

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

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

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

Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där det bland annat bestäms 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 bestämmelser om sådana befrielser från vissa skatter, tullar och andra avgifter i fråga om internationell flygtrafik som överensstämmer med internationell praxis. Avtalet begränsar inte trafikvolymen eller rutterna mellan Finland och Kuba.

I propositionen ingår ett förslag till lag som syftar till att sätta i kraft de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Den föreslagna lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

Avtalet träder i kraft efter det att vardera partens interna rättsliga krav har uppfyllts. Parterna meddelar varandra genom utväxling av diplomatiska noter att dessa krav har uppfyllts. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det senaste meddelandet har tagits emot.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
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
DETALJMOTIVERING	6
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	6
2 LAGFÖRSLAG	8
3 IKRAFTTRÄDANDE.....	9
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING	9
4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna.....	9
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen	10
LAGFÖRSLAG	13
Lag om avtalet med Kuba om luftfart	13
FÖRDRAGSTEXT	14
BILAGA	35

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

Flygtrafiken mellan Finland och Kuba har hittills varit tämligen obetydlig. Det finns inte någon regelbunden direkt flygtrafik till Kuba, men researrangörer ordnar semestercharter till landet särskilt på vintern. Finnair ämnar med stöd av avtalet ordna direkta reguljärflyg mellan Finland och Kuba i november 2017.

I Kuba finns 10 internationella flygplatser och 11 flygplatser som är avsedda för flyg inom landet. Kubas viktigaste flygplats är Havannas internationella flygplats Jose Marti, som årligen betjänar över 4 miljoner passagerare. Jose Marti är huvudplatsen för Kubas nationella flygbolag, och därutöver opererar över 25 internationella flygbolag på flygplatsen.

I Kuba finns två statsägda flygbolag. Kubas största flygbolag Cubana (Cubana de Aviación S.A) har varit helt statsägt sedan 1959. Kubas andra flygbolag med internationella flyg, Aerogovia, flyger nästan enbart till Jamaica. De största flygbolagen som trafikerar till Kuba är Air France, American Airlines, KLM och Aeroflot Russian Airlines.

Till Kuba anländer årligen ca 7,7 miljoner internationella passagerare. År 2016 besökte ca 4 miljoner turister Kuba, vilket innebar en ökning på 13 % jämfört med året innan. Den största ökningen gällde turister från Förenta staterna. Också antalet turister från Kanada, Tyskland, Frankrike, Spanien och Storbritannien ökade år 2016 jämfört med året innan.

Finland och Kuba paraferade det bilaterala luftfartsavtalet den 2 augusti 2016 i Havanna i samband med bilaterala förhandlingar om luftfartsavtalet. Avtalet undertecknades i Havanna den 14 mars 2017. Finland har inte tidigare haft något bilateralt luftfartsavtal med Kuba.

2 EU-lagstiftningen

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

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

tet 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 29 september 2016 godkänt förhandlingsresultatet mellan Finland och Kuba. Avtalet innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet. Artiklarna 1–5, 7–10 och 14–21 samt bilagan hör helt eller delvis till medlemsstatens behörighet. Unionslagstiftningen och den nationella lagstiftningen på det område som avtalet gäller behandlas nedan i propositionens detaljmotivering och i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

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

Avtalet gör det möjligt att utveckla lufttrafikförbindelserna och luftfartsmarknaden mellan länderna. Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där man bl.a. avtalar om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse lufttrafikföretag att använda de rättigheter att bedriva trafik som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs lufttrafikföretagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Avtalet är i enlighet med målen för Finlands luftfartspolitik ett liberalt avtal. Bestämmelserna i avtalet erbjuder båda ländernas trafikidkare ömsesidig frihet att bedriva lufttrafik mellan länderna och genom dem. Trafikering från dem till tredjeländer och möjligheten för passagerare att göra uppehåll på en mellanliggande destination förutsätter uttryckligt godkännande av luftfartsmyndigheterna.

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 Kuba. Flygtrafiken mellan Finland och Kuba förväntas fortsätta på en blygsam nivå, varför avtalet inte har några betydande företagskonsekvenser på kort sikt.

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

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

5 Beredningen av propositionen

Finland och Kuba förhandlade om ett bilateralt luftfartsavtal den 1–2 augusti 2016 i Havanna i Kuba, och avtalet paraferades i samband med förhandlingarna. Europeiska kommissionen godkände förhandlingsresultatet den 29 september 2016 i enlighet med förordningen om yttre förbindelser. Avtalet undertecknades i Havanna den 14 mars 2017.

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag. Utlåtanden om utkastet till proposition begärdes av utrikesministeriet, justitieministeriet, finans-

ministeriet, Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket samt av de organisationer som är medlemmar i flygtrafiksnätverket.

Utrikesministeriet konstaterade i sitt utlåtande att man förhöll sig positivt till propositionen och föreslog att det skulle tas under övervägande att propositioner som gäller statsfördrag med samma innehåll i fortsättningen kunde sammanslås till att behandlas i samma regeringsproposition. Utrikesministeriet föreslog vissa preciseringar av de avsnitt som gäller propositionens ikraftträdande, behovet av riksdagens samtycke, behandlingsordningen samt lagförslaget. Dessutom uppmärksammade utrikesministeriet uppgifterna om undertecknande och det språk på vilket avtalstexten publiceras. De preciseringar som föreslogs av utrikesministeriet har beaktats som sådana vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Centralhandelskammaren förhöll sig positiv till regeringens proposition och anser att avtalet är förenligt med näringslivets intressen.

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

Justitieministeriet och finansministeriet hade inget att anföra om propositionen.

De övriga medlemmarna i flygtrafiksnätverket hade inga kommentarer om propositionen.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

I avtalets ingress konstaterar Finland och Kuba bl.a. att de önskar öka serviceutbudet i den internationella lufttrafiken. Parterna framhåller att de önskar tillgodose bästa möjliga flygsäkerhet och luftfartsskydd och underlätta utvidgningen av internationella flygtrafikmöjligheter. Av artiklarna i avtalet överensstämmer artiklarna 3.2 a, 4.1 a och 10 med EU:s modellklausuler. Artiklarna 8, 12.7, 13.3 och 13.4 grundar sig på EU:s referensklausuler.

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

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

Artikel 3. Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd. I artikeln fastställs att parterna på diplomatisk väg kan utse flygbolag att sköta överenskommen trafik. Artikel 3.2 a baserar sig på EU:s modellklausuler och gör det möjligt att utse ett i Finland etablerat EU-bolag att bedriva trafik från Finland. Artikel 3.2 b gör det möjligt att utse ett i Kuba etablerat LACAC-bolag att bedriva trafik från Kuba. I artikeln begränsas ägandet av flygbolag som är etablerade i Kuba. När ett flygbolag har utsetts och beviljats trafiktillstånd, kan det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att det iakttar alla tillämpliga bestämmelser i avtalet. I Finland föreskrivs det om beviljande av trafiktillstånd och om de nationella myndigheternas behörighet i samband med detta i 6 kap. i luftfartslagen (864/2014).

Artikel 4. Återkallande av tillstånd. Enligt artikeln kan en part återkalla ett trafiktillstånd eller begränsa det, om de villkor för beviljande av tillstånd som nämns i artikel 3 inte uppfylls eller om flygbolaget har försummat att iaktta de lagar och föreskrifter som anges i artikel 5 i avtalet. Artikel 4.1 a baserar sig på EU:s modellklausuler. Om det inte är nödvändigt att återkalla ett trafiktillstånd eller begränsa rättigheterna att bedriva trafik för att hindra fortsatt överträdelse av lagar eller föreskrifter, får en sådan rätt inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra partens luftfartsmyndigheter. Sådant samråd ska inledas inom femton (15) dagar efter det att en begäran om samråd har framställts eller i enlighet med vad som annars har överenskommits mellan parterna.

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

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

Artikel 7. Bestämmelser om kapacitet. Enligt artikeln ska parterna i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler ge flygbolagen rättvisa och lika möjligheter att bedriva lufttrafik.

Flygbolagen har rätt att fastställa turtätheten och kapaciteten i fråga om lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden.

Enligt artikel 7.5 kan parternas luftfartsmyndigheter förutsätta att den andra partens luftfartsmyndighet ska lämna statistik om flygtrafiken,

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

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

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

Artikel 10. 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 unionslagstiftningen inte på något sätt begränsat flygbolagens möjligheter att själva tillhandahålla markttjänsterna på flygplatserna. Bestämmelser om markttjänster finns i 8 kap. i luftfartslagen.

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

Parterna ska inom sitt territorium främja samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna och de flygbolag som använder tjänsterna och anläggningarna och uppmuntra dem att utbyta den information som behövs för att reda ut att avgifterna är skäliga. Vid tvistlösning enligt artikel 16 anses en part inte ha brutit mot bestämmelserna i artikel 11, utom i det fall att den har försummat att inom skälig tid granska den avgift eller den praxis som den andra parten klagat över eller försummar att efter en sådan granskning rätta en avgift eller praxis som strider mot artikeln.

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

I enlighet med EU-modellklausulen föreskrivs det i artikel 12.7 att bestämmelserna i artikeln ska tillämpas också i det fallet att Finland har utsett ett sådant flygbolag i fråga om vilket myndighetstillsynen utövas av en annan medlemsstat i Europeiska unionen. I Finland är Trafiksäkerhetsverket den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten. Bestämmelser om Trafiksäkerhetsverkets myndighetsuppgifter som gäller luftfart finns i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) och i luftfartslagen.

Artikel 13. Luftfartsskydd. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs i artikeln om åtgärder som den andra parten får vidta om den märker brister i säkerheten eller annars har behov av att samråda om säkerhetsföreskrifter med den andra parten. Artikel 13.3 och 13.4

motsvarar EU-modellklausulen. I artikel 13.3 bestäms på motsvarande sätt om LACAC-medlemsländers bolag.

Artikel 14. *Intermodala transporttjänster.* I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln om rätten för flygbolag att i samband med internationell lufttransport använda land- eller sjötransport. Parterna kan förutsätta att arrangemangen ska godkännas av den egna luftfartsmyndigheten.

Artikel 15. *Rättvis konkurrens.* I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att vardera parten vid behov ska vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförfaranden som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrenssituationen för det eller de flygbolag som utsetts av den andra parten. I Finland finns nationella bestämmelser om frågan i konkurrenslagen (948/2011). I 3 § i konkurrenslagen anges det att när en konkurrensbegränsning kan påverka handeln mellan Europeiska unionens medlemsstater tillämpas också bestämmelserna i artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

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

Enligt artikel 16.7 ska utgifterna för skiljeförfarandet delas lika mellan parterna.

Artikel 17. *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 18. *Multilaterala konventioner.* I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om att multilaterala konventioner om lufttrafik som träder i kraft för vardera parten är primära i förhållande till detta avtal.

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

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

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

2 Lagförslag

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

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

3 Ikraftträdande

Enligt artikel 21 i avtalet träder avtalet i kraft efter det att vardera partens interna rättsliga krav har uppfyllts. Parterna meddelar varandra genom utväxling av diplomatiska noter att dessa krav har uppfyllts. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts. Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna

Genom förordningen om yttre förbindelser har man skapat en mekanism genom vilken Europeiska unionen under vissa villkor tillåter att medlemsstaten ingår luftfartsavtal som med tanke på sitt innehåll till vissa delar hör till unionens exklusiva behörighet. Medlemsstaten förhandlar och ingår avtal med ett tredjeland under eget namn också till den del behörigheten i regel hör till unionen. Med hänsyn till förordningen om yttre förbindelser är det alltså inte fråga om ett traditionellt blandat avtal som innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet och där både unionen och dess medlemsstater är parter. Det är inte heller fråga om ett sådant avtal som 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.

Största delen av denna lagstiftning består av förordningar som är direkt bindande. 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 Kuba är bl.a. förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (nedan EASA-förordningen), förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, förordning (EG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (nedan slot-förordningen), förordning (EG) nr 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster samt förordning (EU) nr 598/2014 som gäller rapportering av händelser. Dessutom har bestämmelser på direktivnivå antagits bl.a. om marktjänster (96/67/EEG, nedan direktivet om marktjänster) samt om flygplatsavgifter (2009/12/EG, nedan direktivet om flygplatsavgifter). På basis av detta hör åtminstone bestämmelserna i artiklarna 1, 3.2 a, 4.1 a, 5–6, 8.1 och 8.2, delvis 9, 10, 11.1 och 11.2, 12, 13, 14 samt 15 till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. Bakgrunden till rättsakterna är artikel 49 om etableringsfrihet i EUF-fördraget och bestämmelserna i för-

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

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

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

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

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

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

I artikel 7 bestäms om flygtrafikens kapacitet och om lämnande av statistik. Enligt 66 § i luftfartslagen kan Trafiksäkerhetsverket fastställa platsutbudet och tidtabellerna för den regel-

bundna flygtrafiken. Bestämmelserna i fråga gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör därför till området för lagstiftningen.

I artikel 8 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. Trafiksäkerhetsverket fastställer enligt 66 § i luftfartslagen vid behov transportavgifterna för den regelbundna flygtrafiken. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och är viktiga med tanke på den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Sålunda hör bestämmelserna i artikel 8 till området för lagstiftningen och om dem föreskrivs det i 6 kap. i luftfartslagen.

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

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

I artikel 11 bestäms det om användaravgifter. Artikel 11.1 och 11.2 grundar sig på den unionslagstiftning som det redogörs för ovan och som delvis har genomförts genom nationell lagstiftning. Bestämmelserna i artikel 11.1 och 11.2 ingår i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter. Artiklarna 11.3 och 11.4 innehåller inte bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

Artikel 12, som gäller flygsäkerhet, hänför sig till Trafiksäkerhetsverkets behörighet att som nationell civil luftfartsmyndighet utöva tillsyn över flygsäkerheten. Bestämmelser om detta finns i lagen om Trafiksäkerhetsverket och i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i artikel 12.4 kan anses höra till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i den bestäms om individens rättigheter och skyldigheter.

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

Avtalets artikel 14 om intermodala transporttjänster kan kräva godkännande av myndigheterna. Artikeln innehåller bestämmelser om individens rättigheter och skyldigheter.

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

I artikel 16 finns det bestämmelser om förmedlings- och förlikningsförfaranden, och lösningarna i dessa är bindande för parterna i tvisten. Vid förmedlingsförfarandet kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen bli avgjorda och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller tvistlösning är inte enligt regeringens bedömning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen för avtalet.

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

Bilagan till avtalet innehåller bestämmelser av en mer teknisk natur som kompletterar dessa bestämmelser bl.a. om flyglinjer och marknadsföringssamarbete. Enligt regeringens uppfattning innebär delegeringsbestämmelsen i artikel 17.2 inte något bemyndigande att avtala om ändringar som påverkar de i artikel 2 avsedda huvudförpliktelsernas natur eller syften. Bemyndigandet är inte obegränsat och i bemyndigandet samt i själva avtalet nämns de myndigheter som kan avtala om ändringar. Förfarandet motsvarar dessutom den internationella praxis som länge och allmänt iakttagits inom luftfartsbranschen. Avtalet kan inte anses innehålla bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. i grundlagen. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet sålunda godkännas med enkel majoritet och förslaget till ikraftträdandelag behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner det i Havanna den 14 mars 2017 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och republiken Kubas regering om luftfart.

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

Lagförslag

Lag

om avtalet med Kuba om luftfart

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Havanna den 14 mars 2017 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och republiken Kubas 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 14 december 2017

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

Fördragstext

AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH REPUBLIKEN KUBAS REGERING OM LUFTFART

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CUBA

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

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

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

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

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

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

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

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

som önskar ge flygbolagen möjlighet att erbjuda den resande och transporterande allmänheten olika servicealternativ och uppmuntra enskilda flygbolag att utveckla och genomföra innovativ och konkurrenskraftig prissättning,

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

har enats om följande:

Have agreed as follows:

Artikel 1

ARTICLE 1

Definitioner

Definitions

Om inget annat anges, avses i detta avtal med

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

1. "luftfartsmyndigheter" i fråga om Republiken Finlands regering Finlands civila

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the Government of the Republic of

luftfarsmyndighet och i fråga om Republiken Kubas regering kommunikationsministeriet eller i fråga om vardera parten andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som för närvarande sköts av nämnda myndigheter eller liknande uppgifter,

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

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

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

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

6. "territorium" i fråga om Finland vad som anges om det i artikel 2 i konventionen och i fråga om Kuba dess hela nationella territorium, som består av ön Kuba, ön La Juventad, andra öar och närliggande rev, inre territorialvatten och i lag fastställda territorialhavsområden och lufttrummet ovanför dessa,

7. "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "flygbolag" och "landning för andra än trafikkändamål" vad som anges om dem i artikel 96 i konventionen,

Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of the Government of the Republic of Cuba, the Ministry of Transport or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;

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

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

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

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

6. "Territory" In case of Finland has the meaning specified in Article 2 of the Convention: and in case of Cuba: means the entire national territory, comprised of the Island of Cuba, the Island of La Juventud, the other islands and adjacent keys, the internal waters, and the territorial seas on the expanse established by the law, and the air space extending over these:

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

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

9. "Europeiska unionens grundfördrag" fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

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

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

Artikel 2

Beviljande av rättigheter

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

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

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

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

ARTICLE 2

Grant of Rights

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

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

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

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

Artikel 3

Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd

1. Vardera parten har rätt att utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik samt att återkalla eller ändra ett sådant utseende. Utseendet ska ske skriftligen och den andra parten ska meddelas om detta på diplomatisk väg.

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

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Finland

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

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

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Kuba är att

i) bolaget har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Republiken Kuba och innehar ett drifttillstånd som utfärdats av en medlemsstat i Latinamerikanska kommissionen för civil luftfart (Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, LACAC) och har tillstånd utfärdat i enlighet med Republiken Kubas lagstiftning,

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

iii) det utsedda flygbolaget ägs och fortsättningsvis kommer att ägas, direkt eller genom majoritetsinnehav, av Republiken Kuba eller LACAC:s medlemsstater eller deras

ARTICLE 3

Designation and Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels.

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

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

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

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

b) in the case of an airline designated by the Cuba:

(i) it has main offices in the territory of the Republic of Cuba, has received a valid Air Operator's Certificate from a LACAC Member State, and is holder of a licence in accordance with the applicable law of the Republic of Cuba; and

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

(iii) the designated airline is owned and shall continue to be owned directly or through majority ownership by the Republic of Cuba or LACAC Member States and/or

medborgare och hela tiden faktiskt kontrolleras av dessa stater och/eller medborgare,

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

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

Artikel 4

Återkallande av tillstånd

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

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Finland

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

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

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

i) bolaget inte har ett verksamhetsställe i Republiken Kuba eller inte innehar ett giltigt drifttillstånd som utfärdats av en medlemsstat i LACAC eller tillstånd utfärdat i enlighet med Republiken Kubas lagstiftning, eller

ii) den medlemsstat i LACAC som har utfärdat drifttillståndet inte utövar eller upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget eller den luftfartsmyndighet som svarar för tillsynen inte är tydligt angiven i

their national, and shall at all times be effectively controlled by such states and/or such nationals;

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

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

ARTICLE 4

Revocation of Authorisation

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

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

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

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

b) in the case of an airline designated by the Republic of Cuba:

(i) the airline does not have offices in the territory of the Republic of Cuba or has not received a valid Air Operator's Certificate from one of the LACAC Member States, or is not a holder of a licence in accordance with the applicable law of the Republic of Cuba; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the LACAC Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly

samband med utseendet, eller

iii) flygbolaget inte ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, eller faktiskt kontrolleras av Republiken Kuba eller LACAC:s medlemsstater och/eller Kubas eller LACAC:s övriga medlemsstaters medborgare,

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

2. Om ett omedelbart återkallande av tillstånd eller begränsande av rättigheter enligt punkt 1 i denna artikel inte är nödvändigt för att hindra fortsatt överträdelse av lagar och/eller föreskrifter, får en sådan rättighet inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra partens luftfartsmyndigheter. Sådant samråd ska inledas inom femton (15) dagar efter det att en begäran om samråd har framställts eller i enlighet med vad som annars har överenskommits mellan parterna.

Artikel 5

Tillämpning av lagar och föreskrifter

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

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

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

identified in the designation; or

(iii) the designated airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by the Republic of Cuba or LACAC Member States and/or nationals of Cuba or other LACAC Member States;

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

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

ARTICLE 5

Application of Laws and Regulations

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

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

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence, smuggling of narcotics and air pira-

ar, smuggling av narkotika och flygplanskapningar.

4. 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.

cy, be subject to no more than a simplified control.

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

Artikel 6

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, eller att de förbrukas i de berörda luftfartygen vid flygningar över nämnda territorium.

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

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

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

c) bränsle, smörjolja och tekniska kon-

ARTICLE 6

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

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

2. 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 tech-

sumtionsförnödenheter 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 då luftfartyget flyger över den förstnämnda parts territorium där de tagits ombord på luftfartyget,

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 sagda myndigheters uppsikt tills de åter förs ut från territoriet eller andra åtgärder i fråga om dem vidtas enligt tullbestämmelserna.

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

6. De undantag som anges i denna artikel 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.

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

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

6. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated 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.

Artikel 7

Bestämmelser om kapacitet

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

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

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

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

5. En parts luftfartsmyndigheter lämnar eller ser till att flygbolagen på begäran lämnar till den andra partens luftfartsmyndigheter statistik i den utsträckning som skäligen behövs enligt partens lagar och föreskrifter.

ARTICLE 7

Capacity provisions

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing and selling the international air services covered by this Agreement.

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

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

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

5. The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply, or cause the airlines to supply, the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes subject to the laws and regulations of each Contracting Party.

Artikel 8

Prissättning

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

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

2. Vardera parten får 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. Ett krav på att vardera partens flygbolag meddelar priserna ska framföras senast trettio (30) dagar före den tidpunkt priserna är avsedda att tas i bruk. I enstaka fall kan en kortare tidsfrist än normalt tillåtas för meddelandet. Ingendera parten får kräva att den andra partens utsedda flygbolag ska meddela de priser som charterbeställaren tar ut av allmänheten, om det inte på icke-diskriminerande grunder är nödvändigt i informationssyfte.

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

4. Om en part anser att ett pris som avses bli tillämpat av ett flygbolag som utsetts av den andra parten för internationell lufttransport strider mot principerna i punkt 1 i denna artikel, ska den begära samråd och meddela den andra parten orsakerna till sitt missnöje så snart som möjligt. Samråd ska hållas senast trettio (30) dagar efter det att

ARTICLE 8

Pricing

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

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

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by a designated airline of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification or filing, by a designated airline of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

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

4. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the

begäran har tagits emot. Parterna ska samarbeta för att säkerställa att de uppgifter som behövs för ett motiverat avgörande finns till hands. Om parterna når samförstånd om det pris som anmälan om missnöje gäller, gör vardera parten sitt yttersta för att genomföra detta avtal. Om ett ömsesidigt avtal inte uppnås, blir det tidigare priset gällande.

reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

Artikel 9

Representation av flygbolaget och försäljning

1. En parts utsedda flygbolag har rätt att inom den andra partens territorium, inom ramen för de lagar och föreskrifter som är gällande där, inrätta och upprätthålla sådana kontor samt sådan administrativ, kommersiell och teknisk personal som behövs för flygbolagets verksamhet.

2. Flygbolagen har rätt att sälja transporttjänster i det berörda territoriets valuta antingen direkt eller, om flygbolagen så önskar, genom ombud enligt nationella lagar och föreskrifter. Vardera parten ska avhålla sig från att begränsa rätten för flygbolag som utsetts av den andra parten att sälja, och för någon person att köpa, sådana transporttjänster.

3. Parterna ska bevilja den andra partens utsedda flygbolag rätten att fritt omvandla nämnda bolags inkomstöverskott till sitt hemområde enligt gällande valutaväxlingsbestämmelser i det territorium där inkomsterna intjänats. Omvandlingen av inkomsterna för båda parternas utsedda flygbolag i en annan valuta görs enligt valutaväxlingsbestämmelser i det territorium där inkomsterna intjänats.

ARTICLE 9

Airline Representation and Sales

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to establish and maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. Each airline shall have the right to sell transportation services either directly, or at the airlines discretion, through an agent in the currency of that territory, subject to national laws and regulations. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of a designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

3. Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right to freely transfer to its home territory the excess sums of receipts over expenditures in accordance with the foreign exchange regulation in force, in territory of which receipts are earned. The conversion of receipts of the designated airlines of both Contracting Party into foreign currency shall

be done in accordance with the foreign exchange regulation in force, in territory of which receipts are earned

Artikel 10

ARTICLE 10

Markttjänster

Ground handling

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

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

Artikel 11

ARTICLE 11

Användaravgifter

User Charges

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

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

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

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

belagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas och förvaltas effektivt och ekonomiskt.

3. Parterna ska inom sitt territorium främja samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna och de flygbolag som använder tjänsterna och anläggningarna och uppmuntra de behöriga myndigheterna eller organen och flygbolagen att utbyta den information som kan behövas för en noggrann granskning av om avgifterna är skäligen i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel. Parterna ska uppmuntra de behöriga myndigheter som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg meddela användarna om varje föreslagen ändring av användaravgifterna, så att användarna får möjlighet att uttrycka sin åsikt innan någon ändring görs.

4. Vid tvistlösning enligt artikel 16 anses en part inte ha brutit mot bestämmelserna i denna artikel om den inte

i) underlåter att inom skälig tid granska den avgift eller det förfarande som den andra parten har framfört klagomål över, eller

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

Artikel 12

Flygsäkerhet

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

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

an efficient and economic basis.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 16 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless

(i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or

(ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 12

Flight Safety

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

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

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

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

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

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

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

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

shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with those standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

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

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

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

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

7. 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

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

the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that third State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Artikel 13

Luftfartsskydd

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

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 flygtrafik, samt varje annat hot som riktar sig mot säkerheten inom den civila luftfarten.

3. Parterna ska som ett minimikrav handla i enlighet med de bestämmelser och de tekniska krav om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsor-

ARTICLE 13

Aviation Security

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

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

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

ganisationen och intagits som bilagor till konventionen i den omfattning sådana bestämmelser och krav är tillämpliga för parterna. Parterna ska kräva att operatörer av sådana luftfartyg som införts i deras register eller sådana luftfartygsoperatörer vars huvudsakliga verksamhetsställe eller stadigvarande hemort är inom den ena partens territorium eller som är etablerade inom Finlands territorium i enlighet med Europeiska unionens grundfördrag och fått operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk samt de som upprätthåller flygplatser inom deras territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser om luftfartsskydd; på ömsesidig basis agerar i fråga om Republiken Kuba sådana luftfartygsoperatörer som är etablerade inom en medlemsstat i LACAC och som har beviljats tillstånd enligt lagstiftningen i den berörda medlemsstaten i LACAC. Inom båda parternas territorium ska de som driver flygplatser följa säkerhetsbestämmelserna i denna punkt.

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

5. När det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för ett sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser eller anläggningar för

tion Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or are established in the territory of Finland under the EU Treaties and have received an operating licence in accordance with European Union law act in conformity with such aviation security provisions; reciprocally in the case of the republic of Cuba, operators of aircraft which are established in the territory of any LACAC Member State and have received an operating licence in accordance with law applicable in that LACAC Member State. The operators of airports in the territory of both Contracting Parties act in conformity with security provisions mentioned above in this paragraph.

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

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitat-

flygtrafiktjänst, ska parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

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

ing communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

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

Artikel 14

Intermodala transporttjänster

Utsedda flygbolag får utnyttja intermodal transport och parterna kan kräva att den ska godkännas av luftfartsmyndigheterna.

Artikel 15

Rättvis konkurrens

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

ARTICLE 14

Intermodal Services

Each designated airline may use intermodal transportation and each Contracting Party may require it to be approved by its aeronautical authorities.

ARTICLE 15

Fair competition

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

Artikel 16

Samråd och tvistlösning

1. Om det uppstår en tvist mellan parterna om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, ska parterna i första hand försöka avgöra tvisten genom samråd.

2. Om parterna inte lyckas komma till ett avgörande genom samråd, kan de komma överens om att föra tvisten till en skiljeman för avgörande eller, på begäran av den ena parten, till en skiljedomstol som består av tre skiljemän, av vilka parterna utnämner var sin skiljeman och de två skiljemännen utser en tredje.

3. Parterna ska utse en skiljeman inom sextio (60) dagar från det att en part av den andra parten har mottagit en på diplomatisk väg framställd begäran om biläggande av tvisten med hjälp av en skiljedomstol. Den tredje skiljemannen ska utses inom sextio (60) dagar från denna tidpunkt.

4. Om en av parterna inte utser en skiljeman inom den angivna tiden, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den angivna tiden, får någondera av parterna begära att ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd gör utnämningen av den skiljeman eller de skiljemän som behövs. I detta fall ska den tredje skiljemannen vara medborgare i ett tredjeland och verka som ordförande i skiljedomstolen och besluta om platsen för skiljeförfarandet. Om ordföranden anser att det land vars medborgare han eller hon är inte kan anses vara opartiskt i förhållande till tvisten, ska skiljemannen eller skiljemännen utses av den vice ordförande i rådet som har flest tjänsteår och som inte är jävig av samma anledning. Skiljedomstolen fastställer sitt avgörande med majoritet.

5. Parterna förbinder sig att iaktta ett beslut som fattats enligt punkt 2 i denna artikel.

ARTICLE 16

Consultations and Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated.

3. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

4. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the third arbitrator is not appointed within in the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a state, which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointments. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

5. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

6. Om någondera parten underlåter att iaktta ett avgörande enligt punkt 2 i denna artikel, får den andra parten begränsa de rättigheter som parten med stöd av detta avtal beviljat den part eller det utsedda bolag som underlåtit att iaktta avgörandet eller återkalla rättigheterna för viss tid eller permanent.

7. Skiljedomstolens utgifter, inbegripet skiljemännens arvoden och utgifter, ska delas lika mellan parterna. Alla utgifter som ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd ådrar sig i samband med de förfaranden som avses i punkt 4, ska anses utgöra en del av skiljedomstolens utgifter.

Artikel 17

Ändring av avtalet

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

2. Trots vad som bestäms i punkt 1 i denna artikel kan ändringar som endast hänför sig till bilagan avtalas genom en överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter, och de träder i kraft i enlighet med vad som dessa myndigheter överenskommer enligt sina nationella lagar och föreskrifter.

Artikel 18

Multilateral konventioner

Om en multilateral konvention om lufttrafik träder i kraft för vardera avtalsslutande

6. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to a designated airline in default.

7. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph (4) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

ARTICLE 17

Amendments

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

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective as agreed between them subject to their national laws and regulations.

ARTICLE 18

Multilateral Conventions

If any multilateral convention concerning air transportation enters into force in respect of

parten, ska bestämmelserna i den ha företräde i förhållande till detta avtal. Samråd i enlighet med artikel 16 i detta avtal kan tillgripas i syfte att avgöra i vilken mån detta avtal berörs av bestämmelserna i det nämna multilaterala avtalet.

both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Artikel 19

Uppsägning av avtalet

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

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

ARTICLE 19

Termination

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

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

Artikel 20

Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen

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

ARTICLE 20

Registration with ICAO

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

Artikel 21

Ikraftträdande

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

ARTICLE 21

Entry into force

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

this Agreement have been completed.

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

Upprättat i två exemplar i Havana den 14 mars 2017 på spanska, finska, svenska och engelska språken, vilka alla texter är lika giltiga. I fall av tolkningsskiljaktighet ska den engelska texten gälla.

Kimmo Lähdevirta
För Republiken Finlands regering

Alfredo Pablo Cordero Puig
För Republiken Kubas regering

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

Done in duplicate at Havana this 14 day of March 2017 in the Spanish, Finnish, Swedish and English languages, all texts being equally authentic. In the case of differences in interpretation of provisions of this Agreement the English text shall prevail.

Kimmo Lähdevirta
For the Government of the Republic of Finland

Alfredo Pablo Cordero Puig
For the Government of the Cuba

BILAGA

till avtalet mellan Republiken Finlands regering och Republiken Kubas regering

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

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

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

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

Utsedda flygbolag får utöva femte frihetens trafikrättigheter på mellanliggande orter och/eller orter som ligger bortom destinationsorten endast om båda parternas luftfartsmyndigheter har avtalat om detta och godkänt det på förhand.

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

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

De ovannämnda föreskrifterna förutsätter dock

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

ANNEX

to the Air Services Agreement between the Government of Finland and the Government of Cuba

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

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any points in Cuba	Any points	Any points in Finland	Any points

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

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any points in Finland	Any points	Any points in Cuba	Any points

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

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

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

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

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