

## RP 189/2013 rd

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

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner avtalet mellan Republiken Finlands regering och Förenade Arabemiratens regering om luftfart samt antar lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen.

Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där man bland annat avtalar om hur och under vilka förutsättningar de avtalslutande parterna kan utse lufttrafikföretag att använda de trafikrättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs lufttrafikföretagens rättigheter när de bedriver trafik. Dessutom innehåller avtalet sådana befrielser från vissa skatter, tullar och andra avgifter i fråga om internationell flygtrafik som överensstämmer med internationell praxis.

I avtalet föreslås det att flygtrafiken mellan Finland och Förenade Arabemiraten ska vara helt fri, dvs. att lufttrafikföretagen i ingetdera av länderna ska omfattas av några begränsningar avseende trafikmängd eller flyglinjer.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Den föreslagna lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÄN MOTIVERING .....	3
1 NULÄGE .....	3
2 EUROPEISKA UNIONENS LAGSTIFTNING.....	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	5
4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företag.....	5
4.2 Miljökonsekvenser .....	5
4.3 Andra konsekvenser .....	5
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	5
DETALJMOTIVERING .....	6
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH DESS FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND .....	6
2 LAGFÖRSLAG .....	13
3 IKRAFTTRÄDANDE .....	13
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ..	13
4.1 Kompetensfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna .....	13
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen .....	16
4.3 Behandlingsordning .....	18
LAGFÖRSLAG .....	20
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det med Förenade Arabemiraten upprättade avtalet om luftfart.....	20
FÖRDRAGSTEXT .....	21
BILAGA I.....	46
BILAGA II.....	48

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

Flygtrafiken mellan Finland och Förenade Arabemiraten har i främsta hand bestått av charterflygtrafik i form av semesterflyg till Dubai. För närvarande har Finnair Abp tre direkta reguljära tur- och returflyg per vecka från Helsingfors-Vanda flygplats till Dubai. Finska flygbolag har visat intresse för att utvidga trafiken till Förenade Arabemiraten. Turismen från Europa till Förenade Arabemiraten och i synnerhet Dubai uppskattas öka kraftigt under de närmaste åren, eftersom landet i stor utsträckning har satsat på att utveckla tjänster i anslutning till turism. Förenade Arabemiraten har i förhållande till många andra arabstater en exceptionellt mångsidig ekonomi, som inte helt och hållet är beroende av produktionen av olja och naturgas. Landet och i synnerhet dess kommersiella centrum Dubai har utvecklats som en knutpunkt för näringslivet vid Persiska viken och som rese mål (bland annat världens högsta byggnad Burj al-Arab-hotellet och de artificiella palmöarna vid kusten).

För närvarande färdas inemot 40 miljoner passagerare årligen via Förenade Arabemiratens största flygplats, som finns i Dubai. Dubai är en viktig mellanlandningsplats för resenärer som färdas till Mellanöstern samt från Asien och Australien till Europa, Nordamerika och Afrika. Vid sidan om passagerartrafiken hanterar flygplatsen i Dubai årligen flera miljoner ton fraktgods. Utöver flygplatsen i Dubai finns det 41 flygplatser i Förenade Arabemiraten. Den näst största flygplatsen efter Dubai är flygplatsen i huvudstaden Abu Dhabi med något under 10 miljoner passagerare per år. Förenade Arabemiratens största flygbolag är Emirates Ltd, som för närvarande är världens näst största flygbolag och kontinuerligt visar växande passagerarmängder, och bolaget har som mål att inom de närmaste åren bli världens största flygbolag.

Finland har inte tidigare haft något bilateralt luftfartsavtal med Förenade Arabemiraten. Avtalsförhandlingarna mellan luftfartsmyndigheterna i Finland och Förenade Arabemiraten har pågått sedan 2004. Förenade Arabemiraten har ett gällande bilateralt luftfartsavtal med flera medlemsstater i Europeiska unionen.

Europeiska unionens domstol har fastställt att unionen har exklusiv behörighet i vissa frågor som hänför sig till luftfartsavtal. Eftersom avtalens substans hör delvis till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet har Europaparlamentet och rådet antagit en förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredjeländer (nedan förordningen om yttre förbindelser). Genom förordningen har ett samarbetsförfarande inrättats mellan medlemsstaterna och kommissionen för att säkerställa att avtalen harmoniserar med unionens lagstiftning. Enligt förordningen kan en medlemsstat ingå ett luftfartsavtal med ett tredjeländer, om avtalet innehåller de standardklausuler som avses i förordningen för att säkerställa att medlemsstaternas flygbolag behandlas likvärdigt. Enligt förordningen om yttre förbindelser ska medlemsstater när de ingår luftfartsavtal med tredjeländer meddela förhandlingsresultatet till kommissionen. Kommissionen ger tillstånd att ingå avtalet om det innehåller de relevanta standardklausulerna. Kommissionen har den 13 december 2011 godkänt förhandlingsresultatet mellan Finland och Förenade Arabemiraten.

Unionslagstiftningen på det område som avtalet gäller behandlas nedan i avsnittet som gäller behovet av riksdagens samtycke.

### 2 Europeiska unionens lagstiftning

Internationella luftfartsförbindelser mellan medlemsstater och tredjeländer har av tradition reglerats genom bilaterala luftfartsavtal, genom bilagor till dem och genom andra bi-

laterala och multilaterala överenskommelser i detta sammanhang. Enligt de domar som Europeiska unionens domstol meddelat i målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98 har unionen exklusiv behörighet när det gäller vissa frågor i sådana avtal. Till följd av domarna ska alla nuvarande bilaterala avtal mellan medlemsstater och tredjeländer som står i strid med EU-rätten ändras eller ersätts 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 förordningen om yttre förbindelser. Genom förordningen har ett samarbetsförfarande inrättats mellan medlemsstaterna och kommissionen för att säkerställa att avtalen harmonierar med unionens lagstiftning. Medlemsstaterna ska på förhand meddela kommissionen sina avsikter att inleda förhandlingar med tredjeländer samt uppgifter om vilka bestämmelser i avtalet förhandlingarna gäller och vilket som är syftet med förhandlingarna samt alla andra uppgifter av betydelse. Kommissionen ska vid behov kallas att delta i förhandlingarna som observatör. Enligt förordningen kan en medlemsstat ingå ett luftfartsavtal med ett tredjeland, om avtalet innehåller de standardklausuler som avses i förordningen och som medlemsstaterna och kommissionen tillsammans gjort upp och fastställt för att säkerställa att medlemsstaternas flygbolag behandlas likvärdigt. Enligt förordningen om yttre förbindelser ska medlemsstater när de ingår luftfartsavtal med tredjeländer meddela förhandlingsresultatet till kommissionen. Kommissionen ger tillstånd att ingå avtalet om det innehåller de relevanta standardklausulerna. Om avtalet inte innehåller standardklausulerna, ska avtalet behandlas i enlighet med det kommittéförfarande som avses i förordningen om yttre förbindelser, under förutsättning att avtalet inte är till skada för ändamålet och syftet med unionens gemensamma luftfartspolitik. Medlemsstaten får provisoriskt tillämpa avtalet i avvaktan på resultatet av detta förfarande. Europeiska kommissionen har den 13 december 2011 godkänt förhandlings-

resultatet mellan Finland och Förenade Arabemiraten.

I punkt 4.1 behandlas det mer detaljerat i vilken utsträckning bestämmelserna i avtalet hör till Europeiska unionens behörighet.

### **3 Målsättning och de viktigaste förslagen**

Syftet med regeringspropositionen är att sätta i kraft avtalet mellan Finland och Förenade Arabemiraten om luftfart. Det föreslås att avtalet sätts i kraft genom en s.k. blankettlag. Om ikraftträdandet av blankettlagen föreskrivs genom en blankettförordning.

Genom avtalet möjliggörs utvecklandet av luftfartsförbindelserna och luftfartsmarknaden mellan länderna. Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där man bland annat avtalar om hur och under vilka förutsättningar de avtalsslutande parterna kan utse lufttrafikföretag att använda de trafikrättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs lufttrafikföretagens rättigheter när de bedriver trafik. I avtalet föreslås det att flygtrafiken mellan Finland och Förenade Arabemiraten ska vara helt fri, dvs. att lufttrafikföretagen i ingetdera av länderna ska omfattas av några begränsningar avseende trafikmängd eller flyglinjer. Bestämmelserna i avtalet erbjuder dem som bedriver trafik i båda länderna ömsesidig frihet att bedriva lufttrafik genom länderna samt från länderna till tredjeländer. Dessutom innehåller avtalet sådana befrielser från vissa skatter, tullar och andra avgifter i fråga om internationell flygtrafik som överensstämmer med internationell praxis.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Den föreslagna lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet. Avtalet träder i kraft 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.

## 4 Propositionens konsekvenser

### 4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företag

Avtalet har inga konsekvenser som utsträcker sig till statsbudgeten. Luftfartsavtalet är förenligt med näringslivets intressen, eftersom regelbundna flygförbindelser möjliggör en ökad export och stöder finska företags konkurrenskraft. Lufttrafiken mellan Finland och Förenade Arabemiraten förväntas fortsätta på en blygsam nivå, varför avtalet inte har några betydande företagskonsekvenser på kort sikt.

### 4.2 Miljökonsekvenser

Propositionen har inga direkta miljökonsekvenser. Om lufttrafiken mellan Finland och Förenade Arabemiraten ökar väsentligt, kan detta i viss mån öka flygbullret och andra utsläpp av luftfarten.

### 4.3 Andra konsekvenser

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

## 5 Beredningen av propositionen

Avtalsförhandlingarna mellan Finland och Förenade Arabemiraten har förts sedan 2004. Europeiska kommissionen förutsatte med stöd av unionslagstiftningen vissa ändringar i det luftfartsavtal som paraferades i Dubai den 27 november 2008. De avtalslutande parterna nådde enighet om ändringarna i samband med den konferens som Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) höll i Mumbai den 19 oktober 2011.

Europeiska kommissionen godkände avtalet i enlighet med förordningen om yttre förbindelser den 13 december 2011. Republikens president beviljade fullmakt för undertecknande av avtalet den 8 mars 2012. Avtalet undertecknades för Finlands del i Dubai den 22 juli 2013.

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Utlåtande om

propositionen begärdes av utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, arbets- och näringsministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Gränsbevakningsväsendet, Centralhandelskammaren, Finavia Abp samt de finska flygbolagen.

Utrikesministeriet har fäst uppmärksamhet vid delegeringsfullmakten enligt artikel 16.2 samt grundlagsutskottets utlåtande (GrUU 19/2010), som inte gäller delegering av behörigheten att ingå avtal från regeringen till ett ministerium eller någon annan myndighet, utan överföring av behörigheten till ett internationellt organ. Utifrån utrikesministeriets utlåtande har denna omständighet setts över i motiveringen till artikeln.

Utifrån justitieministeriets kommentarer har särskilt avsnitt 4.2 i detaljmotiveringen setts över.

Inrikesministeriet har i sitt utlåtande konstaterat att flygplatsen i Dubai är en betydande knutpunkt för transitotrafiken för passagerare som reser från Mellanöstern, Östra Afrika och Asien till Europa, och ministeriet har framhållit att en fri flygtrafik skulle öka försöken att utnyttja de ökade trafikmöjligheterna även för illegal invandring. Den samnordiska poliskontaktperson som finns i Dubai har redan nu på flygplatsen i Dubai varit tvungen att stoppa ett flertal passagerare som försökt ta sig till Finland utan behöriga immigrationsstillstånd. Behörighetsfördelningen i avsnitt 4.1 i detaljmotiveringen har utifrån inrikesministeriets utlåtande kompletterats i fråga om artikel 5.

Finansministeriet och tullarna har i sina utlåtanden föreslagit preciseringar särskilt till detaljmotiveringen till artikel 6 samt till frågan huruvida bestämmelserna i artikeln hör till unionens behörighet och området för lagstiftningen eller inte. I avsnitt 1, 4.1 och 4.2 i detaljmotiveringen har man i den utsträckning det är möjligt beaktat de kommentarer som framförts i finansministeriets och tullarnas utlåtanden.

Remissinstansernas synpunkter har beaktats i möjligaste mån i den fortsatta beredningen.

## DETALJMOTIVERING

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

I avtalets ingress konstaterar Finland och Förenade Arabemiraten bland annat att de önskar främja fri konkurrens mellan lufttrafikföretag och öka serviceutbudet i den internationella flygtrafiken. De framhåller att de önskar tillgodose bästa möjliga flygsäkerhet och luftfartsskydd och underlätta utvidgningen av internationella lufttrafikmöjligheter.

Av artiklarna i avtalet överensstämmer 3.2 a och 4.1 a med EU:s modellklausuler. Artiklarna 6.7, 8, 11.7 och 12.4 överensstämmer med EU:s referenskláusuler.

**Artikel 1. Definitioner.** I artikeln definieras de viktigaste begrepp som används i avtalet. I avtalet avses med

"luftfartsmyndigheter" i fråga om Finland Trafiksäkerhetsverket och i fråga om Förenade Arabemiraten den allmänna civila luftfartsmyndigheten (General Civil Aviation Authority) och varje person eller inrättning som har bemyndigats att utföra de uppgifter som sköts av nämnda myndigheter, eller liknande uppgifter,

"avtalet" nämnda avtal, dess bilagor samt ändringarna i dem,

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

"utsett lufttrafikföretag" flygbolag som utsetts att bedriva trafik och beviljats trafiktillstånd i enlighet med artikel 3 i avtalet,

"fulla kostnader" kostnader för tillhandahållande av tjänster med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader,

"pris" biljettpris eller avgift som ett lufttrafikföretag eller dess ombud tar ut för transport av passagerare (och deras bagage) 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,

"territorium", "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "flygbolag" och "landning för andra än trafikändamål" vad som i artiklarna 2 och 96 i konventionen angående internationell civil luftfart avses med dem, samt

"brukaravgift" avgift som tas ut av lufttrafikföretag för användning av anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygtrafik-tjänster eller luftfartsskydd, inbegripet tjänster, lokaler och anläggningar i anslutning till dem.

**Artikel 2. Beviljande av rättigheter.** I artikeln fastställs de rättigheter som beviljas vardera avtalsslutande partens trafikidkare. Enligt artikel 2.2 ska de avtalsslutande parterna bevilja varandra de i avtalet specificerade rättigheterna att bedriva internationell lufttrafik på de linjer som specificerats i bilagan till avtalet. Den trafik och de linjer som avses i avtalet benämns nedan "överenskommen trafik" respektive "specificerade linjer".

Enligt artikel 2.3 får de utsedda lufttrafikföretagen bedriva flygverksamhet i endera eller vardera riktningen, kombinera olika linjenummer för flyg genom att använda gemensamma linjenummer (code-share), bedriva trafik till och från bakom-, mellan- och bortomliggande orter samt orter i parternas territorier på linjerna i fråga i vilken kombination och i vilken ordning som helst, avstå från att landa på en eller flera orter på linjen, mellanlanda på vilken ort som helst inom eller utanför den andra avtalsslutande partens territorium och tillåta genomfartstrafik på den andra avtalsslutande partens territorium utan begränsningar i fråga om riktning eller geografi och utan att förlora rätten att bedriva trafik som annars är tillåten enligt avtalet, förutsatt att flygförbindelsen betjänar en ort på den avtalsslutande parts territorium som utsett flygbolaget.

Enligt artikel 2.4 har varje utsett lufttrafikföretag rätt att på varje sektor av linjerna bedriva internationell lufttransport utan begränsningar som gäller typ eller antal av luftfartyg som används på vilken som helst sektor av linjen. Enligt artikel 2.5 ska bestämmelserna i avtalet inte anses berättiga ett av den ena avtalsslutande parten utsett lufttrafikföretag att inom den andra avtalsslutande partens territorium ta ombord passagerare, frakt och post för befordran mot ersättning eller avgift till en annan ort inom denna andra avtalsslutande parts territorium.

**Artikel 3. Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd.** I artikeln fastställs det förfarande genom vilket de avtalsslutande parterna kan utse lufttrafikföretag att sköta överenskommen trafik. Utseendet ska ske skriftligen och meddelas till den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter. Artikel 3.2 innehåller bestämmelser om de villkor som lufttrafikföretagen ska uppfylla för att få behöriga trafik tillstånd. När ett lufttrafikföretag har utsetts och beviljats trafik tillstånd kan det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att det iakttar alla tillämpliga bestämmelser i avtalet. I Finland föreskrivs det om beviljande av trafik tillstånd och om de nationella myndigheternas behörighet i samband med detta i 8 kap. i luftfartslagen (1194/2009). Enligt artikel 3.3 kan ett lufttrafikföretag sedan det utsetts och beviljats trafik tillstånd när som helst inleda överenskommen trafik.

**Artikel 4. Återkallande av tillstånd.** Enligt artikeln kan ett trafik tillstånd återkallas om de villkor för beviljande av tillstånd som nämns i artikel 3 inte uppfylls, om utövandet av trafik rättigheter enligt avtalet de facto skulle innebära att begränsningar av sådana trafik rättigheter som fastställts i ett avtal mellan Finland eller Förenade Arabemiraten och ett tredjeland kringgås eller om ett lufttrafikföretag har försummat att iaktta de lagar och föreskrifter som anges i artikel 5 i avtalet. Om ett återkallande av tillstånd eller en begränsning av trafik rättigheterna inte är nödvändigt för att hindra fortsatt överträdelse av lagar eller föreskrifter, får en sådan rätt inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter.

**Artikel 5. Tillämpning av lagar och föreskrifter.** Enligt artikel 5.1 är en avtalsslutande 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 tillämpliga på luftfartyg som brukas av det eller de lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten. Enligt artikel 5.2 ska 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 om ankomst, avfärd, emigration och immigration samt tull, hälsa och karantän, under uppehåll inom detta territorium vara tillämpliga på passagerare, besättning, frakt och post som befordras med sådana luftfartyg som brukas av ett lufttrafikföretag som den andra avtalsslutande parten har utsett. Enligt artikel 5.3 ska passagerare, bagage och frakt i direkt transitotrafik som inte lämnar det område på flygplatsen som reserverats för sådana ändamål, endast vara underkastade en förenklad kontroll. Begränsningen gäller dock inte skyddsåtgärder som är riktade mot våldshandlingar, smuggling av narkotika och flygplanskapningar. Med direkt transitotrafik avses t.ex. en sådan direkt transitresa från Dubai via Helsingfors till New York där inresekontrollen utförs i För-enta Staterna. En transitresa via Finland till en annan Schengenstat (t.ex. från Dubai via Helsingfors till Stockholm) förutsätter för tredjelandsmedborgare en noggrann kontroll vid inresa i Finland enligt punkt 2 i bilaga VI till kodexen om Schengengränserna.

Enligt artikel 5.4 får en avtalsslutande part inte ge sina egna eller andra lufttrafikföretag förmåner i förhållande till sådana av den andra avtalsslutande parten utsedda lufttrafikföretag som bedriver liknande internationell lufttrafik när de tillämpar sina föreskrifter om immigration, tull, karantän och andra motsvarande föreskrifter.

**Artikel 6. Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter.** Artikel 6.1 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet i fråga om luftfartyg, deras standardutrustning, reservdelar, bränsle och smörjmedel samt förråd. En förutsättning är att sådan utrust-

ning och sådana reservdelar och förråd förblir ombord på luftfartyget tills de åter förs ut ur landet eller att de används i luftfartyget vid flygningar över nämnda territorium.

Enligt artikel 6.2 ska förråd, reservdelar, förnödenheter och andra varor som nämns i underpunkterna a-e vara befriade från skatter, tullar och avgifter. Enligt artikel 6.2 ska på produkterna tillämpas de tullförfaranden som anges i Europeiska unionens tullkodex (rådets förordning (EEG) nr 2913/92, nedan tullkodex) och dess tillämpningsförordning (kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93). Med stöd av tullkodex och dess tillämpningsförordning kan temporär införsel utan importtull medges endast i enlighet med artiklarna 555–578 i tillämpningsförordningen och medgivandet av tullförmån för produkter förutsätter i praktiken tillstånd av tullmyndigheten.

De i artikel 6.2 avsedda förnödenheterna ska enligt artikel 6.3 hållas under tulluppsikt eller tullkontroll, om detta fordras. Enligt artikel 6.4 får luftburen standardutrustning samt förnödenheter, förråd och reservdelar som normalt finns ombord på luftfartyg och som brukas av ett av den ena avtalsslutande parten utsett lufttrafikföretag lossas inom den andra avtalsslutande partens territorium endast med tillstånd av denna avtalsslutande parts tullmyndigheter. I dessa fall kan de ställas under sagda myndigheters uppsikt tills de åter förs ut eller andra åtgärder i fråga om dem vidtas enligt tullbestämmelserna.

Enligt artikel 6.5 är bagage och frakt i direkt transitotrafik fria från skatter, tullar och övriga liknande avgifter som inte baserar sig på kostnader för tjänster vid ankomst eller avgång. Enligt artikel 6.6 ska de undantag som avses i artikeln också gälla när lufttrafikföretag som utsetts av den ena avtalsslutande parten har ingått avtal med ett annat lufttrafikföretag om lån eller överföring inom den andra avtalsslutande partens territorium av varor som avses i punkt 1 och 2 i artikeln, förutsatt att detta andra lufttrafikföretag också beviljats sådana befrielser av den andra avtalsslutande parten.

I 70 § i mervärdesskattelagen (1501/1993) som gäller skattefrihet vid internationell handel föreskrivs det bland annat om skattefrihet vid försäljning av ett luftfartyg, reservdelar

eller utrustning och om skattefrihet vid försäljning av varor till passagerare under ett flyg. I 94 § i lagen föreskrivs det bland annat om skattefrihet för import av luftfartyg, reservdelar och utrustning samt av land- och säkerhetsanordningar och läromedel som används i flygtrafik samt handlingar och blanketter för dessa.

I artikel 6.7 anges det att ingenting i avtalet får hindra Finland att på ett icke-diskriminerande sätt ta ut skatter, tullar eller avgifter på flygbränsle som tillhandahålls inom dess territorium och är avsett för luftfartyg som tillhör ett lufttrafikföretag utsett av Förenade Arabemiraten och som går i trafik mellan en ort i Finland och en annan ort i Finland eller i en annan medlemsstat i Europeiska unionen. I sådana fall ska Förenade Arabemiraten ha lika rätt att på grund av ömsesidighet och utan diskriminering ta ut liknande skatter, tullar och andra avgifter för bränsle som tillhandahålls på dess territorium.

**Artikel 7. Kapacitet.** Enligt artikel 7.1 ska de avtalsslutande parterna ge lufttrafikföretag rättvisa och lika möjligheter att konkurrera om tillhandahållande och försäljning av sådana internationella lufttrafiktjänster som omfattas av avtalet. Enligt artikel 7.2 bestämmer lufttrafikföretagen om turtätheten och kapaciteten i fråga om de internationella lufttrafiktjänster som de tillhandahåller på grundval av marknadsmissiga överväganden.

Enligt artikel 7.3 får de avtalsslutande parterna inte ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet eller tjänsternas regelbundenhet och inte heller vilken typ av luftfartyg ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten använder, utom om detta är nödvändigt på grund av tekniska orsaker eller av tull-, drifts- eller miljörelaterade orsaker samt förutsatt att begränsningarna tillämpas på lika villkor i enlighet med artikel 15 i konventionen.

I artikel 7.4 anges det att ingendera avtalsslutande parten får förelägga ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten krav på förhandsrätt (first-refusal requirement), passagerar- eller fraktkvoter (uplift ratio), icke-invändningsavgift (no-objection fee) eller något annat krav gällande kapacitet, turtäthet eller trafik som vore oför-



enliga med syftet för avtalet. Enligt artikel 7.5 kan vardera avtalsslutande parten kräva att lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten registrerar sina trafikprogram och enskilda flygningar eller verksamhetsplaner. Den administrativa bördan som anmälningskravet medför ska minimeras och luftfartsmyndigheterna ska behandla alla anmälningar utan dröjsmål.

**Artikel 8. Prissättning.** Enligt artikel 8.1 ska de avtalsslutande parterna tillåta att priser för lufttrafiktjänster bestäms av varje utsett lufttrafikföretag på grundval av marknadsmissiga överväganden. Det ska vara tillåtet att ingripa i prissättningen endast för att förhindra dumpade priser eller oskäligt diskriminerande priser eller åtgärder, för att skydda konsumenter för oskäligt höga eller begränsande priser som grundar sig på missbruk av dominerande ställning och för att skydda lufttrafikföretag mot konstgjort låga priser som grundar sig t.ex. på direkta eller indirekta statsbidrag eller statsstöd.

Enligt artikel 8.2 kan en avtalsslutande part kräva att ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten hos den förstnämnda partens lufttrafikmyndighet meddelar de priser som företaget tar ut av flyg som avgår från den andra avtalsspartens territorium och som riktar sig dit, eller låter godkänna dem hos luftfartsmyndigheterna.

I artikel 8.3 bestäms det att Europeiska unionens lagstiftning ska tillämpas på de priser som ett lufttrafikföretag som utsetts av Förenade Arabemiraten tar ut för transporter som helt och hållet utförs inom Europeiska unionen. Lufttrafikföretag som utsetts av Förenade Arabemiraten får emellertid ta ut samma priser som andra flygbolag för transporter som helt och hållet utförs inom Europeiska unionen.

Enligt artikel 8.4 får ingendera avtalsslutande parten vidta ensidiga åtgärder för att förhindra införande av eller fortsatt giltighet för ett pris som ett lufttrafikföretag som utsetts av någondera avtalsslutande parten föreslår att ska tillämpas eller som tillämpas i fråga om internationell lufttransport.

I artikel 8.5 bestäms det om ett samrådsförfarande som ska vidtas om den ena avtalsslutande parten anser att ett pris strider mot de principer som anges i punkt 1 i artikeln.

**Artikel 9. Företrädare för lufttrafikföretaget och försäljning.** Enligt artikel 9.1 har utsedda lufttrafikföretag rätt att inom den andra avtalsslutande partens territorium och i enlighet med de lagar och föreskrifter som är gällande där inrätta och upprätthålla sådana kontor samt ta in och hålla sådan administrativ, kommersiell och teknisk personal som behövs för det utsedda lufttrafikföretagets verksamhet. Enligt artikel 9.2 ska de avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster genom anlåtande av sina egna transportdokument inom båda avtalsslutande parters territorier, antingen direkt eller genom ombud, i lokal valuta eller i någon annan fritt konvertibel valuta. Vardera avtalsslutande parten ska avhålla sig från att begränsa rätten för ett av den andra avtalsslutande parten utsett lufttrafikföretag att sälja och för någon person att köpa sådana transporttjänster.

Enligt artikel 9.3 ska vardera avtalsslutande parten bevilja ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten rätt att på begäran växla lokala inkomster till en annan valuta och överföra sådana inkomster till valfritt land till den del de överstiger lokala utlägg. Sådana överföringar ska tillåtas till den valutakurs som tillämpas på betalningar när inkomsterna företes för växling och överföring, och till dem får utöver normala bankavgifter och bankförfaranden inte hänföras några andra avgifter, begränsningar eller dröjsmål.

**Artikel 10. Brukaravgifter.** Enligt artikel 10.1 ska de avgifter som de behöriga myndigheterna eller andra organ tar ut av lufttrafikföretag vara rättvisa och skäliga. Avgifterna får inte vara orättvist diskriminerande och de ska fördelas jämnt mellan olika användargrupper. Enligt artikel 10.2 ska avgifterna motsvara kostnaderna. Enligt artikel 10.3 ska de avtalsslutande parterna på sitt territorium främja samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifter och de lufttrafikföretag som använder tjänster och anläggningar och uppmuntra de behöriga myndigheterna eller organen och lufttrafikföretagen att utbyta den information som kan behövas för att få en exakt bild av att avgifterna är skäliga. I artikel 10.4 anges det att en avtalsslutande part inte anses ha brutit mot be-

stämmelserna i artikeln under förutsättning att den inte underlåter att inom rimlig tid granska den avgift eller det förfarande som den andra avtalsslutande parten har överklagat eller underlåter att efter en sådan granskning vidta åtgärder inom dess befogenhet för att rätta en avgift eller ett förfarande som står i strid med artikeln.

**Artikel 11. Flygsäkerhet.** Enligt artikel 11.1 kan en avtalsslutande part när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer som den andra avtalsslutande parten iakttar i fråga om luftfartsanläggningar, flygbesättning, luftfartyg och flygverksamhet. Om det efter sådant samråd framkommer att den ena avtalsslutande parten inte upprätthåller effektiva säkerhetsnormer, ska den andra avtalsslutande parten enligt artikel 11.2 underrätta denna part om sina iakttagelser och de åtgärder som anses nödvändiga. Lämpliga korrigerande åtgärder ska vidtas inom en överenskommen tidsfrist.

Enligt artikel 11.3 kan de avtalsslutande parternas bemyndigade representanter, medan luftfartyget är inom den avtalsslutande partens territorium, utföra inspektioner i vilket luftfartyg som helst som används av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag eller på dess vägnar i trafik till eller från den andra avtalsslutande partens territorium, förutsatt att detta inte orsakar oskäligen försening i flygverksamheten. Syftet med inspektionen är 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.

I artikel 11.4 anges det att om det för att säkerställa säker flygverksamhet är nödvändigt att vidta brådskande åtgärder, förbehåller sig vardera avtalsslutande parten rätten att omedelbart ändra eller tillfälligt återkalla trafiktillstånd för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag. Enligt artikel 11.5 ska de åtgärder som avses ovan avbrytas genast när de inte längre är befogade.

I artikel 11.6 anges det att om det konstateras att en avtalsslutande part trots samråd och begäran om korrigerande åtgärder fortfarande handlar i strid med de normer som vid den tidpunkten fastställts i enlighet med konven-

tionen, ska Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) generalsekreterare underrättas om detta. Generalsekreteraren ska också informeras om senare tillfredsställande lösning av situationen.

Enligt artikel 11.7 ska Förenade Arabemiratens rättigheter med stöd av säkerhetsbestämmelserna i avtalet tillämpas på lika grunder även i det fall att den avtalsslutande parten har utsett ett sådant lufttrafikföretag för vilket tillsynen utövas av en annan stat. I Finland är Trafiksäkerhetsverket den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten. Bestämmelser om de myndighetsuppgifter som gäller luftfart ingår i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) och i luftfartslagen. Bestämmelser om sådana rampinspektioner som avses i artikeln ingår i 4 kap. i luftfartslagen.

**Artikel 12. Luftfartsskydd.** Enligt artikeln bekräftar de avtalsslutande parterna att de förbundet sig att skydda civil luftfart mot olagliga handlingar och i synnerhet att 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 (FördrS 22/1971), i den i Haag den 16 december 1970 undertecknade konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg (FördrS 62/1971), i den i Montreal den 23 september 1971 undertecknade konventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten (FördrS 56/1973), i det i Montreal den 24 februari 1988 undertecknade protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik (FördrS 43/1998) samt i den i Montreal den 1 mars 1991 undertecknade konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte (FördrS 7/2002).

Enligt artikel 12.2 ska de avtalsslutande parterna på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra handlingar som innefattar olagligt besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot säkerheten för civila luftfartyg, deras passagerare och besättning, flygplatser och anläggningar för flygtrafiktjänst samt varje annat hot som riktar sig mot säkerheten inom

den civila luftfarten. Enligt artikel 12.3 ska de avtalsslutande parterna som ett minimikrav handla i enlighet med de bestämmelser och tekniska krav om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen samt intagits som bilagor till konventionen i den omfattning sådana bestämmelser och krav är tillämpliga för de avtalsslutande parterna. Dessutom ska de avtalsslutande parterna kräva att operatörer av sådana luftfartyg som införts i deras register eller sådana luftfartygsoperatörer vars huvudsakliga verksamhetsställe eller stadigvarande hemort är på deras territorium eller som är etablerade på Finlands territorium i enlighet med fördraget om Europeiska unionen och fått operativ licens i enlighet med Europeiska unionens bestämmelser samt de som upprätthåller flygplatser inom deras territorium handlar i enlighet med bestämmelserna om luftfartsskydd.

Enligt artikel 12.4 går vardera avtalsslutande parten med på att sådana luftfartygsoperatörer som avses i punkt 3 åläggs att iaktta de bestämmelser och krav om luftfartsskydd som krävs av den andra avtalsslutande parten vid ankomst till, avgång från samt under uppehåll inom denna andra avtalsslutande parts territorium. I fråga om avgång från eller under uppehåll inom Finlands territorium är luftfartygsoperatörerna skyldiga att iaktta Europeiska unionens bestämmelser om luftfartsskydd. Vardera avtalsslutande parten ska se till att man inom respektive parts territorium tillämpar effektiva och ändamålsenliga åtgärder för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning och inspektera handbagage, bagage, frakt och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning. Vardera avtalsslutande parten ska också på ett välvilligt sätt behandla varje begäran av den andra avtalsslutande parten om särskilda skyddsåtgärder som kan anses vara skäligen för att bemöta ett bestämt hot.

I artikel 12.5 anges det att då det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för ett sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser eller anläggningar för flygtrafiktjänst ska de avtalsslutande parterna bistå varandra genom

att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet om detta.

I artikel 12.6 anges det att om en avtalsslutande part har rimliga skäl att tro att den andra avtalsslutande parten har avvikit från bestämmelserna om luftfartsskydd enligt artikeln kan den förstnämnda avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter begära omedelbart samråd med den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom 15 dagar från begäran får trafik-tillstånd och tekniska tillstånd som utfärdats för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor. Om en nödsituation kräver det kan en avtalsslutande part vidta tillfälliga åtgärder innan tidsfristen har löpt ut. Åtgärder i enlighet med denna punkt ska avbrytas så snart som den andra avtalsslutande parten åter iakttar bestämmelserna om luftfartsskydd enligt artikeln.

**Artikel 13. Intermodala transporttjänster.** Enligt artikeln ska vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag och företag som indirekt tillhandahåller frakttjänster tillåtas att i samband med internationell lufttrafik utan inskränkningar välja land- eller sjötransport sätt för fraktbefordran till eller från varje ort inom de avtalsslutande parternas territorium eller tredjeländers territorier, inbegripet transport till och från alla flygplatser som tillhandahåller tulltjänster, och de har i förekommande fall rätt att transportera gods som inte har förtullats i enlighet med gällande lagar och föreskrifter. Flygplatsernas tulltjänster ska stå till förfogande för sådan frakt oavsett om den transporteras som land- eller sjötransport eller som lufttransport. Lufttrafikföretagen kan om de så önskar utföra sina egna land- eller sjötransporter eller ingå avtal om sådana med andra land- och sjötransportföretag, inbegripet land- eller sjötransport som bedrivs av andra lufttrafikföretag och företag som indirekt tillhandahåller flygfrakt-tjänster. Sådana intermodala transporttjänster kan tillhandahållas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet lufttransport och land- eller sjötransport, förutsatt att befraktarna

inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

Enligt artikel 13.2 ska vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag tillåtas att i anslutning till internationell lufttransport erbjuda passagerartransporter i eget namn genom att ingå samarbetsavtal med sådana tillhandahållare av land- eller sjötransport som med stöd av tillämpliga lagar och föreskrifter har rätt att erbjuda land- eller sjötransporter till och från vilka som helst ställen inom de avtalsslutande parternas territorier och bortom dessa. Tillhandahållare av land- eller sjötransporter ska inte omfattas av de lagar och föreskrifter som tillämpas på lufttransporter enbart av det skälet att ett lufttrafikföretag tillhandahåller land- eller sjötransporter i eget namn. Intermodala transporttjänster får tillhandahållas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet lufttransport och land- eller sjötransport, förutsatt att passagerarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter. Tillhandahållare av land- eller sjötransporter kan efter egen prövning besluta om de vill delta i nämnda samarbetsarrangemang. Vid beslut om ett visst samarbetsarrangemang kan tillhandahållarna av land- eller sjötransporter bland annat ta hänsyn till konsumentintressen och begränsningar av tekniska och ekonomiska skäl samt av utrymmes- och kapacitetsskäl.

**Artikel 14. Skälig konkurrens.** Enligt artikeln ska vardera avtalsslutande parten 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 lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten. I Finland ingår nationella bestämmelser om frågan i konkurrenslagen (948/2011).

**Artikel 15. Samråd och tvistlösning.** Enligt artikel 15.1 kan vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter när som helst begära samråd om genomförandet, tolkningen och tillämpningen av avtalet och om tillfredsställande efterlevnad av dess bestämmelser. I artikel 15.2 anges det att meningsskiljaktigheter som inte kan lösas genom samråd ska hänskjutas till en förmedlare eller förlikningsnämnd för avgörande.

Enligt artikel 15.3 ska de avtalsslutande parterna på förhand komma överens om arbetsordningen för förmedlaren eller nämnden, huvudprinciperna i verksamheten eller bedömningsgrunderna samt om villkoren för att anlita förmedlaren eller nämnden. De ska vid behov också överväga tillfälliga arrangemang för att underlätta situationen samt möjligheter för deltagande för sådana parter som tvisten direkt kan påverka. Enligt artikel 15.4 kan förmedlaren eller nämndens ledamöter utses från den förteckning över kompetenta sakkunniga som ICAO upprätthåller. De sakkunniga ska utses inom 15 dagar efter det att begäran om att hänskjuta meningsskiljaktigheten till en förmedlare eller nämnd togs emot. Om de avtalsslutande parterna inte lyckas nå enighet om val av sakkunnig eller sakkunniga, kan valet hänskjutas till ordföranden för ICAO:s råd.

Enligt artikel 15.5 ska förmedlingsförfarandet slutföras inom 60 dagar efter det att förmedlaren eller nämnden inledde sitt arbete och sakinnehållet ska konstateras och eventuella rekommendationer ges inom 60 dagar från det att den sakkunnige eller de sakkunniga inledde sitt arbete. Enligt artikel 15.6 ska de avtalsslutande parterna samarbeta i god tro för att främja förmedlingsförfarandet och för att genomföra förmedlarens eller nämndens beslut eller konstaterande, om de inte på förhand kommer överens om en annan bindande verkan för beslutet eller konstaterandet. Om de avtalsslutande parterna på förhand har kommit överens om att endast begära ett konstaterande av sakinnehållet ska de använda dessa fakta vid lösningen av tvisten.

Enligt artikel 15.7 ska kostnaderna för tvistlösningen bedömas i samband med dess inledande och fördelas jämnt, men fördelningen ska kunna bedömas på nytt i enlighet med det slutliga beslutet. Enligt artikel 15.8 hindrar förfarandet inte en fortsatt tillämpning av ett samrådsförfarande, senare användning av skiljedomstol eller uppsägning av avtalet enligt artikel 18.

**Artikel 16. Ändringar.** I artikel 16.1 anges det att om en avtalsslutande part anser att en ändring av någon bestämmelse i avtalet är önskvärd, kan denna part begära samråd i saken med den andra avtalsslutande parten. Så-

dant samråd ska inledas inom 60 dagar efter den dag då begäran framfördes, ifall inte båda avtalsslutande parterna kommer överens om en förlängning av tidsfristen. Ändringar som överenskommit vid sådana samråd ska godkännas av vardera avtalsslutande parten i enlighet med dess rättsliga förfaranden och de träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna meddelade varandra på diplomatisk väg att dessa förfaranden har iakttagits.

Trots bestämmelserna i artikel 16.1 kan enligt artikel 16.2 ändringar som endast hänför sig till bilagorna avtalas genom en överenskommelse mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter. Ändringarna träder i kraft i enlighet med vad som överenskommit dessa myndigheter emellan.

**Artikel 17. Multilaterala konventioner.** I artikeln bestäms att om en multilateral konvention gällande lufttransport träder i kraft för vardera avtalsslutande parten ska bestämmelserna i en sådan konvention ha företräde i förhållande till avtalet. Samrådsförhandlingar i enlighet med artikel 15 i avtalet kan tillgripas i syfte att avgöra i vilken mån detta avtal berörs av bestämmelserna i sagda multilaterala konvention.

**Artikel 18. Uppsägning.** Enligt artikel 18.1 kan en avtalsslutande part när som helst underrätta den andra avtalsslutande parten om sitt beslut att säga upp avtalet. En sådan underrättelse ska samtidigt tillställas ICAO. Enligt artikel 18.2 upphör avtalet då att gälla 12 månader efter den dag då den andra avtalsslutande parten tog emot underrättelsen, om inte de avtalsslutande parterna kommer överens om att återkalla uppsägningen före utgången av tidsfristen. Om den andra avtalsslutande parten inte erkänner mottagandet av underrättelsen, anses den ha mottagits 14 dagar efter det att underrättelsen togs emot av ICAO.

**Artikel 19. Registrering hos ICAO.** Enligt artikeln ska avtalet och varje ändring i det registreras hos ICAO.

**Artikel 20. Ikraftträdande.** Enligt artikeln träder avtalet 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 behövs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

## 2 Lagförslag

I 95 § i grundlagen förutsätts att de bestämmelser i internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom en särskild ikraftträdandelag. Sådana bestämmelser ska sättas i kraft genom lag även då det materiella innehållet i den nationella lagstiftningen inte behöver ändras som en följd av förpliktelsen. Eftersom den materiella lagstiftningen inte behöver ändras för att fullgöra förpliktelserna i luftfartsavtalet mellan Finland och Förenade Arabemiraten, innehåller propositionen endast ett förslag till en blankettlag.

**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 har klarlagts i punkt 4.2 i detaljmotiveringen.

**2 §.** Enligt paragrafen är Trafiksäkerhetsverket i Finland den civila luftfartsmyndighet som avses i artikel 1.1.

**3 §.** Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i avtalet och om ikraftträdandet av lagen ska enligt paragrafen bestämmas genom förordning av statsrådet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft för Finlands del.

## 3 Ikraftträdande

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 åtgärder som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts. Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft.

## 4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

### 4.1 Kompetensfördelningen 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 tredjeländ 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 de avtalslutande parterna är både unionen och dess medlemsstater. Det är inte heller fråga om ett sådant avtal som Europeiska unionens medlemsstater förbinder sig till på unionens vägnar (GrUU 16/2004 rd). Med hänsyn till det nationella förfarandet för godkännande och ikraftträdande i 8 kap. i grundlagen är det i sin helhet fråga om ett avtal som Finland ingått och som Finland likaså sin helhet, förutsatt att det sker inom ramen för den behörighetsdelegering som unionen godkänt, själv bestämmer om att förbinda sig till. Således begärs det att riksdagens 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 står under unionens exklusiva behörighet. I och med den antagna unionslagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande. Huvuddelen av denna lagstiftning har antagits som direkt bindande förordningar. Detta innebär att medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsas till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de oförentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna kräver.

Förordningar som gäller de frågor som täcks av avtalet mellan Finland och Förenade Arabemiraten om luftfart är 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, 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 samt förordning (EG) nr 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster. Dessutom har bestämmelser på direktivnivå antagits bland annat om marktjänster (96/67/EG) och rapportering av händelser (2003/42/EG) samt flygplatsavgifter (2009/12/EG). På basis av detta hör åtminstone bestämmelserna i artikel 1 med definitioner samt bestämmelserna i artiklarna 3.2, 4.1, 5, 7, 8, 10 och 11.3 till Europeiska unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. Bakgrunden till de rättsakter som anges i artikeln är artikel 49 om etableringsfrihet i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) och bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser. På bestämmelserna i avtalet tillämpas dessutom konkurrensreglerna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget).

Bland de definitioner som anges i artikel 1 i avtalet har begreppen lufttrafikföretag och brukaravgift definierats i unionslagstiftningen (förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen och direktiv 2009/12/EG om flygplatsavgifter) och används både i avtalsbestämmelser som hör till EU:s och till medlemsstaternas behörighet. Sålunda hör de i första hand till unionens behörighet. Eftersom också luftfartsmyndigheterna i stor utsträckning sköter uppgifter som bestäms med stöd av internationella bestämmelser och uppgifter enligt EU-lagstiftningen som bestäms utifrån dessa, kan också bestämmelserna om luftfartsmyndigheter i första hand anses höra till EU:s behörighet. Detta gäller också konventionen angående internationell civil luftfart samt begreppen territorium, lufttrafik, internationell lufttrafik och flygbolag liksom även det avtal med Förenade Arabemiraten som avses här. Chicago-konventionen fastställs i många EU-rättsakter och med stöd av förordningen om yttre förbindelser kan det anses att avtal mellan medlemsstaterna och tredjeländer omfattas av unionens behörighet. Definitionen på fulla

kostnader hör helt till EU:s behörighet, eftersom den endast används i bestämmelser som omfattas av EU:s behörighet.

Bestämmelserna om beviljande och återkallande av tillstånd i artiklarna 3 och 4 samt bestämmelserna om tillämpning av föreskrifter i artikel 5 baserar sig på artikel 49 om etableringsrätt i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser och bestämmelserna i förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. På avtalsbestämmelserna tillämpas också de konkurrensregler som anges i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt till den del dessa har betydelse för handeln mellan medlemsstaterna (artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget).

Enligt artikel 5.2 ska på lufttrafik mellan de avtalslutande parterna tillämpas den avtalslutande parts lagar och föreskrifter som gäller i fråga om passagerares tillträde till och avgång från dess territorium. Med tanke på gränskontroller betyder detta tillämpning av kodexen om Schengengränserna (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 562/2006), som är bindande för Finland. Såvida hör bestämmelserna i punkten till unionens behörighet.

I artikel 6 bestäms det om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter, om tulluppsikt eller tullkontroll och om rätten att lossa luftburen utrustning. Bestämmelserna i artikeln baserar sig på Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) standarder och rekommenderade praxis, som har genomförts i Europeiska unionen. Bestämmelserna i artikeln omfattas av EU:s behörighet. Bestämmelser om tull- och skattebehandlingen av varor som nämns i artikel 6 finns i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen, kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen, rådets förordning (EG) nr 1186/2009 om upprättandet av ett gemenskapssystem för tullbefrielse samt rådets direktiv 2006/112/EG, 2009/132/EG och 2008/118/EG.

I artikel 7 i avtalet bestäms att lufttrafikföretagen ska ha rättvisa och lika konkurrensvillkor som baserar sig på artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Bestämmelserna om kapacitet påverkas också av fördelningen av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (rådets förordning (EG) nr 95/93). Till dessa delar hör artikel 7 till unionens behörighet.

I artikel 8 bestäms det om rättvis prissättning och begränsningar i fråga om prissättningen. Bestämmelser om detta finns i artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och med stöd av detta omfattas artikeln av EU:s behörighet. Artikeln baserar sig på en EU-modellklausul som har karaktären av rekommendation.

Bestämmelserna i artikel 10 omfattas av EU:s behörighet. Avgifterna enligt artikeln baserar sig på direktivet om flygplatsavgifter (2009/12/EG), direktivet gällande markttjänster (96/67/EEG), lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011) och, i fråga om avgifter för flygtrafiktjänster, kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, sådan den lyder ändrad genom kommissionens förordning (EU) nr 1191/2010.

Artikel 11, som gäller flygsäkerhet, omfattas av EU:s behörighet med stöd av den s.k. EASA-förordningen ((EG) nr 216/2008). Artikel 11.7 baserar sig på en EU-modellklausul som har karaktären av rekommendation.

Artikel 12 om luftfartsskydd omfattas av EU:s behörighet i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 gällande skyddsregler för den civila luftfarten. Artikel 12.4 baserar sig på en EU-modellklausul som har karaktären av rekommendation.

Artikel 13 hör i fråga om bestämmelserna om tulltjänster till EU:s behörighet med stöd av artikel 3 i fördraget om Europeiska unionen. Till övriga delar hör bestämmelserna i artikeln emellertid till den nationella behörigheten.

Konkurrensfrågorna hör med stöd av artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt till unionens behörighet.

het, liksom även artikel 14 om skälig konkurrens.

Utöver artikel 13 (med undantag av tulltjänster) hör artiklarna 2 och 9 samt slutbestämmelserna (artiklarna 15–20) i avtalet till den nationella behörigheten.

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

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

I artikel 1 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. Artikeln innehåller således bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Eftersom luftfartsmyndigheterna har sådana i artiklarna 3, 6, 12 och 16 angivna uppgifter som hör till området för lagstiftningen, hör också definitionen på luftfartsmyndighet som begrepp till området för lagstiftningen. Trafiksäkerhetsverkets uppgifter som den myndighet som svarar för den civila luftfarten grundar sig på lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) och luftfartslagen (1194/2009). På motsvarande sätt hör skyldigheterna och rättigheterna i fråga om lufttrafikföretagen i artiklarna 2–10 och 12–14 delvis till området för lag-

stiftningen, och sålunda gäller detta också definitionen på lufttrafikföretag. Rätten att landa för andra ändamål än trafikändamål nämns bland lufttrafikföretagens rättigheter i artikel 2 och sålunda hör denna rätt till området för lagstiftningen. Även definitionen på pris kan anses höra till området för lagstiftningen, eftersom prissättningen enligt artikel 8 hör till området för lagstiftningen. I 81 § i grundlagen anges det att om skatter och avgifter samt befrielse från sådana ska alltid föreskrivas genom lag och sålunda hör också begreppet avgifter till området för lagstiftningen. Till övriga delar hör definitionerna i avtalet inte till området för lagstiftningen.

Artikel 2 innehåller bestämmelser om beviljande av rätt att bedriva trafik. Bestämmelser om regelbunden och icke-regelbunden flygtrafik mellan och över Finland och tredjeländer samt om flygvägar som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal ingår i 73–76 § i luftfartslagen. I 1 § i luftfartslagen erkänns det att internationella förpliktelser som är bindande för Finland har företräde i och med att det i paragrafen anges att bestämmelserna i luftfartslagen ska iakttas, om inte något annat följer av unionslagstiftningen eller andra internationella förpliktelser. Bestämmelserna i artikel 2 i avtalet hör till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i dem bestäms om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. I bilaga I till avtalet bestäms det om de tekniska detaljerna i fråga om trafikrättigheter.

Artiklarna 3–4 i avtalet, vilka gäller utseende av lufttrafikföretag samt beviljande och återkallande av trafiktillstånd, baserar sig på Trafiksäkerhetsverkets behörighet och det förfarande om vilket det föreskrivs i 8 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artiklarna hör i Finland till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i artiklarna 3.1, 3.2 b och 3.3 samt i artiklarna 4.1 b och 4.3 i avtalet hör till området för lagstiftningen, eftersom de innehåller bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter.

I artikel 5.1 och 5.2 ingår bestämmelser om tillämpningen av lagstiftningen i Finland på luftfartyg, passagerare, besättning, frakt och post som finns på Finlands territorium. I arti-



kel 5.3 bestäms om kontroll av passagerare, bagage och frakt i direkt transitotrafik. I artikel 5.4 ingår ett förbud för de avtalsslutande parterna att bevilja förmåner till lufttrafikföretag. Bestämmelserna i artikeln ingår i 8 kap. i luftfartslagen och hör sålunda till området för lagstiftningen.

Artiklarna 6.1, 6.2, 6.5 och 6.6 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet. Artikel 6.7 gäller fastställande av skatter, tullar eller andra avgifter. Bestämmelserna motsvarar internationell praxis. Enligt 81 § i grundlagen ska om statliga skatter och avgifter bestämmas genom lag. I 70 § i mervärdesskattelagen ingår bestämmelser om skattefrihet vid försäljning av ett luftfartyg, reservdelar eller utrustning och om skatteplikt vid försäljning av varor till passagerare under ett flyg för andra ändamål än omedelbar konsumtion. I 94 § i mervärdesskattelagen föreskrivs det bland annat om skattefrihet för import av luftfartyg, reservdelar och utrustning samt av land- och säkerhetsanordningar och läromedel som används i flygtrafik samt handlingar och blanketter för dessa. Bestämmelser som motsvarar bestämmelserna i artiklarna 6.3 och 6.4 finns i Europeiska unionens förordningar. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artikel 7 bestäms om flygtrafikens kapacitet och om registrering av trafikprogram. Enligt 73 § i luftfartslagen fastställer Trafiksäkerhetsverket platsutbudet och tidtabellerna för den regelbundna flygtrafiken. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen, eftersom de gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter.

I artikel 8 bestäms om prissättning. Trafiksäkerhetsverket fastställer enligt 73 § 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 trygga näringfriheten. Bestämmelserna i artikeln ingår i 8 kap. i luftfartslagen och hör sålunda till området för lagstiftningen.

Artikel 9, som gäller företrädare för lufttrafikföretagen, innehåller bestämmelser som gäller etableringsfriheten. I Finland finns det bestämmelser om inresa, vistelse och arbete i

utlänningslagen (301/2004) och sålunda hör artikelbestämmelserna till området för lagstiftningen.

I artikel 10 bestäms om brukaravgifter. Bestämmelserna i artiklarna 10.1 och 10.2 finns i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter.

Artikel 11 som gäller flygsäkerhet hänför sig till Trafiksäkerhetsverkets behörighet utöver som nationell civil luftfartsmyndighet utöva tillsyn över flygsäkerheten. Bestämmelser om detta ingår i lagen om Trafiksäkerhetsverket och i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i artikel 11.4 kan anses höra till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i artikeln bestäms om individens rättigheter och skyldigheter.

I Finland föreskrivs om civilt luftfartsskydd och om behörighetsfrågor i samband med det i 11 kap. i luftfartslagen. Sålunda hör artikel 12 till området för lagstiftningen.

Artikel 13 i avtalet hör i fråga om tulltjänster till området för lagstiftningen (tullagen 1466/1994). Om rätten att välja fraktförare bestäms i transportföreskrifterna, och till dessa delar finns de bestämmelser som artikeln gäller i första hand i föreskrifter på lägre nivå.

Bestämmelser om skälig konkurrens finns i konkurrenslagen. Sålunda hör bestämmelserna i artikel 14 till området för lagstiftningen.

Artikel 15 innehåller bestämmelser om förmedlings- och förlikningsförfaranden. Enligt artikeln är förfarandena inte absolut bindande, eftersom förmedlare och nämnd kan användas för att konstatera substansen i en tvist eller för att rekommendera rättelse eller lösning. Enligt artikel 15.6 ska de avtalsslutande parterna samarbeta för att främja skiljeförfarandet och för att genomföra förmedlarens eller nämndens beslut eller konstaterande, om de inte på förhand har kommit överens om någon annan bindande verkan för beslutet eller konstaterandet. Förfarandet hindrar inte de avtalsslutande parterna att fortsätta samråd. I vissa fall kan dock avgöranden som avges i skiljeförfarande vara bindande. Då kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen bli avgjorda på ett bindande sätt och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bin-

dande 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 uppskattning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen.

Enligt artikel 16.2 kan ändringar som endast hänför sig till bilagorna avtalas genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter och de träder i kraft i enlighet med vad som överenskommit dessa myndigheter emellan. I bilaga I till avtalet bestäms det om de tekniska detaljerna i fråga om trafikrättigheter som anges i artikel 2. I grundlagen finns det inte några bestämmelser om delegering av behörigheten att ingå fördrag. Delegering av behörigheten att ingå avtal innebär ett avsteg från bestämmelserna i 93 och 94 § i grundlagen, där det föreskrivs att det i första hand hör till republikens presidents behörigheter att ingå avtal och att riksdagen deltar i godkännandet av internationella förpliktelser. Behörigheten att ingå avtal kan överföras på annan myndighet genom en lag om sättande i kraft av ett fördrag eller annan internationell förpliktelse. Bestämmelser om överförande av behörigheten kan också ingå i själva fördraget, varvid delegeringen kräver reglering på lagnivå, vilket i allmänhet sker genom en blankettlag för att sätta i kraft fördraget.

I motiveringen till grundlagen och i grundlagsutskottets praxis har det 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 myndig-

heterna (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2004 rd, GrUU 48/2005 rd). Bestämmelser om delegering av behörigheten att ingå avtal hör till området för lagstiftningen (GrUU 15/1999 rd och GrUU 16/2004 rd).

Enligt regeringens uppfattning innehåller artikel 2 i avtalet huvudförpliktelser för de avtalsslutande parterna, dvs. att säkerställa utsedda lufttrafikföretag vissa rättigheter. Bestämmelserna kan anses omfatta grunderna för rättigheterna i fråga. Bilaga I till avtalet innehåller bestämmelser av mer teknisk natur som kompletterar dessa bestämmelser bland annat om flyglinjer och marknadsföringssamarbete. Enligt regeringens uppfattning innebär delegeringsbestämmelsen i artikel 16.2 inte något bemyndigande att avtala om ändringar som påverkar de i artikel 2 avsedda huvudförpliktelsernas natur eller syften. Den delegerade behörighetens materiella betydelse är obetydlig, eftersom bestämmelserna i bilaga I till avtalet endast gäller vissa detaljer i transportarrangemangen. 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.

I bilaga I till avtalet fastställs de linjer som lufttrafikföretagen kan trafikera samt de kommersiella och gemensamma marknadsarrangemang som lufttrafikföretagen har rätt att delta i. Bestämmelserna hör inte till området för lagstiftningen.

#### 4.3 Behandlingsordning

Avtalet kan inte anses innehålla bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. i grundlagen. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet således godkännas med enkel majoritet och ikraftträdandelagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning. Enligt regeringens uppfattning påverkar inte heller delegeringsbestämmelsen i artikel 16 behandlingsordningen för propositionen.

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

riksdagen godkänner det i Dubai den 22 juli 2013 ingångna avtalet om luftfart mellan

Republiken Finlands regering och Förenade Arabemiratens regering om luftfart.

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

*Lagförslag*

## **Lag**

### **om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det med Förenade Arabemiraten upprättade avtalet om luftfart**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

#### 1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Dubai den 22 juli 2013 mellan Republiken Finlands regering och Förenade Arabemiratens regering ingångna avtalet om luftfart gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

#### 2 §

Med den civila luftfartsmyndighet som avses i artikel 1.1 i avtalet avses Trafiksäkerhetsverket.

#### 3 §

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

---

Helsingfors den 14 november 2013

**Statsminister**

**JYRKI KATAINEN**

Trafikminister *Merja Kyllönen*

*Fördragstext***AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH FÖRENADE ARABEMIRATENS REGERING OM LUFTFART**

Republiken Finlands regering och Förenade Arabemiratens regering (nedan ”de avtalsslutande parterna”),

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

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

som önskar främja ett internationellt luftfartssystem grundat på konkurrens mellan flygbolag på marknaden, med minsta möjliga ingripande och reglering från statens sida,

som önskar underlätta utvidgningen av internationella lufttrafikmöjligheter,

som önskar tillgodose bästa möjliga flygsäkerhet och luftfartsskydd i den internationella lufttrafiken och som uttrycker sin djupa oro över sådana handlingar och hot mot luftfartygens säkerhet som äventyrar säkerheten för personer eller egendom, inverkar negativt på lufttrafik och undergräver allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

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

har enats om följande:

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES**

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

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

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

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

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

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

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

Have agreed as follows:

## Artikel 1

*Definitioner*

Om inte annat anges, avses i detta avtal med termen

1. "luftfartsmyndigheter" i fråga om Finland den finska civila luftfartsmyndigheten och i fråga om Förenade Arabemiraten den allmänna civila luftfartsmyndigheten och andra personer eller inrättningar som bemyndigats att utföra de uppgifter som sköts av de ovan nämnda myndigheterna, eller beträffande vardera parten varje person eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som för närvarande sköts av de ovan nämnda luftfartsmyndigheterna, eller liknande uppgifter,

2. "avtalet" detta avtal, dess bilagor samt ändringar av avtalet eller bilagorna,

3. "konventionen" konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av vardera avtalsslutande parten, och 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 avtalsslutande parten,

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

5. "fulla kostnader" kostnader för tillhandahållande av tjänster med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader,

6. "pris" biljettpris eller avgift som ett lufttrafikföretag 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 sjö-

## Article 1

*Definitions*

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

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of the United Arab Emirates, the General Civil Aviation Authority and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said Authority, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;

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

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 and amendments are at any given time effective for both Contracting Parties;

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

5. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

6. "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 transporta-

transport i samband med internationell lufttransport, och villkoren för tillgången till sådana biljettpriser eller avgifter,

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

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

## Artikel 2

### *Beviljande av rättigheter*

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

a. rätt att flyga över dess territorium utan att landa,

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

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

tion, if applicable, charged by air carriers, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

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

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

## Article 2

### *Grant of Rights*

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

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

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

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex I 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 air carrier(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 I for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in

med varandra.

3. Varje utsett lufttrafikföretag får, då det bedriver överenskommen trafik på en specificerad linje, efter fritt val vid enstaka eller varje flygning

a. bedriva flygverksamhet i endera eller vardera riktningen,

b. kombinera olika linjenummer för en flygning med ett luftfartyg,

c. bedriva trafik till och från bakom-, mellan- och bortomliggande orter samt orter i parternas territorier på linjerna i fråga i vilken kombination och i vilken ordning som helst,

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

e. överföra trafik mellan sina luftfartyg på en eller flera orter på linjen,

f. bedriva trafik till och från orter belägna bakom sitt hemlands territorium genom att eller utan att byta luftfartyg eller ändra linjenummer samt att erbjuda och annonsera sådan trafik för allmänheten såsom genomfarts- trafik,

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

h. befördra transitotrafik genom den andra partens territorium, och

i. kombinera trafik för befördran med samma luftfartyg oberoende av sådan trafiks ursprung,

utan begränsningar i fråga om riktning eller geografiska begränsningar, och utan inskränkning av rätten att befördra den trafik som i övrigt tillåts enligt detta avtal, förutsatt att flygförbindelsen betjänar en ort inom den avtalsslutande parts territorium som utsett lufttrafikföretaget.

4. Varje utsett lufttrafikföretag kan på varje sektor på ovan nämnda linjer bedriva interna-

combination.

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

a. Operate flights in either or both directions;

b. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

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

d. Omit stops at any point or points;

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

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

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

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

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

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the air carrier.

4. On any segment or segments of the routes above, any designated air carrier may per-



tionell lufttransport och på varje ort på linjen utan begränsningar ändra typ eller antal av de luftfartyg som används.

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

### Artikel 3

#### *Utseende av lufttrafikföretag och beviljande av tillstånd*

1. Vardera avtalsslutande parten har rätt att utse ett eller flera lufttrafikföretag att bedriva överenskommen trafik samt att återkalla eller ändra ett sådant utseende. Lufttrafikföretag ska utses genom skriftligt meddelande till den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndighet. Av meddelandet kan framgå i vilken omfattning lufttrafikföretaget är bemyndigat att bedriva den slags lufttransport som avses i detta avtal.

2. Vid underrättelse om att ett lufttrafikföretag har utsetts, och när det utsedda företaget lämnar in en ansökan i den form och på det sätt som föreskrivs för trafik tillstånd och tekniska tillstånd, ska varje avtalsslutande part utfärda de tillämpliga godkännandena och tillstånden med så kort handläggningstid som möjligt under förutsättning att

a) när det gäller lufttrafikföretag som har utsetts av Finland

i) lufttrafikföretaget är etablerat på Finlands territorium enligt fördraget om upprättandet av Europeiska unionen och har en giltig operativ licens från en medlemsstat i Europeiska unionen i enlighet med unionsrätten, och

ii) den medlemsstat i Europeiska unionen

form international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated.

5. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on a designated air carrier 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.

### Article 3

#### *Designation and Authorisation*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an air carrier or air carriers for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing by the Aeronautical Authority of the Contracting Party having designated the air carrier to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party and may identify the extent to which the air carrier is authorised to conduct the type of air transport specified in this Agreement.

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

a) in the case of an air carrier designated by Finland:

(i) the air carrier is established in the territory of Finland under the Treaty establishing the European Union and has a valid Operating Licence granted by a European Union Member State in accordance with European Union law; and

(ii) effective regulatory control of the air

som utfärdar lufttrafikföretagets driftillstånd utövar tillsyn över företaget och den behöriga luftfartsmyndigheten finns tydligt angiven i den handling där lufttrafikföretaget utses, och

iii) lufttrafikföretaget har sitt huvudsakliga verksamhetsställe på den medlemsstats territorium som har utfärdat företagens giltiga operativa licens, och

iv) lufttrafikföretaget ägs direkt eller genom majoritetsägande och i praktiken kontrolleras av medlemsstater av Europeiska unionen och/eller medborgare i medlemsstater och/eller av andra stater enligt förteckningen i bilaga II och/eller av medborgare i sådana andra stater,

b) när det gäller lufttrafikföretag som har utsetts av Förenade Arabemiraten

i) lufttrafikföretaget är etablerat på Förenade Arabemiratens territorium och har tillstånd utfärdat i enlighet med tillämplig lagstiftning i Förenade Arabemiraten, och

ii) Förenade Arabemiraten utövar tillsyn över lufttrafikföretaget,

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

3. När ett lufttrafikföretag på detta sätt har utsetts och beviljats trafikillstånd, kan det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att lufttrafikföretaget iakttar alla tillämpliga bestämmelser i detta avtal.

#### Artikel 4

##### *Återkallande av tillstånd*

1. Vardera avtalsslutande parten får återkalla, tillfälligt dra in eller begränsa trafikillstånd eller tekniska tillstånd som innehas av ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra

carrier is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the air carrier has its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received the valid Operating Licence; and

(iv) the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by European Union Member States and/or nationals of Member States, and/or by other states listed in Annex II and/or nationals of such other states;

b) in the case of an air carrier designated by the United Arab Emirates:

(i) the air carrier is established in the territory of the United Arab Emirates and is licensed in accordance with the applicable law of the United Arab Emirates, and

(ii) the United Arab Emirates have and maintain effective regulatory control of the air carrier;

c) the designated air carrier 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 air carrier has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that that the air carrier 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 air carrier designated by the other Contracting Party whe-

avtalslutande parten om

re:

a) när det gäller lufttrafikföretag som har utsetts av Finland

a) in the case of an air carrier designated by Finland:

i) lufttrafikföretaget inte är etablerat på Finlands territorium enligt fördraget om upprättandet av Europeiska unionen, eller inte har en giltig operativ licens som beviljats av en medlemsstat i Europeiska unionen i enlighet med unionsrätten, eller

(i) the air carrier is not established in the territory of Finland under the Treaty establishing the European Union or does not have a valid Operating Licence granted by a European Union Member State in accordance with European Union law; or

ii) den medlemsstat i Europeiska unionen som utfärdar lufttrafikföretagets drifttillstånd inte utövar tillsyn över företaget eller den behöriga luftfartsmyndigheten inte är tydligt angiven i den handling där lufttrafikföretaget utses, eller

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

iii) lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsakliga verksamhetsställe på den medlemsstats territorium som har utfärdat företagets operativa licens, eller

(iii) the air carrier does not have its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received the valid Operating Licence; or

iv) lufttrafikföretaget inte ägs direkt eller genom majoritetsägande eller inte i praktiken kontrolleras av medlemsstater av Europeiska unionen och/eller medborgare i medlemsstater och/eller av andra stater som är förtecknade i bilaga II och/eller av medborgare i sådana andra stater, eller

(iv) the air carrier is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by European Union Member States and/or nationals of Member States, and/or by other states listed in Annex II and/or nationals of such other states; or

v) lufttrafikföretaget har ett drifttillstånd som har utfärdats av en annan medlemsstat i Europeiska unionen och det kan påvisas att lufttrafikföretaget, genom att använda sig av trafikrättigheter enligt det här avtalet på en linje där en ort i den andra medlemsstaten ingår, däribland genom att bedriva lufttrafik som marknadsförs som eller på något annat sätt utgör en direktförbindelse, kringgår bestämmelser om begränsningar av trafikrättigheter som gäller enligt ett bilateralt luftfartsavtal mellan Förenade Arabemiraten och den andra medlemsstaten av Europeiska unionen, eller

(v) the air carrier holds an Air Operator's Certificate issued by another European Union Member State and it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, including the operation of a service which is marketed as or otherwise constitutes a through service, it would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral air services agreement between the United Arab Emirates and that other European Union Member State; or

vi) lufttrafikföretaget har ett drifttillstånd som har utfärdats av en medlemsstat i Europeiska unionen och det inte finns något bilateralt luftfartsavtal mellan Förenade Arabemiraten och den medlemsstaten, och det kan på-

(vi) the air carrier holds an Air Operator's Certificate issued by a European Union Member State and there is no bilateral air services agreement between the United Arab Emirates and that European Union Member

visas att det eller de lufttrafikföretag som Förenade Arabemiraten har utsett inte har motsvarande tillgång till de trafikrättigheter som krävs för bedrivande av den föreslagna trafiken,

b) när det gäller lufttrafikföretag som har utsetts av Förenade Arabemiraten

i) lufttrafikföretaget inte är etablerat på Förenade Arabemiratens territorium eller inte har tillstånd utfärdat i enlighet med tillämplig lagstiftning i Förenade Arabemiraten, eller

ii) Förenade Arabemiraten inte utövar tillsyn över lufttrafikföretaget, eller

iii) lufttrafikföretaget majoritetsägs och kontrolleras av medborgare i en annan stat än Förenade Arabemiraten och det kan påvisas att lufttrafikföretaget, genom att använda sig av trafikrättigheter enligt det här avtalet på en linje där en ort i den andra staten ingår, däribland genom att bedriva lufttrafik som marknadsförs som eller på något annat sätt utgör en direktförbindelse, kringgår bestämmelser om begränsningar av trafikrättigheter som gäller enligt ett bilateralt luftfartsavtal mellan Finland och den andra staten, eller

iv) lufttrafikföretaget majoritetsägs och kontrolleras av medborgare i en annan stat än Förenade Arabemiraten och det inte finns något bilateralt luftfartsavtal mellan Finland och den andra staten, och det kan påvisas att det eller de lufttrafikföretag som Finland har utsett inte har motsvarande tillgång till de trafikrättigheter som krävs för bedrivande av den föreslagna trafiken,

c) lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och föreskrifter som avses i artikel 5 i detta avtal.

2. När Förenade Arabemiraten utövar rättigheter enligt denna artikel, och utan att det påverkar landets rättigheter enligt punkt 1 a v–vi i denna artikel, får Förenade Arabemiraten inte diskriminera mellan Europeiska unionens lufttrafikföretag på grundval av nationalitet.

State, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the air carrier(s) designated by the United Arab Emirates;

b) in the case of an air carrier designated by the United Arab Emirates:

(i) the air carrier is not established in the territory of the United Arab Emirates or is not licensed in accordance with the applicable law of the United Arab Emirates; or

(ii) the United Arab Emirates do not have or do not maintain effective regulatory control of the air carrier; or

(iii) the air carrier is majority owned and controlled by nationals of a state other than the United Arab Emirates and it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other state, including the operation of a service which is marketed as or otherwise constitutes a through service, it would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral air services agreement between Finland and that other state; or

(iv) the air carrier is majority owned and controlled by nationals of a state other than the United Arab Emirates and there is no bilateral air services agreement between Finland and that other state, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the air carrier(s) designated by Finland;

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

2. In exercising rights under this paragraph, and without prejudice to its rights under paragraph 1(a)(v) and 1(a)(vi) of this Article, the United Arab Emirates shall not discriminate between European Union air carriers on the grounds of nationality.

3. Om ett omedelbart återkallande av tillstånd, en tillfällig indragning av rättigheter eller uppställande av ovan i punkt 1 nämnda villkor inte är nödvändigt för att hindra fortsatt överträdelse av lagar och/eller föreskrifter, får en sådan rättighet utövas först efter samråd med den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter. Sådant samråd ska inledas inom femton (15) dagar efter det att en begäran om samråd har framställts eller i enlighet med vad som annars överenskommit mellan de avtalsslutande parterna.

#### Artikel 5

##### *Tillämpning av lagar och föreskrifter*

1. En avtalsslutande 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 luftfartyg som brukas av det eller de lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande 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 om ankomst, avfärd, emigration och immigration, tull, hälsa och karantän, är under uppehåll inom detta territorium tillämpliga på passagerare, besättning, frakt och post som befordras med luftfartyg som brukas av ett lufttrafikföretag som den andra avtalsslutande parten har utsett.

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

4. Ingendera av de avtalsslutande parterna får ge sina egna eller andra lufttrafikföretag förmåner i förhållande till ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande par-

3. 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 air carrier(s) of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

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

4. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other air carrier over a designated air carrier of the other Contracting Party engaged in similar internatio-

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

nal air services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

#### Artikel 6

#### Article 6

##### *Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter*

##### *Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges*

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

1. Aircraft operated on international air services by a designated air carrier 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. Från de skatter, tullar och avgifter som avses i punkt 1, med undantag för avgifter som baserar sig på kostnader för en utförd tjänst, är likaså befriade

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) luftfartygs förråd som tagits ombord i skälig mängd inom den ena avtalsslutande partens territorium för att användas ombord på utgående luftfartyg som brukas i internationell lufttrafik av ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten,

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 air carrier of the other Contracting Party;

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

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 air carrier of the other Contracting Party;

c) bränsle, smörjolja och tekniska konsumtionsföremål som införs eller tillhandahålls inom den ena avtalsslutande partens territorium för att användas i internationell lufttrafik bedriven av ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten, även i sådant fall då dessa förråd ska användas un-

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

der den del av resan då luftfartyget flyger över den avtalsslutande parts territorium där de tagits ombord,

d) flygbolagets dokument, såsom flygbiljetter och flygfraktsedlar samt rimliga mängder reklam- och marknadsfrämjande material, som är avsedda att användas av den ena avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag och som införs i den andra avtalsslutande partens territorium,

e) personaluniformer samt datorer och biljettskrivare som utsedda lufttrafikföretag använder för att göra reservationer och skriva ut biljetter inom rimliga gränser och som är avsedda att användas av lufttrafikföretag som utsetts av den ena avtalsslutande parten och som införs temporärt i den andra avtalsslutande partens territorium och åter förs ut inom en tidsperiod på högst 24 månader.

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

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

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

6. De undantag som avses i denna artikel ska också gälla när ett lufttrafikföretag som har utsetts av den ena avtalsslutande parten har ingått avtal med ett annat lufttrafikföretag om lån eller överföring inom den andra avtalsslutande partens territorium av varor som

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 air carrier of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party.

e) staff uniforms, computers and ticket printers used by the designated air carriers for reservations and ticketing within reasonable limits, intended for use by a designated air carrier of one Contracting Party, imported temporarily into the territory of the other Contracting Party and re-exported within the maximum period of 24 months.

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 air carrier 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 air carrier (s) of one Contracting Party have contracted with another air carrier, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party

avses i punkt 1 och 2 i denna artikel, förutsatt att detta andra lufttrafikföretag också beviljats sådana befrielser av denna andra avtalsslutande part.

7. Utan hinder av eventuella andra bestämmelser med annat innehåll får ingenting i detta avtal hindra Finland från att på ett icke-diskriminerande sätt ta ut skatter, tullar eller avgifter på flygbränsle som tillhandahålls på dess territorium och är avsett för luftfartyg som tillhör ett lufttrafikföretag utsett av Förenade Arabemiraten och som går i trafik mellan en ort i Finland och en annan ort i Finland eller i en annan medlemsstat i Europeiska unionen. I sådana fall har Förenade Arabemiraten en likadan rätt att utan diskriminering vidta motsvarande åtgärder genom att ta ut liknande skatter, tullar eller andra avgifter på flygbränsle som tillhandahålls på landets territorium.

#### Artikel 7

##### *Kapacitet*

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

2. Vardera avtalsslutande parten ska tillåta varje utsett lufttrafikföretag att bestämma turtätheten och kapaciteten på den internationella lufttrafik som lufttrafikföretaget erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden.

3. Ingentida avtalsslutande parten får ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet, eller vilken typ av luftfartyg ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten använder, utom i den mån så krävs på grund av tekniska eller tull-, drifts-, eller miljörelaterade orsaker. Nödvändiga begränsningar ska genomföras på lika villkor i överensstämmelse med artikel 15 i konventionen.

4. Ingentida avtalsslutande parten får före-

of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

7. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall prevent Finland from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of the United Arab Emirates that operates between a point in the territory of Finland and another point in the territory of Finland or another European Union Member State. In such case, the United Arab Emirates would have a similar right to reciprocate without discrimination the imposition of similar taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in their territory.

#### Article 7

##### *Capacity provisions*

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated air carriers 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 air carrier 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 air carrier 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



lägga ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten krav på förhandsrätt (first-refusal requirement), passagerar- eller fraktkvoter (uplift ratio), icke-användningsavgift (no-objection fee) eller något annat krav gällande kapacitet, turtäthet eller trafik som inte är i överensstämmelse med syftet för detta avtal.

5. Vardera avtalsslutande parten kan kräva att de lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten registrerar sina trafikprogram och enstaka flygningar eller verksamhetsplaner. Den administrativa bördan gällande krav på registrering ska minimeras och luftfartsmyndigheterna ska behandla alla registreringar utan dröjsmål.

#### Artikel 8

##### *Prissättning*

1. Vardera avtalsslutande parten ska tillåta att priser för lufttrafik bestäms av varje utsett lufttrafikföretag på grundval av marknads-mässiga överväganden. De avtalsslutande parterna får ingripa i prissättningen endast

a) för att förhindra oskäligt diskriminerande priser eller åtgärder,

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

c) för att skydda lufttrafikföretag mot konstgjort låga priser som grundar sig på direkta eller indirekta statsbidrag eller statsstöd.

2. Vardera avtalsslutande parten kan kräva att ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten hos den förstnämnda partens luftfartsmyndighet meddelar eller registrerar de priser som lufttrafikföretaget tar ut för trafik till eller från dess territorium. Meddelande eller registrering kan krävas av vardera avtalsslutande partens lufttrafikföretag tidigast trettio (30) dagar före den tidpunkt priserna är avsedda att tas i bruk. I enstaka fall kan meddelande eller registrering tillåtas vid en senare tidpunkt än den som

on the other Contracting Party's designated air carrier(s) a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

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

#### Article 8

##### *Pricing*

1. Each Contracting Party shall allow prices for air services to be decided by each designated air carrier 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 air carriers 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 air carrier of the other Contracting Party. Notification or filing by the air carriers 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

normalt krävs. Ingendera avtalsslutande parten ska kräva att ett lufttrafikföretag utsett av den andra avtalsslutande parten meddelar eller registrerar priser som charterbeställaren tar ut av allmänheten, förutom då så kan krävas på icke-diskriminerande grund i informationssyfte.

3. Oavsett punkt 1 och 2 i denna artikel ska priser som avses tillämpas av ett lufttrafikföretag som utsetts av Förenade Arabemiraten för befordran helt och hållet inom Europeiska unionen bestämmas i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning. De lufttrafikföretag som utsetts av Förenade Arabemiraten får dock anpassa sina priser till priser som tas ut av andra flygbolag för transport helt och hållet inom Europeiska unionen.

4. Förutom då annat bestäms i denna artikel ska ingendera avtalsslutande parten vidta ensidiga åtgärder för att förhindra införande av eller fortsatt giltighet för ett pris som avses tillämpas eller tillämpas av ett lufttrafikföretag utsett av någondera avtalsslutande parten för internationell lufttransport.

5. Om en avtalsslutande part anser att ett pris som avses tillämpas av ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten för internationell lufttransport är oförenligt med de synpunkter som nämns i punkt 1, ska denna part begära samråd och meddela den andra avtalsslutande parten orsakerna till sitt missnöje så snart som möjligt. Sådant samråd ska hållas senast trettio (30) dagar från den dag begäran mottagits. De avtalsslutande parterna ska samarbeta för att säkerställa att de uppgifter som behövs för ett motiverat avgörande finns till hands. Om de avtalsslutande parterna når samförstånd om ett pris för vilket anmälan om missnöje har meddelats ska vardera parten göra sitt yttersta för att genomföra en sådan överenskommelse. Om en ömsesidig överenskommelse inte uppnås, ska det tidigare priset förbli gällande.

#### Artikel 9

*Företrädare för lufttrafikföretaget och för-*

designated air carrier 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. Notwithstanding paragraphs 1 and 2 of this Article, the prices to be charged by a designated air carrier of the United Arab Emirates for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law. However, the air carriers designated by the United Arab Emirates shall be allowed to match existing prices charged by other airlines for carriage wholly within the European Union.

4. 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 air carrier of either Contracting Party for international air transportation.

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

#### Article 9

*Air Carrier Representation and Sales*

*säljning*

1. Vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag ska ha rätt att inom den andra avtalsslutande partens territorium, i enlighet med de nationella lagar och föreskrifter som gäller där, inrätta och upprätthålla kontor och ta in och hålla administrativ, kommersiell och teknisk personal som behövs för det utsedda lufttrafikföretagets verksamhet.

2. De avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag ska ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster genom anlitande av sina egna transportdokument inom båda avtalsslutande parternas territorier, antingen direkt eller genom ombud, i lokal valuta eller i valfri konvertibel valuta. Vardera avtalsslutande parten ska avhålla sig från att begränsa rätten för ett av den andra avtalsslutande parten utsett lufttrafikföretag att sälja, och för någon person att köpa sådana transporttjänster.

3. Vardera avtalsslutande parten beviljar ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten rätt att vid anfordran växla och till det land som önskas överföra lokala inkomster i den mån de överstiger lokala utlägg. Sådan överföring ska tillåtas på basis av den tillämpliga växelkursen för löpande betalningar som gäller då inkomsterna företes för växling och överföring, och, med undantag av normala bankavgifter och -förfaranden, utan avgifter, begränsningar eller dröjsmål.

## Artikel 10

*Brukaravgifter*

1. Brukaravgifter som en avtalsslutande parts behöriga myndigheter eller andra organ tar ut av lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten ska vara rättvisa och skäliga. Avgifterna får inte vara orättvist diskriminerande och de ska fördelas jämnt mellan olika användargrupper. Villkoren för brukaravgifter för lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten ska vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för vilket annat lufttrafikföretag som helst vid den tidpunkt av-

1. The designated air carrier 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 air carrier concerned.

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

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

## Article 10

*User Charges*

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the designated air carriers 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 air carrier at the time the charges are assessed.

gifterna fastställs.

2. De brukaravgifter som behöriga myndigheter eller organ tar ut av lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten får motsvara men inte överstiga myndighetens eller organets fulla kostnader för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygtrafiktjänst och luftfartsskydd vid flygplatsen eller inom flygplatssystemet. De fulla kostnaderna kan inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval.

3. De avtalsslutande parterna ska främja samråd mellan de behöriga myndigheterna eller organen på deras territorium och de lufttrafikföretag som använder tjänsterna och anläggningarna och uppmuntra de behöriga myndigheterna eller organen och lufttrafikföretagen att utbyta den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkt 1 och 2 i denna artikel. Vardera avtalsslutande parten ska uppmuntra de behöriga myndigheter som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg underrätta brukarna om varje förslag till ändring av brukaravgifterna, så att brukarna får möjlighet att uttrycka sin åsikt innan någon ändring görs.

4. Vid tvistlösning enligt artikel 15 anses en avtalsslutande part inte ha brutit bestämmelserna i denna artikel om den inte i) underlåter att inom skälig tid granska den avgift eller praxis som är föremål för klagan av den andra avtalsslutande parten, eller ii) efter en sådan granskning underlåter att vidta åtgärder inom dess befogenhet för att rätta en avgift eller praxis som är oförenlig med denna artikel.

#### Artikel 11

##### *Flygsäkerhet*

1. Vardera avtalsslutande parten får när som

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

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the air carriers using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the air carriers 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 15 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 11

##### *Flight Safety*

1. Each Contracting Party may request con-

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

2. Om en avtalsslutande part efter sådant samråd finner att den andra avtalsslutande parten inte effektivt upprätthåller och tillämpar säkerhetsnormer inom de i punkt 1 nämnda områdena som uppfyller de normer som vid denna tidpunkt fastställts enligt konventionen, ska den underrätta den andra avtalsslutande parten om sina konstateranden och vilka åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa normer. Den andra avtalsslutande parten ska vidta lämpliga korrigerande åtgärder inom en överenskommen tidsfrist.

3. I enlighet med artikel 16 i konventionen är parterna också eniga om att ett luftfartyg som används av en avtalsslutande parts lufttrafikföretag, eller på dess vägnar, i trafik till eller från den andra avtalsslutande partens territorium kan, medan det befinner sig inom den andra avtalsslutande partens territorium bli föremål för en granskning som utförs av den andra partens bemyndigade representanter, förutsatt att detta inte orsakar oskälig försening i flygverksamheten. Trots de skyldigheter som nämns i artikel 33 i konventionen är granskningens syfte att säkerställa giltigheten av de dokument och certifikat som luftfartyget och dess besättning behöver samt att kontrollera att luftfartygets utrustning och skick motsvarar de normer som vid denna tidpunkt uppställts i enlighet med konventionen.

4. Om det för att säkerställa säker flygverksamhet är nödvändigt att vidta brådskande åtgärder, förbehåller sig vardera avtalsslutande parten rätten att omedelbart ändra eller tillfälligt återkalla trafiktillstånd för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag.

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

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

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

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an air carrier 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 air carrier operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an air carrier or air carriers 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. Om det med hänvisning till punkt 2 ovan konstateras att en avtalsslutande part efter utgången av den överenskomna tidsfristen fortfarande handlar i strid med normer som vid denna tidpunkt fastställts i enlighet med konventionen, ska Internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare underrättas om det. Generalsekreteraren ska också informeras om senare tillfredsställande lösning av situationen.

7. Om Finland har utsett ett sådant lufttrafikföretag för vilket tillsynen utövas av en annan medlemsstat i Europeiska unionen, ska Förenade Arabemiratens rättigheter enligt säkerhetsbestämmelserna i detta avtal tillämpas även med avseende på antagande, tillämpning och upprätthållande av säkerhetsnormer i denna andra medlemsstat i Europeiska unionen samt med avseende på trafikillståndet för nämnda lufttrafikföretag.

#### Artikel 12

##### *Luftfartsskydd*

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

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 Finland has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the United Arab Emirates under the safety provisions of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that air carrier.

#### Article 12

##### *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.

märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte.

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

3. De avtalsslutande parterna ska som ett minimikrav handla i enlighet med de bestämmelser och de tekniska krav om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen samt intagits som bilagor i konventionen i den omfattning sådana bestämmelser och krav är tillämpliga för de avtalsslutande parterna. De avtalsslutande parterna ska kräva att operatörer av luftfartyg införda i deras register samt sådana luftfartygsoperatörer vars huvudsakliga verksamhetsställe eller stadigvarande hemort är på deras territorium eller som är etablerade på Finlands territorium enligt fördraget om upprättandet av Europeiska unionen och fått operativ licens i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning, samt de som upprätthåller flygplatser inom deras territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser om luftfartsskydd.

4. Vardera avtalsslutande parten går med på att sådana luftfartygsoperatörer åläggs att iaktta de bestämmelser och krav om luftfartsskydd som avses i punkt 3 ovan och som krävs av den andra avtalsslutande parten vid ankomst till, avgång från samt under uppehåll inom denna andra avtalsslutande parts territorium. I fråga om avgång från eller under uppehåll inom Finlands territorium är luftfartygsoperatörer skyldiga att iaktta bestämmelser om luftfartsskydd i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning. Vardera avtalsslutande parten ska se till att verkningsfulla åtgärder effektivt tillgrips inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning och inspektera handbagage, bagage, frakt och

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

3. The Contracting Parties shall, as a minimum, act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such 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 Treaty establishing the European Union and have received an operating licence in accordance with European Union law and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning. Vardera avtalsslutande parten ska ge en välvillig behandling av en begäran från den andra avtalsslutande parten om särskilda skyddsåtgärder som kan anses vara skäligen för att bemöta ett bestämt hot.

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

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

### Artikel 13

#### *Intermodala transporttjänster*

1. Utan hinder av andra bestämmelser i detta avtal ska vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag och företag som indirekt tillhandahåller frakttjänster tillåtas att i samband med internationell lufttrafik utan inskränkningar välja land- eller sjötransport sätt för fraktbefordran till och från varje ort inom

tracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

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

### Article 13

#### *Intermodal Services*

1. Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated air carriers and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air services any surface transportation for cargo to or from any points



de avtalsslutande parternas eller tredje länders territorier, inbegripet transport till och från alla flygplatser som har tullkontor, samt i tillämpliga fall rätt att transportera gods som inte har förtullats i enlighet med tillämpliga lagar och föreskrifter. Sådan frakt ska, oavsett om det fraktas som land-, sjö- eller lufttransport, kunna presenteras vid flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Flygbolag får utföra sina egna land- eller sjötransporter eller ingå avtal om sådana med andra land- och sjötransportföretag, inbegripet land- eller sjötransport som bedrivs av andra lufttrafikföretag och företag som indirekt tillhandahåller flygfrakttjänster. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet lufttransport och land- eller sjötransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

2. I samband med internationell lufttransport ska vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag tillåtas att erbjuda passagerartransporter under dess eget namn genom att ingå samarbetsavtal med tillhandahållare av land- eller sjötransport, vilka med stöd av tillämpliga lagar och föreskrifter har rätt att erbjuda land- eller sjötransporter till och från orter inom de avtalsslutande parternas territorier och bortom dessa. Tillhandahållare av land- eller sjötransport ska inte omfattas av de lagar och föreskrifter som tillämpas på lufttransport enbart av det skälet att land- eller sjötransporterna erbjuds av ett flygbolag under dess eget namn. Sådana intermodala transporttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet lufttransport och land- eller sjötransport, förutsatt att passagerarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter. Tillhandahållare av land- eller sjötransporter får själva välja om de vill ingå ovan nämnda samarbetsavtal. Vid beslut om vilken typ av samarbetsavtal som ska ingås kan tillhandahållare av land- eller sjötransporter bland annat ta hänsyn till konsumentintressen och begränsningar av tekniska och ekonomiska skäl samt av utrymmes- och kapacitetsskäl.

Artikel 14

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

2. In connection with international air transportation, designated air carriers of each Contracting Party shall be permitted to hold out passenger services under their own name, through cooperative arrangements with surface transportation providers holding the appropriate authority to provide such surface transportation to and from any points in the territories of the Contracting Parties and beyond under applicable laws and regulations. Surface transportation providers shall not be subject to the laws and regulations governing air transportation on the sole basis that such surface transportation is held out by an airline under its own name. Such intermodal services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers are not misled as to the facts concerning such transportation. Surface transportation providers have the discretion to decide whether to enter into the cooperative arrangements referred to above. In deciding on any particular arrangement, surface transportation providers may consider, among other things, consumer interest and technical, economic, space or capacity constraints.

Article 14

*Skälig konkurrens*

Vardera avtalsslutande 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 konkurrensituationen för det eller de lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten.

## Artikel 15

*Samråd och tvistlösning*

1. I en anda av nära samverkan kan någondera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter när som helst begära samråd om genomförandet, tolkningen och tillämpningen av detta avtal och om tillfredsställande efterlevnad av dess bestämmelser. Sådant samråd ska inledas inom sextio (60) dagar efter det en sådan begäran mottagits, om inte något annat överenskommit mellan luftfartsmyndigheterna.

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

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

4. Förmedlaren eller nämndens ledamöter kan utses från den förteckning över kompetenta sakkunniga inom luftfartsområdet som

*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 air carrier(s) of the other Contracting Party.

## Article 15

*Consultations and Settlement of Disputes*

1. In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of either Contracting Party may at any time request consultations related to the implementation, interpretation, application and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of such a request, unless otherwise agreed between the aeronautical authorities.

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

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

4. A mediator or the members of a panel may be appointed from a roster of suitably qualified aviation experts maintained by the

Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) upprätthåller. Den sakkunnige eller de sakkunniga ska utses inom femton (15) dagar efter det att begäran om att hänskjuta meningsskiljaktigheten till en förmedlare eller en nämnd mottagits. Om de avtalsslutande parterna inte lyckas nå enighet om val av sakkunnig eller sakkunniga, kan valet hänskjutas till ordföranden för ICAOs råd. I förfarandet ska de sakkunniga som anlitas ha tillräcklig kompetens på det allmänna substansområdet för meningsskiljaktigheten.

5. Förmedlingsförfarandet ska slutföras inom sextio (60) dagar efter att förmedlaren eller nämnden inledde sitt arbete och sakinnehållet ska konstateras och eventuella rekommendationer avges inom sextio (60) dagar från det att den sakkunnige eller de sakkunniga inledde sitt arbete. De avtalsslutande parterna kan på förhand komma överens om att förmedlaren eller nämnden på begäran kan ge den som framförde klagomålet tillstånd till tillfälliga arrangemang för att underlätta situationen, varvid det först krävs att sakinnehållet konstateras.

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

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

8. Förfarandet utgör inget hinder för en fortsatt tillämpning av ett samrådsförfarande, senare användning av skiljedomstol eller uppsägning av avtalet enligt artikel 18.

Artikel 16

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

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

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

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

8. The mechanism is without prejudice to the continuing use of the consultation process, the subsequent use of arbitration, or termination of the Agreement under Article 18.

Article 16

*Ändringar*

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

2. Trots vad som bestäms i punkt 1 kan ändringar som endast hänför sig till bilagorna avtalas mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter och de träder i kraft i enlighet med vad som överenskommit dessa myndigheter emellan.

## Artikel 17

*Multilaterala konventioner*

Om en multilateral konvention gällande lufttransport träder i kraft för vardera avtalsslutande parten, ska bestämmelserna i en sådan konvention ha företräde i förhållande till detta avtal. Samråd i enlighet med artikel 15 i detta avtal kan tillgripas i syfte att avgöra i vilken mån detta avtal berörs av bestämmelserna i sagda multilaterala konvention.

## Artikel 18

*Uppsägning*

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

2. I ett sådant fall upphör detta avtal att gäl-

*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 Annexes may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective as agreed between them.

## Article 17

*Multilateral Conventions*

If any multilateral convention concerning air transportation enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 15 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

## Article 18

*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 termi-

la tolv (12) månader efter den dag då den andra avtalsslutande parten tog emot nämnda underrättelse, om inte de avtalsslutande parterna kommer överens om återkallande av uppsägningen före utgången av denna tidsfrist. Erkänner inte den andra avtalsslutande parten mottagandet av underrättelsen, anses denna vara mottagen fjorton (14) dagar efter det att underrättelsen togs emot av Internationella civila luftfartsorganisationen.

#### Artikel 19

##### *Registrering hos ICAO*

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

#### Artikel 20

##### *Ikraftträdande*

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

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal i två exemplar på arabiska, engelska, finska och svenska, vilka alla texter är lika giltiga. Vid avvikande tolkningar ska texten på engelska ha företräde.

Upprättat i Dubai den 22 juli 2013.

För Förenade Arabemiratens  
regering

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

#### Article 19

##### *Registration with ICAO*

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

#### Article 20

##### *Entry into force*

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Arabic, Finnish, English and Swedish languages, all texts being equally authentic. In the event of any divergence of interpretation, the English language text shall prevail.

Done at Dubai on 22 July 2013 .

For the Government of  
the United Arab Emirates

För Republiken Finlands  
regering

For the Government of  
the Republic of Finland

***BILAGA I***

**till avtalet mellan Republiken Finlands regering och Förenade Arabemiratens regering  
om luftfart**

1. Linjer som lufttrafikföretag utsedda av Förenade Arabemiraten kan trafikera i båda riktningarna

<b>Avgångsorter</b>	<b>Mellanliggande orter</b>	<b>Destinationsorter</b>	<b>Orter bortom Finland</b>
<b>Vilka orter som helst i Förenade Arabemiraten</b>	<b>Vilka orter som helst</b>	<b>Vilka orter som helst i Finland</b>	<b>Vilka orter som helst</b>

Lufttrafikföretag som utsetts av Förenade Arabemiraten får vid varje given tidpunkt utöva femte frihetens trafikrättigheter vid vilka som helst mellanliggande orter och/eller orter bortom Finland. Sådana mellan- och bortomliggande orter kan fritt väljas och ändras av Förenade Arabemiratens luftfartsmyndigheter och de ska meddelas till Finlands luftfartsmyndigheter.

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

<b>Avgångsorter</b>	<b>Mellanliggande orter</b>	<b>Destinationsorter</b>	<b>Orter bortom Förenade Arabemiraten</b>
<b>Vilka orter som helst i Finland</b>	<b>Vilka orter som helst</b>	<b>Vilka orter som helst i Förenade Arabemiraten</b>	<b>Vilka orter som helst</b>

Lufttrafikföretag som utsetts av Finland får vid varje given tidpunkt utöva femte frihetens trafikrättigheter vid vilka som helst mellanliggande orter och/eller orter bortom Förenade Ara-

bemiraten. Sådana mellan- och bortomliggande orter kan fritt väljas och ändras av Finlands luftfartsmyndigheter och de ska meddelas till Förenade Arabemiratens luftfartsmyndigheter.

3. Vid bedrivande av trafik eller tillhållande av tjänster på de specificerade linjerna kan lufttrafikföretag som utsetts av den ena avtalsslutande parten delta i gemensamma marknadsföringsarrangemang, såsom kvotreservering eller användning av gemensamma linjekoder (code sharing)

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

b) med tredje parts flygbolag. Om en sådan tredje part inte bemyndigar eller tillåter liknande arrangemang mellan den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag och andra flygbolag i trafiken till, från och via ett sådant tredje land, har de avtalsslutande parterna rätt att låta bli att godkänna sådana arrangemang.

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

*BILAGA II*

Förteckning över andra stater som det hänvisas till i artikel 3 och 4 i detta avtal

- a) Republiken Island (enligt EES-avtalet)
- b) Furstendömet Liechtenstein (enligt EES-avtalet)
- c) Konungariket Norge (enligt EES-avtalet)
- d) Schweiziska edsförbundet (enligt avtalet mellan Europeiska unionen och Schweiziska edsförbundet om luftfart).