror, på icke-diskriminerande grunder, på de rådande fysiska utrymmesbegränsningarna vid flygplatsen.

among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each Designated Airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers. For each Designated Airline, the right to perform self-handling shall be subject, on a non-discriminatory basis, to physical constraints resulting from limitations of airport space.

ARTIKEL 20

Samråd

1. Parternas luftfartsmyndigheter förhandlar sinsemellan med jämna mellanrum i en anda av nära samverkan i syfte att säkerställa genomförandet av bestämmelserna i detta avtal och en tillfredsställande efterlevnad av dem och vid behov samråda om deras ändring.

2. Parterna kan när som helst begära samråd om detta avtal. Sådant samråd ska inledas så snart som möjligt, men senast inom trettio (30) dagar efter det att den ena parten har tagit emot en sådan begäran, om man inte kommer överens om annat.

ARTIKEL 21

Avgörande av tvister

1. Om det uppstår meningsskiljaktigheter mellan parterna om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, ska de i första hand lösas genom samråd.

2. Om parterna inte lyckas lösa tvisten genom samråd, kan de hänskjuta meningsskiljaktigheten till en person eller ett organ som de ge-

ARTICLE 20

Consultations

(1) In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

(2) Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than thirty (30) days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

ARTICLE 21

Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Parties shall in the first place try to settle that dispute through consultations.

(2) If the Parties fail to reach a settlement of the dispute by consultations, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Party, shall be submitted for decision to a tribunal of

mensamt kommit överens om, eller på begäran av någondera parten till en skiljenämnd med tre skiljemän som upprättas på följande sätt

a) Inom trettio (30) dagar från det att begäran om skiljeförfarande togs emot ska vardera parten utse en skiljeman. En tredjelandsmedborgare som ska vara skiljenämndens ordförande, ska på gemensam överenskomelse mellan de två skiljemännen utses till tredje skiljeman inom sextio (60) dagar från det att den andra skiljemannen utsågs.

b) Om någon skiljeman inte har utsetts inom de angivna tidsgränserna, får endera parten begära att ordföranden för Internationella civila luftfartsorganisationens råd inom trettio (30) dagar utser den skiljeman som behövs. Om ordföranden har samma nationalitet som någondera parten, ska den vice ordförande som har flest tjänsteår och som inte är jävig av samma anledning sköta utnämningen.

3. Om inte annat följer av denna artikel eller parterna avtalat om annat, ska skiljenämnden fastställa gränserna för sin domsrätt och sin egen arbetsordning. I enlighet med skiljenämndens anvisningar eller på en parts begäran ska det senast inom trettio (30) dagar från det att skiljenämnden utsetts i sin helhet hållas ett möte där nämnden i detalj ska avgöra vilka frågor som blir föremål för skiljeförfarandet och vilka särskilda förfaranden som ska följas.

4. Om parterna inte kommer överens om något annat eller skiljenämnden anger något annat, ska båda parterna lämna in ett memorandum inom fyrtiofem (45) dagar från det att skiljenämnden har inrättats. Parterna kan lämna ett svar inom sextio (60) dagar efter att den andra parten har lämnat in sitt memorandum. Skiljenämnden ska höra parterna på begäran av någon av parterna eller enligt egen prövning inom trettio (30) dagar från det att tiden för att lämna in svaromål löpte ut.

5. Skiljenämnden strävar efter att avge ett skriftligt beslut inom trettio (30) dagar efter det att hörandet avslutats eller, om det inte hållits något hörande, trettio (30) dagar efter det

three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) Within thirty (30) days after receipt of a request for arbitration, each Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within sixty (60) days of the appointment of the second;

(b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to make the necessary appointment within thirty (30) days. If the President has the nationality of one of the Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than thirty (30) days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Parties or prescribed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Each Party may submit a reply within sixty (60) days of submission of the other Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held,

att båda svaren lämnats in. Ärendet avgörs genom enkel majoritet.

6. Parterna får begära förtydligande av avgörandet inom femton (15) dagar från det att avgörandet fastställts, och ett förtydligande utfärdas inom femton (15) dagar efter en sådan begäran.

7. Vardera parten svarar för kostnaderna för den skiljeman som den har utsett. Skiljenämndens utgifter, inbegripet alla utgifter som ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd ådrar sig i samband med de förfaranden som avses i punkt 2, delas lika mellan parterna.

8. Skiljenämndens avgörande är slutligt och bindande för parterna, om inte något annat avtalas.

thirty (30) days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

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

(7) Each Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Parties including any expenses by the president of the Council of ICAO in implementing the procedures in paragraph (2) of this article.

(8) The decision of the tribunal shall be final and binding on the Parties unless they agree otherwise.

ARTIKEL 22

Multilaterala avtal

Om båda parterna blir parter i ett multilateralt avtal som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, är det multilaterala avtalet avgörande. Parterna ska samråda i enlighet med artikel 20 (Samråd) för att bestämma, om det är nödvändigt att ändra detta avtal för att beakta bestämmelserna i ett multilateralt avtal.

ARTIKEL 23

Ändring av avtalet

1. Ändringar i detta avtal ska beslutas i samråd som förs i enlighet med artikel 20 (Samråd), och de träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då den sista skriftliga underrättelsen om att parterna på diplomatisk väg har underrättat varandra om att alla interna förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

ARTICLE 22

Multilateral Agreement

If both Parties become parties to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, the multilateral agreement shall prevail. The Parties shall consult, in accordance with Article 20 (Consultations) to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

ARTICLE 23

Amendments

(1) Any amendment to this Agreement will be mutually determined as a result of consultations under Article 20 (Consultations) and shall come into force on the first day of the second month after the date of the last written notification, through diplomatic channels, by which the Parties shall have notified each other that all necessary internal procedures for

2. Trots vad som bestäms i punkt 1 i denna artikel kan ändringar som endast hänför sig till bilagan avtalas mellan parternas luftfartsmyndigheter, och de träder i kraft så som dessa myndigheter i enlighet med parternas nationella lagar och bestämmelser kommer överens och ska bekräftas på diplomatisk väg.

entry into force of the amendment have been completed.

(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 Parties and shall become effective as agreed between them subject to the national laws and regulations of the Parties and transmitted via diplomatic channels.

ARTIKEL 24

Uppsägning av avtalet

1. En part kan när som helst på diplomatisk väg skriftligen underrätta den andra parten om sitt beslut att säga upp detta avtal. En kopia av uppsägningsanmälan skickas samtidigt till Internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare.

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

ARTICLE 24

Termination

(1) Either Party may at any time notify the other Party in writing through diplomatic channels of the decision to terminate this Agreement. A copy of the notice of termination shall be sent simultaneously to the Secretary General of the International Civil Aviation Organization.

(2) If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt by the other Party of the notice of termination, unless by agreement between the Parties the notice under reference is withdrawn under mutual consent before the expiry of that period. If the other Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date of the receipt by the Secretary General of the International Civil Aviation Organization.

ARTIKEL 25

Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

Avtalet och varje ändring av avtalet ska efter ikraftträdandet registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen av Jamaica.

ARTICLE 25

Registration with the International Civil Aviation Organization (ICAO)

This Agreement and any amendments thereto shall be registered upon entry into force with the International Civil Aviation Organization by Jamaica.

ARTIKEL 26

Ikraftträdande

Detta avtal träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då parterna utväxlat diplomatnoter som fastställer att de interna förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

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

UPRÄTTAT i två exemplar på engelska i Colombo den 6 december 2017.

Maija Ahokas

För Republiken Finlands regering

Kathy-Ann Brown

För Jamaicas regering

ARTICLE 26

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the date of the latter note upon an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all the internal procedures necessary for the entry into force of the Agreement have been completed.

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

DONE in duplicate in the English language at Colombo, the 6th day of December 2017.

Maija Ahokas

For the Government of the Republic of Finland

Kathy-Ann Brown

For the Government of Jamaica

BILAGA I
TABELL ÖVER FLYGLINJER

Del 1:

Linjer som flygbolag utsedda av Jamaica får trafikera:

ORTER BORTOM DESTINATIONSORTER	VARIFRÅN	MELLANLIGGANDE ORTER	VART	VIDARE DESTINATIONSORTER
Vilken ort som helst	Vilken ort som helst I Jamaica	Vilken ort som helst	Vilken ort som helst I Finland	Vilken ort som helst

Del 2:

Linjer som flygbolag utsedda av Finland får trafikera:

ORTER BORTOM DESTINATIONSORTER	VARIFRÅN	MELLANLIGGANDE ORTER	VART	VIDARE DESTINATIONSORTER
Vilken ort som helst	Vilken ort som helst i Finland	Vilken ort som helst	Vilken ort som helst i Jamaica	Vilken ort som helst

Del 3:

Operativ flexibilitet

Vardera partens utsedda flygbolag får på vilket som helst eller alla av sina flygningar välja att

1. bedriva flygverksamhet i endera eller vardera riktningen,
2. koppla ihop olika flygnummer med ett och samma luftfartygs flygning,
3. på linjerna trafikera till orter som ligger bakom destinationsorten, till mellanliggande orter och till orter som ligger bortom destinationsorten samt mellan orter som ligger inom parternas territorier, genom att kombinera dem hur som helst och i vilken ordning som helst,
4. avstå från att landa på en eller flera orter,
5. överföra trafik mellan sina luftfartyg var som helst på linjerna,
6. trafikera till en ort bakom vilken ort som helst inom dess territorium antingen genom att byta eller genom att inte byta luftfartyg eller flygnummer och tillhandahålla och marknadsföra till allmänheten sådan transittrafik,

7. göra mellanlandningar på vilken ort som helst inom eller utanför endera partens territorium,

8. transportera transittrafik genom den andra partens territorium,

utan geografiska begränsningar eller begränsningar i fråga om riktning, och utan att förlora sin rätt att bedriva trafik som annars tillåts enligt detta avtal, med undantag för flygningar som enbart transporterar frakt, förutsatt att flygförbindelsen betjänar en ort inom den parts territorium som utsett flygbolaget.

Del 4

Frakttrafik

De flygbolag som utsetts av Jamaica får bedriva ren frakttrafik mellan Finland och vilken ort som helst eller vilka som helst orter och de flygbolag som utsetts av Finland får bedriva ren frakttrafik mellan Jamaica och vilken ort som helst eller vilka som helst orter.

Del 5

Byte av luftfartyg (change of gauge)

Vilket som helst utsett flygbolag får på vilket eller vilka avsnitt som helst av de ovan specificerade linjerna bedriva internationell lufttrafik utan begränsningar som gäller ändringar av typen eller antalet använda luftfartyg på någon ort på linjen, om, med undantag för flygningar som enbart transporterar frakt, på utgående luftfartyg transporten bortom en sådan ort är en fortsättning på en transport från det territorium som hör till den part som utsett flygbolaget, och i fråga om ankommande flygningar, om transporten till det territorium som hör till den part som utsett flygbolaget är en fortsättning på en transport från bortom en sådan ort.

BILAGA II

**Förteckning över medlemsstater i Karibiska gemenskapen (CARICOM) som det HÄN-
VISAS till i artikel 4 (Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd) och 5 (Återkal-
lande av trafik tillstånd permanent eller tillfälligt) i detta avtal**

Antigua och Barbuda
Samväldet Bahamas
Barbados
Belize
Samväldet Dominica
Grenada
Republiken Guyana
Haiti
Jamaica
Saint Kitts och Nevis
Saint Lucia
Saint Vincent och Grenadinerna
Republiken Surinam
Republiken Trinidad och Tobago

Bilaga III

Chartertrafiksverksamhet

1. Vardera partens utsedda flygbolag har rätt att bedriva internationell chartertrafik i enlighet med villkoren och flyglinjerna i bilaga I till eller från en eller flera orter inom den andra partens territorium antingen genom enkelriktad resa eller genom tur- och returresa till eller från en eller flera orter inom den andra partens territorium. Chartertrafik som omfattar flera destinationer är även tillåten. Ett eller flera flygbolag som utsetts kan dessutom bedriva chartertrafik, som avgår från den andra partens territorium eller riktar sig dit.

2. Ett utsett flygbolag som bedriver internationell lufttrafik i enlighet med denna bestämmelse ska följa den parts lagstiftning, bestämmelser och regler, från vars territorium den enkelriktade- eller tur- och returresan avgår, i den mån parten nu eller senare fastställer dem vara tillämpliga för denna trafik.

ANNEX I
ROUTE SCHEDULES

Section 1:
Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Jamaica.

BEHIND POINTS	FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Point	Any Point in Jamaica	Any Point	Any Point in Finland	Any Point

Section 2:
Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Finland

BEHIND POINTS	FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Point	Any Point in Finland	Any Point	Any Point in Jamaica	Any Point

Section 3:
Operational Flexibility

Each Designated Airline of either Party may, on any or all flights and at its option:

- (1) Operate flights in either or both directions;
- (2) Combine different flight numbers within one aircraft operation;
- (3) Serve behind, intermediate and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
- (4) Omit stops at any point or points;
- (5) Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;
- (6) Serve points behind any point in its Territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;
- (7) Make stop-overs at any point whether within or outside the Territory of either Party;
- (8) Carry transit traffic through the Territory of the other Party;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under the present Agreement; provided that, with the exception of all cargo, the service serves a point in the Territory of the Party designating the Airlines.

Section 4
All Cargo Services

The Designated Airline(s) of Jamaica may operate all-cargo services between Finland and any point or points and the Designated Airline(s) of Finland may operate all-cargo services between Jamaica and any point or points.

Section 5
Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any Designated Airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, the type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all cargo, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation from the Territory of the Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

List of CARICOM Member States Referred to in Articles 4 (Designation and Authorisation of Airlines) and 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorisations) of this Agreement

Antigua and Barbuda
Commonwealth of the Bahamas
Barbados
Belize
Commonwealth of Dominica
Grenada
Republic of Guyana
Haiti
Jamaica
St. Kitts and Nevis
St. Lucia
St. Vincent and the Grenadines
Republic of Suriname
Republic of Trinidad and Tobago

Annex III

Non-scheduled/Charter Operations

1. The Designated Airline(s) of each Party shall, in accordance with the terms of the Route Schedule at Annex I, be entitled to perform international non-scheduled air transportation to and from any point or points in the Territory of the other Party, either directly or with stop-overs en route, for one-way or round-trip carriage of any traffic to or from a point or points in the Territory of the other Party. Multi-destination charters shall also be permitted. In addition, Designated Airline(s) of one Party may operate charters with traffic originating in or destined for the Territory of the other Party.

2. Each Designated Airline performing air transportation under this provision shall comply with such laws, regulations and rules of the Party in whose Territory the traffic originates, whether on a one-way or round-trip basis, as that Party now or hereafter specifies shall be applicable to such transportation.