**RP 64/2017 rd**

**Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av avtalet med Mauritius om luftfart samt 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 Finland och republiken Mauritius om luftfart samt antar en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen.

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

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

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

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL ..... 1
INNEHÅLL ..... 2
ALLMÄN MOTIVERING ..... 3
1 NULÄGE ..... 3
2 LAGSTIFTNINGEN I EU ..... 3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN ..... 4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER ..... 4
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN ..... 4
DETALJMOTIVERING ..... 5
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND ..... 5
2 LAGFÖRSLAG ..... 8
3 IKRAFTTRÄDANDE ..... 8
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ..... 8
4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna ..... 8
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen ..... 9
LAGFÖRSLAG ..... 13
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Mauritius om luftfart ..... 13
AVTALSTEXT ..... 14
BILAGOR ..... 42
ANNEX ..... 44

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

Flygtrafiken mellan Finland och Mauritius har hittills varit tämligen obetydlig. Det finns inte någon regelbunden direkt flygtrafik till Mauritius, men researrangörer ordnar semestercharter mellan länderna särskilt på vintern. Det finns fem flygplatser på Mauritius. En av de mest trafikerade flygplatserna är den internationella flygplatsen Sir Seewoosagur Ramgoolam International Airport som är belägen i närheten av huvudstaden Port Louis. Port Louis har ca 140 000 invånare. De viktigaste flygbolag som är verksamma på Mauritius är Air Mauritius, British Airways, Emirates Airlines och Condor.

Finland och Mauritius paraferade det bilaterala luftfartsavtalet den 20 oktober 2015 i Antalya i Turkiet i samband med bilaterala förhandlingar om luftfartsavtalet. Avtalet undertecknades i Port Louis den 17 juni 2016. Finland har inte tidigare haft något bilateralt luftfartsavtal med Mauritius.

### 2 Lagstiftningen i EU

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

Eftersom bestämmelserna i luftfartsavtalen delvis faller under unionens, delvis under medlemsstaternas behörighet, har Europaparlamentet och rådet antagit en förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstaterna och tredje länder (nedan *förordningen om yttre förbindelser*). Genom förordningen har ett samarbetsförfarande inrättats mellan medlemsstaterna och kommissionen för att säkerställa att avtalen harmonierar med unionens lagstiftning. Medlemsstaterna ska på förhand meddela kommissionen sina avsikter att inleda förhandlingar med tredjeländer samt uppgifter om vilka bestämmelser i avtalet som ska tas upp under förhandlingarna, förhandlingarnas syfte samt all annan relevant information. I förekommande fall ska kommissionen inbjudas att delta som observatör i sådana förhandlingar. Enligt förordningen kan en medlemsstat ingå ett luftfartsavtal med ett tredjeland, om avtalet innehåller de standardklausuler som avses i förordningen och som medlemsstaterna och kommissionen tillsammans gjort upp och fastställt för att säkerställa att medlemsstaternas flygbolag behandlas likvärdigt. Enligt förordningen om yttre förbindelser ska medlemsstater när de ingår luftfartsavtal med tredjeländer meddela förhandlingsresultatet till kommissionen. Om avtalet innehåller de relevanta standardklausulerna tillåter kommissionen att avtalet ingås. 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. Kommissionen har den 20 maj 2016 godkänt förhandlingsresultatet mellan Finland och Mauritius. Avtalet innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet. Artiklarna 1–8, 11, 13–18 och 20–28 samt bilagan hör helt eller delvis till medlemsstatens behörighet. Unionslagstiftningen och den nationella lagstiftningen på det område som avtalet gäller behandlas nedan i propositionens detaljmotivering och i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

## 3 Målsättning och de viktigaste förslagen

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

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

## 4 Propositionens konsekvenser

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

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

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

## 5 Beredningen av propositionen

Finland och Mauritius förhandlade om ett bilateralt luftfartsavtal den 20 oktober 2015 i Antalya i Turkiet, och avtalet paraferades efter förhandlingarna. Europeiska kommissionen godkände förhandlingsresultatet den 20 maj 2016 i enlighet med förordningen om yttre förbindelser. Avtalet undertecknades i Port Louis den 17 juni 2016.

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet och finansministeriet samt av Trafiksäkerhetsverket och av de organisationer som är medlemmar i ett nätverk för lufttrafik. Utrikesministeriet föreslog vissa preciseringar av de avsnitt som gäller propositionens ikraftträdande, behovet av riksdagens samtycke, behandlingsordningen samt lagförslaget. Dessutom uppmärksammade utrikesministeriet det språk på vilket avtalstexten publiceras. De preciseringar som föreslogs av utrikesministeriet har beaktats som sådana vid den fortsatta beredningen av propositionen. Finansministeriet uppmärksammade i sitt utlåtande propositionens avsnitt om inkomstbeskattning och tullar. Proposition har ändrats i enlighet med finansministeriets utlåtande så att konstaterandena om platsen för beskattning har strukits ur propositionen och så att det i fråga om tullbefrielse konstateras att grundlagens 81 § omfattar dessa frågor på samma sätt som frågor som gäller andra skatter och avgifter. Trafiksäkerhetsverket och Finnair Abp understödde propositionen i oförändrad form.

## DETALJMOTIVERING

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

I avtalets ingress konstaterar Finland och Mauritius bl.a. att de önskar främja fri konkurrens mellan flygbolag och öka serviceutbudet i den internationella lufttrafiken. De framhåller att de önskar tillgodose bästa möjliga flygsäkerhet och luftfartsskydd och underlätta utvidgningen av internationella flygtrafikmöjligheter. Av artiklarna i avtalet överensstämmer artiklarna 4.4 a och 5.1 a med EU:s modellklausuler. Artiklarna 9.8, 10.4, 10.5 och 16 grundar sig på EU:s modellklausuler.

**Artikel 1.** *Definitioner.* I artikeln definieras de viktigaste begrepp som används i avtalet. Definitionerna grundar sig på Internationella civila luftfartsorganisationen ICAO:s standardavtalsklausuler.

**Artikel 2.** *Tillämpning av konventionen.* I artikeln föreskrivs att konventionens bestämmelser om internationell lufttrafik ska tillämpas på avtalet.

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

**Artikel 4.** *Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd.* I artikeln fastställs att parterna på diplomatisk väg kan utse flygbolag att sköta överenskommen trafik. Artikel 4.4 a baserar sig på EU:s modellklausul och gör det möjligt att utse ett i Finland etablerat EU-bolag att bedriva trafik från Finland. När ett flygbolag har utsetts och beviljats trafiktillstånd, kan det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att det iakttar alla tillämpliga bestämmelser i avtalet. I Finland föreskrivs det om beviljande av trafiktillstånd och om de nationella myndigheternas behörighet i samband med detta i 6 kap. i luftfartslagen (864/2014).

**Artikel 5.** *Återkallande av trafiktillstånd permanent eller tillfälligt.* Enligt artikeln har vardera parten rätt att vägra bevilja trafiktillstånd, om de villkor för beviljande av tillstånd som nämns i artikel 4 inte uppfylls, eller rätt att återkalla ett trafiktillstånd, om flygbolaget har försummat att iaktta de lagar och föreskrifter som anges i artikel 6 i avtalet. Artikel 5.1 a baserar sig på en EU-modellklausul. Om ett återkallande av tillstånd eller en begränsning av trafikrättigheterna inte är nödvändig för att hindra fortsatt överträdelse av lagar eller föreskrifter, får en sådan rätt inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra partens luftfartsmyndigheter i enlighet med artikel 23.

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

**Artikel 7.** *Direkt transitering.* I artikeln föreskrivs det om förenklade kontroller av transittrafik och om avgifter för transittrafik.

**Artikel 8.** *Erkännande av trafiktillstånd och drifttillstånd.* I artikeln föreskrivs det att vardera parten är skyldig att erkänna tillstånd och bevis som utfärdats av den andra parten**.**

**Artikel 9.** *Flygsäkerhet.* I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs i artikeln om åtgärder som den andra parten får vidta om den märker brister i säkerheten eller annars har behov av att förhandla om säkerhetsföreskrifter med den andra parten.

I enlighet med EU-modellklausulen föreskrivs det i artikel 9.8 att bestämmelserna i artikeln ska tillämpas också i det fallet att Finland har utsett ett sådant flygbolag i fråga om vilket myndighetstillsynen utövas av en annan medlemsstat i Europeiska unionen. I Finland är Trafiksäkerhetsverket den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten. Bestämmelser om Trafiksäkerhetsverkets myndighetsuppgifter som gäller luftfart finns i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) och i luftfartslagen.

**Artikel 10.** *Luftfartsskydd.* I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler hänvisas det i artikeln till sådana internationella konventioner som gäller luftfartsskydd och som bägge parter omfattas av. Vidare föreskrivs det om förfaranden för att garantera luftfartsskyddet och ingripa mot brister i säkerheten. Artikel 10.4 och 10.5 motsvarar EU-modellklausulen.

**Artikel 11.** *Tullavgifter, skatter och andra motsvarande avgifter.* I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler finns det i artikeln bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter inom luftfarten på basis av ömsesidighet.

**Artikel 12.** *Användaravgifter*. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler ska de avgifter som de behöriga myndigheterna eller andra organ tar ut av flygbolag vara rättvisa, skäliga och motsvara kostnaderna.

Parterna ska på sitt territorium främja samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna och de flygbolag som använder tjänsterna och anläggningarna och uppmuntra dem att utbyta den information som behövs för att reda ut att avgifterna är skäliga.

**Artikel 13.** *Plats för beskattning.* I artikeln föreskrivs att om det finns ett avtal om platsen för beskattning mellan parterna, ska bestämmelserna i det avtalet tillämpas. Mellan Finland och Mauritius finns det inte något gällande avtal om platsen för beskattning.

**Artikel 14.** *Principer för bedrivande av överenskommen trafik.* I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler ska parterna ge flygbolagen rättvisa och lika möjligheter att bedriva lufttrafik. Parternas luftfartsmyndigheter fastställer flygbolagens kapacitet och turtätheten.

**Artikel 15.** *Godkännande av trafikprogram.* Enligt artikeln får parterna kräva att den andra partens flygbolag, innan de inleder sin flygtrafik, lämnar sina trafikprogram för godkännande.

**Artikel 16.** *Tariffer.* Enligt EU-modellklausulen ska parterna låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden. Det är tillåtet att ingripa i prissättningen endast för att förhindra sådana priser eller förfaranden som strider mot konkurrenslagstiftningen. I artikeln bestäms det om ett samrådsförfarande som ska vidtas om den ena parten anser att ett pris strider mot artikelns bestämmelser.

**Artikel 17.** *Statistiska uppgifter.* I artikeln föreskrivs det att vardera parten på den andra partens begäran ska lämna uppgifter som gäller flygbolagens trafik.

**Artikel 18.** *Representation och personal / Kommersiell verksamhet.* I artikeln föreskrivs det om rätten för flygbolag att utan begränsningar sälja lufttrafiktjänster samt att, i enlighet med den andra partens lagstiftning, inrätta kontor och ha personal.

I enlighet med EU-modellklausulen föreskrivs det i artikeln att flygbolag ska ha rätt att välja leverantör för marktjänster eller att tillhandahålla marktjänsterna själva eller, om detta inte är möjligt, ska varje utsett flygbolag behandlas jämlikt i fråga om användningen av egenhantering eller marktjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer. I Finland har man i överensstämmelse med unionslagstiftningen inte på något sätt begränsat flygbolagens möjligheter att själva tillhandahålla marktjänsterna på flygplatserna. Bestämmelser om marktjänster finns i 8 kap. i luftfartslagen.

**Artikel 19.** *Överföring av inkomster.* I artikeln föreskrivs att parternas utsedda flygbolag ska ha rätt att överföra vinster till det land som flygbolaget väljer utan att det hänförs några avgifter, begränsningar eller dröjsmål till dem.

**Artikel 20.** *Gemensamma linjekoder och samarbetsarrangemang.* I artikeln föreskrivs att flygbolag som utsetts av den ena parten kan delta i gemensamma marknadsföringsarrangemang tillsammans med flygbolag från någondera parten eller från ett tredjeland och använda gemensamma linjekoder. I artikeln utfärdas dessutom närmare föreskrifter för de flygbolag som deltar i samarbetsarrangemangen.

**Artikel 21.** *Intermodala transporttjänster.* I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln om rätten för flygbolag och företag som tillhandahåller frakttjänster att i samband med internationell lufttransport använda vilken land- eller sjötransport som helst för frakt och att i förekommande fall transportera oförtullade varor i enlighet med gällande lagar och föreskrifter. Flygplatsernas tulltjänster ska stå till förfogande för sådan frakt oavsett om den transporteras som land-, sjö- eller lufttransport.

**Artikel 22.** *Rättvis konkurrens.* I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att vardera parten vid behov ska vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförfaranden som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrenssituationen för det eller de flygbolag som utsetts av den andra parten. I Finland finns nationella bestämmelser om frågan i konkurrenslagen (948/2011). I 3 § i konkurrenslagen anges det att när en konkurrensbegränsning kan påverka handeln mellan Europeiska unionens medlemsstater tillämpas också bestämmelserna i artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

**Artikel 23.** *Samråd.* I artikeln föreskrivs det om parternas rätt att begära samråd om frågor som hör till området för avtalet.

**Artikel 24.** *Ändring av avtalet.* I artikeln föreskrivs i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om det förfarande som tillämpas vid ändring av avtalet och om ikraftträdandet av ändringarna. I bestämmelserna om ikraftträdande har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver.

**Artikel 25.** *Tvistlösning.* I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler ska parterna i första hand försöka avgöra meningsskiljaktigheter genom samråd, med undantag för meningsskiljaktigheter som gäller tariffer. I artikeln föreskrivs om ett skiljeförfarande.

**Artikel 26.** *Uppsägning av avtalet.* I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om förfarandet för uppsägning av avtalet.

**Artikel 27.** *Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen.* I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att avtalet och varje ändring i det ska registreras hos ICAO.

**Artikel 28.** *Ikraftträdande.* I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om förfarandet för ikraftträdande av avtalet. I bestämmelserna om ikraftträdande har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver.

**Bilagan.** I bilagan finns det närmare bestämmelser om flygrutterna.

## 2 Lagförslag

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

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

## 3 Ikraftträdande

Enligt artikel 27 i avtalet träder avtalet i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då parterna genom diplomatisk notväxling har intygat att de förfaranden som är nödvändiga för att avtalet ska kunna träda i kraft har slutförts. Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

## 4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

### 4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna

Genom förordningen om yttre förbindelser har man skapat en mekanism genom vilken Europeiska unionen under vissa villkor tillåter att medlemsstaten ingår luftfartsavtal som med tanke på sitt innehåll till vissa delar hör till unionens exklusiva behörighet. Medlemsstaten förhandlar och ingår avtal med ett tredjeland under eget namn också till den del behörigheten i regel hör till unionen. Med hänsyn till förordningen om yttre förbindelser är det alltså inte fråga om ett traditionellt blandat avtal som innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet och där både unionen och dess medlemsstater är parter. Det är inte heller fråga om ett sådant avtal som Europeiska unionens medlemsstater förbinder sig till på unionens vägnar (GrUU 16/2004 rd). Med hänsyn till det nationella förfarandet för godkännande och ikraftträdande som anges i 8 kap. i grundlagen är det i sin helhet fråga om ett avtal som Finland ingått. Beslutet om att förbinda sig till avtalet, förutsatt att detta sker inom ramen för det bemyndigande som unionen godkänt, ska likaså helt och hållet fattas av Finland. Dessutom har grundlagsutskottet gett ett utlåtande (GrUU 7/2012 rd) om regeringens proposition till riksdagen om godkännande av protokollet om ändring av luftfartsavtalet med Ryska federationen samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen. Enligt utlåtandet krävs riksdagens godkännande för protokollet om ändring av ifrågavarande luftfartsavtal. Således begärs det att riksdagen godkänner avtalet i sin helhet och sätter i kraft de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Ett tillstånd i enlighet med förordningen om yttre förbindelser behövs från kommissionen för ingående av avtal när det gäller de avtalsbestämmelser som på det sätt som beskrivs ovan till sitt innehåll i regel omfattas av unionens exklusiva behörighet. I och med den antagna unionslagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande.

Huvuddelen av denna lagstiftning har antagits som direkt bindande förordningar. Medlemsstaternas nationella behörighet begränsas då närmast till hur medlemsstaterna ordnar de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna förutsätter i respektive fall. Förordningar som gäller de frågor som täcks av luftfartsavtalet mellan Finland och Mauritius är bl.a. förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (nedan *EASA-förordningen*), förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, förordning (EG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (nedan *slot-förordningen*), förordning (EG) nr 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster samt förordning (EU) nr 598/2014 som gäller rapportering av händelser. Dessutom har bestämmelser på direktivnivå antagits bl.a. om marktjänster (96/67/EEG, nedan *direktivet om marktjänster*) samt om flygplatsavgifter (2009/12/EG, nedan *direktivet om flygplatsavgifter*). På basis av detta hör åtminstone bestämmelserna i artiklarna 1, 4.4 a, 5.1 a, 6–13, delvis 16, 21 samt 22 till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. Bakgrunden till rättsakterna är artikel 49 om etableringsfrihet i EUF-fördraget och bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser. På bestämmelserna i avtalet tillämpas dessutom Europeiska unionens konkurrensregler (artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget).

I artikel 3 finns bestämmelser om beviljande av rätt att bedriva trafik. Beviljande av rätt att bedriva trafik är en fråga som gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och kan därför anses höra till området för lagstiftningen i Finland. Trafikrättigheterna omfattas av statens suveränitet, och beviljande av trafikrättigheter kan inte anses vara en fråga som är av liten betydelse. Således är det fråga om ett sedvanligt fördrag om vars godkännande republikens president beslutar med stöd av 93 § 1 mom. i grundlagen.

### 4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen

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

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

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

I artikel 3 finns bestämmelser om beviljande av rätt att bedriva trafik. Beviljande av rätt att bedriva trafik är en fråga som gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och

kan därför anses höra till området för lagstiftningen i Finland. Bestämmelser om regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredjeländer samt om flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal finns i 66–67 § i luftfartslagen. Enligt 1 § i luftfartslagen ska internationella förpliktelser som är bindande för Finland ha företräde framför bestämmelserna i luftfartslagen. Bestämmelserna i avtalet är så detaljerade, att de inte kräver några kompletterande nationella bestämmelser.

Bilagan till avtalet och artikel 20 innehåller kompletterande bestämmelser av mer teknisk natur, bl.a. om flyglinjer, marknadsföringssamarbete samt om förutsättningarna för de trafikrättigheter som behövs för flygbolag som deltar i arrangemangen och arrangemang i fråga om information till kunder och om anmälningsförfaranden.

Artiklarna 4–5 i avtalet, vilka gäller utseende av flygbolag och beviljande och återkallande av trafiktillstånd, hänför sig till Trafiksäkerhetsverkets behörighet och till det förfarande om vilket det föreskrivs i 6 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artiklarna hör till området för lagstiftningen.

I artikel 6.1 och 6.2 finns bestämmelser om tillämpningen av lagstiftningen i Finland på vissa luftfartyg, passagerare, besättning och viss frakt och post som finns på Finlands territorium. Enligt artikel 6.3 är det förbjudet att bevilja flygbolag förmåner vid tillämpningen av bestämmelser om immigration, tull, karantän och andra motsvarande bestämmelser. Om bestämmelserna i artikeln föreskrivs i 6 kap. i luftfartslagen och de hör till området för lagstiftningen.

I artikel 7 bestäms om kontroll av passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 8 bestäms om tillstånd att bedriva överenskommen trafik. Bestämmelser om de tillstånd som det föreskrivs om i artikeln finns i 66, 67 och 69 § i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artikel 9, som gäller flygsäkerhet, hänför sig till Trafiksäkerhetsverkets behörighet att som nationell civil luftfartsmyndighet utöva tillsyn över flygsäkerheten. Bestämmelser om detta finns i lagen om Trafiksäkerhetsverket och i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i artikel 9.6 kan anses höra till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i den bestäms om individens rättigheter och skyldigheter.

Artikel 10 innehåller bestämmelser om luftfartsskydd, och i Finland finns bestämmelserna om tryggande av den civila luftfarten och behörighetsfrågorna i anslutning till det i 9 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör sålunda till området för lagstiftningen.

Artikel 11.1, 11.2 och 11.5 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet. Bestämmelserna motsvarar internationell praxis. Enligt 81 § i grundlagen ska om statliga skatter och avgifter bestämmas genom lag. Grundlagens 81 § täcker också befrielse från tullar. Tullar hör dock till Europeiska unionens exklusiva behörighet.

I artikel 11.3 bestäms om tullkontroll och i artikel 11.4 om rätt att lossa luftfartygens utrustning. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen och om dem föreskrivs bl.a. i mervärdesskattelagen samt i tullagstiftningen.

I artikel 12 bestäms det om användaravgifter. Bestämmelser om de frågor som det bestäms om i artikel 12.1 och 12.2 finns i 5 § i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter. Bestämmelser-

na i artikeln hör till området för lagstiftningen. Genom lagen har Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG om flygplatsavgifter genomförts. Bestämmelserna hör således till Europeiska unionens behörighet.

I artikel 13 bestäms om prioritet för skatteavtalet. Skatteavtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och således hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

I artikel 14 bestäms om flygtrafikens kapacitet. Luftfartsmyndigheterna kommer sinsemellan överens om kapaciteten. Enligt 66 § i luftfartslagen fastställer Trafiksäkerhetsverket platsutbudet och tidtabellerna för den regelbundna flygtrafiken. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 15 bestäms om anmälning av trafikprogram. Vardera parten kan kräva att den andra partens utsedda flygbolag ska sända sina tidtabeller för godkännande. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 16 bestäms om prissättningen. Ett flygbolag som utsetts enligt artikeln beslutar om priserna för lufttrafik på grundval av marknadsmässiga och kommersiella överväganden. Trafiksäkerhetsverket fastställer enligt 66 § i luftfartslagen vid behov transportavgifterna för den regelbundna flygtrafiken. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artikel 18, som gäller representation av lufttrafikföretagen, innehåller bestämmelser som gäller etableringsfriheten. I Finland finns det bestämmelser om inresa, vistelse och arbete i utlänningslagen (301/2004) och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen. Artikel 18.3 gäller lufttrafikföretagens rättigheter att organisera sina marktjänster på flygplatserna. Om dem föreskrivs i 8 kap. i luftfartslagen i överensstämmelse med direktivet om marktjänster, och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Om de bestämmelser som ingår i artikel 22 föreskrivs i konkurrenslagen och till de delar det är fråga om effekterna på handeln mellan medlemsstaterna ska konkurrensreglerna i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget tillämpas. Sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Enligt artikel 24.2 kan bilagan till avtalet ändras genom överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter. Ändringarna träder i kraft i enlighet med vad som överenskommits dessa myndigheter emellan. I grundlagen finns det inte några bestämmelser om delegering av behörigheten att ingå fördrag. I motiveringen till grundlagen och i grundlagsutskottets praxis har det emellertid ansetts att behörigheten att ingå avtal i begränsad utsträckning och exceptionellt kan överföras på andra myndigheter genom lag. En förutsättning är att bemyndigandet begränsar sig till ramarna för den förpliktelse som bemyndigandet gäller och att det inte innebär ett bemyndigande att avtala om sådana ändringar i avtalsförhållandet som påverkar huvudförpliktelsens natur eller målsättning eller om saker som enligt grundlagen hör till riksdagens behörighet. En delegering av behörigheten att ingå avtal till myndigheter kan således närmast gälla tekniska granskningar eller kompletteringar av huvudförpliktelsen eller ordnande av detaljerna för samverkan mellan myndigheterna (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2004 rd, GrUU 48/2005 rd). Enligt regeringens uppfattning innehåller artikel 3 i avtalet huvudförpliktelser för parterna att säkerställa utsedda flygbolag vissa rättigheter. Bestämmelserna kan anses omfatta grunderna för rättigheterna i fråga.

Enligt regeringens uppfattning innebär delegeringsbestämmelsen i artikel 24.2 inte något bemyndigande att avtala om ändringar som påverkar de i artikel 3 avsedda huvudförpliktelsernas natur eller syften. Bemyndigandet är inte obegränsat och i bemyndigandet samt i själva avtalet nämns de myndigheter som kan avtala om ändringar. Förfarandet motsvarar dessutom den internationella praxis som länge och allmänt iakttagits inom luftfartsbranschen. Avtalet kan inte anses innehålla bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. i grundlagen. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet sålunda godkännas med enkel majoritet och förslaget till ikraftträdandelag behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

I artikel 25 finns det bestämmelser om förmedlings- och förlikningsförfaranden, och lösningarna i dessa är bindande för parterna i tvisten. Vid förmedlingsförfarandet kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen bli avgjorda och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller tvistlösning är inte enligt regeringens bedömning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen för avtalet.

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

*riksdagen godkänner det i Port Louis den 17 juni 2016 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och republiken Mauritius 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 avtalet med Mauritius om luftfart**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Port Louis den 17 juni 2016 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och republiken Mauritius regering om luftfart gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

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

---

Helsingfors den 1 juni 2017

**Statsminister**

**Juha Sipilä**

Kommunikationsminister Anne Berner

*Avtalstext*

**AVTAL MELLAN REPUBLIKEN MAURITIUS REGERING OCH REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OM LUFTFART**

Republiken Mauritius regering och republiken Finlands regering, nedan ”parterna”, och i singular ”parten”,

**som erkänner** lufttrafikens betydelse för att upprätthålla vänskapen, samförståndet och samarbetet mellan folken i de två länderna,

**som önskar** främja de internationella lufttrafikmöjligheterna i syfte att främja handel och turism inte bara mellan de två länderna utan också globalt,

**som önskar** ingå ett avtal i syfte att skapa lufttrafikförbindelser mellan sina territorier och bortom dem,

**som önskar** säkerställa en hög nivå för flygsäkerheten och luftfartsskyddet i den internationella lufttrafiken och som uttrycker sin djupa oro över sådana handlingar och hot mot luftfartygens säkerhet som kan äventyra säkerheten för personer eller egendom,

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

**har** enats om följande:

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MAURITIUS AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND**

The Government of the Republic of Mauritius and the Government of the Republic of Finland hereinafter referred to as the Contracting Parties; and in Singular as a "Contracting Party".

**Acknowledging** the importance of air transportation as a means of creating and preserving friendship, understanding and cooperation between the peoples of the two countries;

**Desiring** to facilitate the expansion of international air transport opportunities in order to promote trade and tourism between the two countries and also globally;

**Desiring** to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

**Desiring** to ensure the highest degree of safety and security in international air transportation and reaffirming their grave concern about acts of threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property; and

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

**Have** agreed as follows:

ARTIKEL 1

*Definitioner*

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

(a)”luftfartsmyndigheter” i fråga om republiken Mauritius den minister som ansvarar för civil luftfart eller andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som har samband med detta avtal, och i fråga om republiken Finland den civila luftfartsmyndigheten, eller i fråga om vardera parten andra personer eller organ som bemyndigats att utföra uppgifter som har samband med detta avtal,

(b) ”överenskommen trafik” regelbunden internationell lufttrafik avsedd för transport av passagerare, bagage, frakt eller post på de linjer som specificeras i bilagan till detta avtal enligt överenskommen kapacitet,

(c) ”avtalet” detta avtal, dess bilaga samt ändringar av avtalet eller bilagan,

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

(e) ”kapacitet” överenskomna trafikvolymer, som vanligtvis mäts genom antalet flygningar (turtäthet) eller det på marknaden tillgängliga antalet platser eller den på marknaden tillgängliga mängden fraktton (mellan två städer eller från land till land) under en viss period, exempelvis per dag, per vecka, per säsong eller per år,

(f) ”konventionen” konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med alla bilagor som antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen och alla ändringar av bilagorna eller av konventionen som antagits enligt artiklarna 90 och 94 i konventionen i den utsträckning bilagorna och ändringarna har antagits av båda parterna,

(g) ”utsett flygbolag” ett eller flera flygbolag

ARTICLE 1

*Definitions*

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) The term "Aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Mauritius, the Minister charged with the responsibility for civil aviation or any person or body authorized to exercise a particular function relating to this Agreement, and in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Authority or in either case, any person or body duly authorized to perform the functions now related to this Agreement;

(b) The term "agreed services" means scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, baggage, cargo and mail in accordance with agreed capacity entitlements;

(c) The term "Agreement" means this agreement, the Annex thereto and any amendments to the Agreement or to the Annex;

(d) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(e) The term "Capacity" means the amount(s) of services provided under the agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually.

(f) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendments of the Annexes or the Convention adopted under Articles 90 and 94

som utsetts att bedriva trafik och beviljats trafiktillstånd i enlighet med artikel 4 i detta avtal,

(h) ”intermodal trafik som omfattar lufttrafik” transport med luftfartyg och en eller flera land- eller sjötransporter av passagerare, bagage, frakt eller post, var för sig eller tillsammans, mot ersättning eller avgift,

(i) ”tariff” biljettpris eller avgift som ett flygbolag eller dess ombud tar ut för transport av passagerare (och deras bagage) och/eller frakt (med undantag för post) i lufttrafik, inbegripet eventuell land- eller sjötransport i samband med internationell lufttransport, och villkoren för dessa biljettpriser, med undantag för priserna och villkoren för befordran av post,

(j) ”territorium” vad som anges om det i artikel 2 i konventionen,

(k) ”användaravgift” en avgift som behöriga myndigheter tar ut eller tillåter att tas ut av flygbolag för tillhandahållande av flygplatsområdet eller flygplatsens anläggningar, anläggningar avseende flygtrafiktjänster eller anläggningar eller tjänster avseende luftfartsskydd, inbegripet tjänster och anläggningar i anslutning till dem, för att användas av luftfartyg, deras besättning, passagerare eller frakt,

(l) ”Europeiska unionens grundfördrag” fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

2. Bilagan till detta avtal utgör en integrerad del av avtalet och alla hänvisningar till avtalet ska gälla också dess bilaga, om inte något annat bestäms särskilt.

(g) The term "designated airline(s)" means one or more airlines which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(h) The term "intermodal air transportation" means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

(i) The term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo in air service including surface transportation in connection with international air transportation, if applicable, charged by airlines or their agents, and the conditions under which those prices apply, excluding prices and conditions for the carriage of mail;

(j) The term "territory" has the meaning assigned to it under Article 2 of the Convention; and

(k) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

(l) The term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

2. The Annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement and all references to the Agreement, unless expressly provided otherwise, shall apply to the said Annex.

ARTIKEL 2

*Tillämpning av konventionen*

Konventionens bestämmelser om internat-

ARTICLE 2

*Applicability of the Convention*

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention

ionell lufttrafik ska tillämpas på detta avtal.

insofar as those provisions are applicable to international air Services.

ARTIKEL 3

*Beviljande av rättigheter*

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

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

(c) rätt att landa inom den andra partens territorium på de orter som specificerats för denna linje i bilagan till detta avtal i syfte att ta ombord och avlämna passagerare och/eller frakt, inbegripet post, enligt de villkor som anges i denna bilaga.

2. Bestämmelserna i denna artikel ska inte anses berättiga någondera partens flygbolag att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare och/eller frakt, inbegripet post, för befordran mot ersättning till en annan ort inom den andra partens territorium.

3. Vardera parten beviljar den andra partens flygbolag de rättigheter som anges i punkt 1 (a) och 1 (b) i denna artikel, även om det berörda flygbolaget inte är ett utsett flygbolag.

ARTICLE 3

*Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the purpose of operation of scheduled international air services by the designated airlines of the other Contracting Party:

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

(c) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified on the route agreed in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and/or cargo including mail, subject to the conditions specified in the said Annex.
2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on an airline of one Contracting Party the right of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and/or cargo including mail, for remuneration, destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

3. The rights specified at paragraph 1 (a) and (b) above shall be granted by each Contracting Party to an airline of the other Contracting Party even if that airline is not a designated airline.

ARTIKEL 4

*Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd*

1. Vardera parten har rätt att utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik på de linjer som specificeras i bilagan

ARTICLE 4

*Designation of Airlines and Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing through diplomatic channels, to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating

till detta avtal och att skriftligen, på diplomatisk väg meddela den andra parten om detta samt att skriftligen återkalla eller ändra ett sådant utseende och på diplomatisk väg meddela den andra parten om detta.

2. När den andra parten har tagit emot ett sådant meddelande, ska parten i överensstämmelse med bestämmelserna i punkterna 3, 4 och 5 i denna artikel och så snabbt som möjligt med tanke på den tid som behandlingen kräver bevilja det flygbolag som utsetts i enlighet med punkt 1 i denna artikel behövliga trafiktillstånd och tekniska tillstånd. Trafiktillståndet får inte överlåtas eller överföras utan tillåtelse av den utfärdande parten.

3. Den ena partens luftfartsmyndigheter får kräva att ett flygbolag som utsetts av den andra parten försäkrar att det uppfyller villkoren i de lagar och föreskrifter som de ansvariga myndigheterna normalt tillämpar på bedrivande av internationell lufttrafik.

4. Kravet

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Finland är att

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

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

(iii) flygbolaget ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av medlemsstater i Europeiska unionen och/eller av medborgare i medlemsstater i Europeiska unionen, och/eller av någon annan stat som förtecknas i bilaga 1 och/eller av medborgare i denna stat,

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av

Mauritius är att

i) bolaget är etablerat inom Mauritius terri-

the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement, and to withdraw or alter such a designation in writing through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation, the other Contracting Party shall, with minimum of procedural delay, subject to the provisions of paragraphs 3, 4 and 5 of this Article, grant to the airline designated in accordance with paragraph 1 of this Article the appropriate operating authorisations and technical permissions. This operating authorisation shall not be assigned or transferred without the consent of the Contracting Party granting it.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities.

4. lt is required:

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

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

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

(iii) the Airline is owned directly of through majority ownership, and it is effectively controlled by (a) European Union Member State(s) and/or Nationals of European Union Member State(s), and/or by (an) other State(s) listed in Annex 1 and/or Nationals of such other State(s).

b) in the case of an airline designated by

Mauritius:

(i) it is established in the territory of Mauri-

torium och har tillstånd utfärdat i enlighet med Mauritius lagstiftning,

(ii) Mauritius utövar och upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget,

iii) flygbolaget ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av republiken Mauritius och/eller av medborgare i republiken Mauritius.

5. När ett flygbolag har utsetts och beviljats trafiktillstånd, får det bedriva överenskommen trafik, för vilken den har utsetts, förutsatt att flygbolaget iakttar tillämpliga bestämmelser i detta avtal.

tius and is licensed in accordance with the applicable law of Mauritius, and

(ii) Mauritius has and maintains effective regulatory control of the airline

(iii) the Airline is owned directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by the Republic of Mauritius and/or Nationals of the Republic of Mauritius.

5. When an airline has been designated and authorised in accordance with this Article, it may operate the agreed services for which it has been designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTIKEL 5

*Återkallande av trafiktillstånd permanent eller tillfälligt*

1. Vardera parten har rätt att återkalla, tillfälligt dra in eller begränsa trafiktillstånd eller tekniska tillstånd eller att tills vidare förbjuda flygbolag som utsetts av den andra parten att utnyttja de rättigheter som beviljats genom detta avtal eller att uppställa sådana villkor för nyttjande av dessa rättigheter som den anser vara nödvändiga, om

(a) flygbolaget inte uppfyller villkoren i artikel 4.4 i detta avtal, eller

(b) den andra parten inte upprätthåller och administrerar normerna enligt artikel 9 (Flygsäkerhet) och artikel 10 (Luftfartsskydd), eller

(c) flygbolaget har försummat att iaktta de lagar och föreskrifter som avses i artikel 6 i detta avtal, eller

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

2. Om ett omedelbart återkallande av tillstånd eller uppställande av villkor enligt punkt 1 i denna artikel inte är nödvändigt för att hindra

ARTICLE 5

*Revocation or Suspension of Operating Authorisation*

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, limit or revoke an operating authorisation or technical permissions or to suspend the exercise of the rights granted under this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights in any case where:

(a) the airline fails to meet the conditions stipulated in paragraph 4 of Article 4 of this Agreement; or

(b) the other Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 9 (Aviation Safety) and Article 10 (Aviation Security); or

(c) the airline falls to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 of this Agreement; or

(d) the airline otherwise fails to operate the services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in

fortsatt överträdelse av lagar eller bestämmelser i detta avtal, får en sådan rättighet inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra parten i enlighet med artikel 23.

paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringement of the laws or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation in accordance with Article 23 with the other Contracting Party.

ARTIKEL 6

*Tillämpning av lagar och föreskrifter*

1. Vardera partens flygbolag ska vid inresa till, under uppehåll inom och vid avresa från den andra partens territorium iaktta den andra partens gällande lagar och föreskrifter om ett i internationell flygtrafik insatt luftfartygs tillträde till eller avgång från dess territorium samt om drift och navigering av sådant luftfartyg inom dess territorium.

2. Vid inresa till, under uppehåll inom och vid avresa från någondera partens territorium ska dess gällande lagar och föreskrifter rörande inresa till och avresa från dess territorium i fråga om passagerare, besättning, frakt, post och luftfartyg (inklusive bestämmelser om inresa, tullbehandling, flygsäkerhet, luftfartsskydd, immigration, pass, tull och karantän eller i fråga om post postbestämmelserna) iakttas av den andra partens flygbolags passagerare, besättning och frakt eller på dessas vägnar.

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

ARTICLE 6

*Application of Laws and Regulations*

1. The airlines of one Contracting Party, while entering, staying within or leaving the territory of the other Contracting Party shall comply with the laws and regulations in force of the other Contracting Party relating to entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, as well as operation and navigation of aircraft.

2. While entering, staying within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations in force relating to admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo, mail and aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation safety, aviation security, immigration, passports, customs, and quarantine, or in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers and crew or cargo of the airlines of the other Contracting Party.

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

ARTIKEL 7

*Direkt transitering*

Passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik genom en parts territorium, som inte lämnar det område på flygplatsen som reserverats för sådana ändamål, är endast under-

ARTICLE 7

*Direct Transit*

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party, and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in

kastade en förenklad kontroll. Detta gäller dock inte skyddsåtgärder mot våldshandlingar, smuggling av narkotika och flygplanskapningar.

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

respect of security measures against acts of violence, smuggling of narcotics and air piracy, at the most be subject to a simplified control.

Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from duties and taxes including customs duty and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

ARTIKEL 8

*Erkännande av trafiktillstånd och drifttillstånd*

1. Vardera parten ska erkänna gällande luftvärdighetsbevis, behörighetsbevis och tillstånd att bedriva lufttrafik i enlighet med detta avtal på de linjer som specificerats i bilagan, och vilka har utfärdats eller erkänts av den andra parten, förutsatt att villkoren för utfärdande eller erkännande av bevis och tillstånd är åtminstone lika med eller strängare än miniminormerna enligt konventionen.

2. Vardera parten förbehåller sig dock rätten att vägra erkänna sådana behörighetsbevis eller tillstånd för flygningar över det egna territoriet eller flygningar som ska landa där som den andra parten har beviljat partens egna medborgare eller godkänt för deras del.

ARTICLE 8

*Recognition of Certificates and Licences*

1. Each Contracting Party shall recognise as valid for the purpose of air transport operations provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for issue or rendering valid of such certificates or licences are equal to or above the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.
2. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its territory, certificates of competency and licences granted or validated to its own nationals by the other Contracting Party.

ARTIKEL 9

*Flygsäkerhet*

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

2. Om en part efter ett sådant samråd finner att den andra parten på något av de områden som nämns i punkt 1 i denna artikel inte effektivt upprätthåller eller administrerar säkerhetsnormer som är minst lika med de då

ARTICLE 9

*Aviation Safety*

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft or their operation maintained by the other Contracting Party. 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 any area mentioned in paragraph 1 that are at

gällande miniminormerna som uppställts i enlighet med konventionen, ska den först nämnda parten meddela den andra parten om sina iakttagelser och de åtgärder den anser nödvändiga för att miniminormerna ska iakttas, och den andra parten ska vidta lämpliga korrigerande åtgärder. Om den andra parten inte vidtar lämpliga åtgärder inom femton (15) dagar, eller inom en längre period som eventuellt överenskommits mellan parterna, utgör detta en grund för tillämpning av artikel 5 (Återkallande av trafiktillstånd permanent eller tillfälligt) i detta avtal.

least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed between the Contracting Parties, shall be a reason for the application of Article 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorisation) of this Agreement.

3. I enlighet med artikel 16 i konventionen, och trots de skyldigheter som nämns i artikel 33 i konventionen, ska parternas bemyndigade representanter, medan ett luftfartyg är inom partens territorium, kunna utföra invändiga och utvändiga inspektioner i luftfartyg som används av den andra partens flygbolag eller på dess vägnar genom leasingavtal för trafik till eller från partens territorium i syfte att kontrollera giltigheten av luftfartygets och besättningens dokument och luftfartygets och dess utrustnings uppenbara konditionen (*rampinspektion*), förutsatt att detta inte leder till en oskälig försening.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention and notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of an airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of search by the authorised representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (ramp inspection), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. Om en sådan rampinspektion eller serie av rampinspektioner visar

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

(b) att de säkerhetsnormer som vid denna tidpunkt uppställts i enlighet med konventionen inte antagits och verkställts effektivt,
är den part som utför inspektionen, i det syfte som avses i artikel 33 i konventionen, fri att dra den slutsatsen att de krav enligt vilka luftvärdighetsbeviset eller tillstånden avseende luftfartyget eller certifikaten avseende detta luftfartygs besättning har utfärdats eller godkänts, eller de krav enligt vilka detta luft-

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to evidence:

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

(b) that there is lack of effective adoption and implementation of safety standards established at that time pursuant to the Convention,
the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been is-

fartyg används, inte är lika med eller överstiger de miniminormer som uppställts i enlighet med konventionen.

5. Om en representant för partens flygbolag förbjuder tillämpning av punkt 3 i denna artikel på ett luftfartyg som används av flygbolaget eller på dess vägnar, är den andra parten fri att dra den slutsatsen att detta bekräftar situationer av det slag som avses i punkt 4, och dra de slutsatser som avses i artikeln.

6. Vardera parten förbehåller sig rätten att omedelbart för viss tid dra in trafiktillstånd som beviljats den andra partens utsedda flygbolag eller att ändra det, om den förstnämnda parten antingen på basis av en rampinspektion, en serie av rampinspektioner, en vägran att ge tillträde att utföra en rampinspektion, samråd eller andra orsaker drar den slutsatsen att en omedelbar åtgärd är nödvändig med hänsyn till säkerheten för driften av ett flygbolag.

7. Varje åtgärd som vidtagits av en part i enlighet med punkt 1, 2 eller 6 ovan ska upphöra så snart orsaken för vidtagande av åtgärden inte längre föreligger.

8. Om Finland har utsett ett sådant flygbolag för vilket myndighetstillsynen utövas av en annan medlemsstat i Europeiska unionen, ska de rättigheter som enligt denna artikel tillkommer Mauritius tillämpas även med avseende på antagande, tillämpning och upprätthållande av säkerhetsnormerna i denna andra medlemsstat i Europeiska unionen och på trafiktillståndet för flygbolaget i fråga.

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

5. In the event that access for the purpose of application of paragraph 3 to an aircraft operated by or on behalf of an airline of one Contracting Party is denied, the other Contracting Party shall be free to infer that evidence of the type referred to in paragraph 4 arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the authorisation to conduct international air transportation of an airline of the other Contracting Party in the event that the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to ensure the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 1, 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Where Finland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of Mauritius under this Article 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 airline.

## ARTIKEL 10

*Luftfartsskydd*

1. Parterna bekräftar, i överensstämmelse med sina rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt, att deras skyldighet gentemot varandra att skydda civil luftfart mot handlingar avseende olagligt ingripande

## ARTICLE 10

*Aviation Security*

1. Consistent with their rights and obligations under international law, each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agree-

utgör en integrerad del av detta avtal.

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

3. Parterna ska 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 sådana civila luftfartyg, deras passagerare och besättning, flygplatser och anläggningar för flygtrafiktjänst, samt varje annat hot som riktar sig mot säkerheten inom den civila luftfarten.

4. Parterna ska sinsemellan handla i överensstämmelse med de bestämmelser om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och intagits som bilagor till konventionen i den omfattning sådana bestämmelser är tillämpliga för båda parterna. Parterna ska kräva att operatörer av sådana luftfartyg som införts i deras register eller sådana luftfartygsoperatörer vars huvudsakliga verksamhetsställe eller stadigvarande hemort är på den ena partens territorium eller som är etablerade på Finment.

2. Without limiting the generality of its rights and obligations under international law, each Contracting Party 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, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on Marking of Plastic Explosives for the purpose of detection, signed at Montreal on March 1, 1991, and any other multilateral agreement or protocol relating to civil aviation security which has been adhered to by both Contracting Parties.

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

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to both 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 respective territories or are established in the territory of Finland under

lands territorium i enlighet med Europeiska unionens grundfördrag och fått operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk samt de som upprätthåller flygplatser på deras territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser om luftfartsskydd som är tillämpliga för båda parterna.

the EU Treaties and have received an operating licence in accordance with European Union law, and the operators of airports in their respective territories, act in conformity with such aviation security provisions that are applicable to both Contracting Parties.

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

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 required by the other Contracting Party for entry into, while within or departure from the territory of that other Contracting Party. For entry into, while within or departure from 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 and loading. Each Contracting Party shall give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures in its territory to meet a particular threat.

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

6. 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.

7. Vardera parten vidtar de åtgärder som den anser vara praktiskt möjliga för att säkerställa att den andra partens luftfartyg som är föremål för olagligt besittningstagande eller någon annan olag handling på marken på den förstnämnda partens territorium hålls på marken, om inte dess avfärd är nödvändig för att skydda besättningens och passagerarnas liv. När det är möjligt ska sådana åtgärder vidtas på basis av samråd med den andra par-

7. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party, subjected to an act of unlawful seizure or any other act of unlawful interference, which is on ground in its territory, is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its crew and passengers. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of consultations with the other Contracting

ten.

8. Om en part har tillräcklig anledning att tro att den andra parten inte följer bestämmelserna i denna artikel, får den förstnämnda partens luftfartsmyndigheter begära omedelbart samråd med den andra partens luftfartsmyndigheter. Sådant samråd ska inledas inom femton (15) dagar efter det att en sådan begäran tagits emot. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från samrådets början, utgör detta en grund för tillämpning av artikel 5.1. Om en nödsituation kräver det får en part vidta sådana åtgärder innan tidsfristen på femton (15) dagar har löpt ut.

9. Alla åtgärder enligt punkt 8 ska avbrytas så snart som den andra parten åter iakttar bestämmelserna i denna artikel.

Party.

8. If a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this article, the Aeronautical Authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall start within fifteen (15) days of the receipt of the request. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for application of paragraph 1 of Article 5. When required by an emergency, a Contracting Party may take such action prior to expiry of fifteen (15) days.

9. Any action taken in accordance with paragraph 8 shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the provisions of this Article.

ARTIKEL 11

*Tullavgifter, skatter och andra motsvarande avgifter*

1. Med iakttagande av reciprocitetsprincipen befriar vardera parten luftfartyg som används i internationell lufttrafik av den andra partens utsedda flygbolag samt deras standardutrustning, reservdelar, bränsle och smörjoljor samt förråd (däri inbegripet mat, drycker och tobak) ombord på sådana luftfartyg vid ankomsten till den andra partens territorium från alla tullavgifter, skatter, kontrollavgifter och övriga liknande avgifter, förutsatt att sådan utrustning samt sådana reservdelar och förråd förblir ombord tills de åter förs ut, eller att de förbrukas i det berörda luftfartyget vid flygningar över nämnda territorium.

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

a) luftfartygs rimliga förråd som tagits ombord inom den ena partens territorium för att

ARTICLE 11

*Customs Duty, Taxes and Similar Charges*

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

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

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within rea-

användas ombord på utgående luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett flygbolag som utsetts av den andra parten,

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

c) bränsle, smörjoljor och tekniska konsumtionsförnödenheter som införs eller införskaffas inom den ena partens territorium för att användas i internationell trafik som bedrivs av ett flygbolag som utsetts av den andra parten, även i det fall att dessa förråd ska användas under den del av resan då luftfartyget flyger över den förstnämnda parts territorium där de tagits ombord på luftfartyget,

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

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

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

5. De befrielser/friheter som anges i denna artikel ska tillämpas när ett flygbolag som utsetts av den andra parten samverkar med ett annat flygbolag i fråga om lån eller överföring inom någondera partens territorium av varor som specificerats i punkterna 1 och 2 i denna artikel, förutsatt att detta andra flygbolag också beviljats sådana befrielser av denna

sonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

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

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

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

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

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

5. The exemptions provide for by this Article shall also apply to cases where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline for the loan or transfer in the territory of the either Contracting Party of the items specified in Paragraph (1) and (2) of this Article; provided such other airline similarly enjoys such

andra part.

exemption from the other Contracting Party.

ARTIKEL 12

*Användaravgifter*

1. Vardera parten ska sträva efter att se till att de avgifter som partens behöriga myndigheter tar ut eller tillåter att tas ut av den andra partens utsedda flygbolag är rättvisa och skäliga, inte är orättfärdigt diskriminerande och fördelar sig rättvist mellan olika användargrupper. Avgifterna ska basera sig på sunda ekonomiska principer.

2. Ingendera parten tar av den andra partens utsedda flygbolag ut användaravgifter till sämre villkor än de förmånligaste villkor som gäller för vilket som helst flygbolag som bedriver motsvarande internationell lufttrafik och som använder motsvarande luftfartyg, utrustning och tjänster vid den tidpunkt då avgifterna tas ut och tillåter inte heller att det tas ut sådana avgifter.

3. Parterna ska främja samråd mellan de behöriga organ som tar ut avgifterna och de utsedda flygbolag som använder anläggningarna och tjänsterna.

4. Parterna ska uppmuntra de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna och flygbolagen att utbyta den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel. Parterna ska uppmuntra de behöriga myndigheter som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg meddela användarna om varje föreslagen ändring av användaravgifterna, så att användarna får möjlighet att uttrycka sin åsikt innan någon ändring görs.

ARTICLE 12

*User Charges*

1. Each Contracting Party shall endeavour to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on a designated airline of the other Contracting Party are just and reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. These charges shall be based on sound economic principles.

2. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on a designated airline of the other Contracting Party user charges on terms less favourable than the most favourable terms available to any other airline conducting similar international air transportation using similar aircraft and associated facilities and services at the time the charges are imposed.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and the designated airlines using the facilities and services.

4. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles enunciated in 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

ARTIKEL 13

*Plats för beskattning*

Om det finns ett avtal om platsen för beskattning mellan parterna, ska bestämmelserna i

ARTICLE 13

*Place of Taxation*

In case a particular Agreement exists between the Contracting Parties on this

det avtalet tillämpas.

ARTIKEL 14

*Principer för bedrivande av överenskommen trafik*

1. Vardera parten ska i enlighet med sina lagar och föreskrifter ge flygbolag som utsetts av den andra parten rättvisa och lika möjligheter att konkurrera om tillhandahållande av internationella lufttrafiktjänster som omfattas av detta avtal.

2. Parterna ska vid behov, i enlighet med sina lagar och föreskrifter, 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 de flygbolag som utsetts av den andra parten.

3. Den kapacitet som tillhandahålls av de flygbolag som utsetts av parterna ska stå i proportion till allmänhetens behov av trafik på de överenskomna linjerna och trafikens primära mål ska vara att tillhandahålla sådan kapacitet som när beläggningsgraden är rimlig motsvarar det nuvarande och det rimligtvis förutsebara behovet av transport av passagerare, bagage, frakt och post till eller från den parts territorium som utsett flygbolagen.

4. Ett beslut om att de utsedda flygbolagen ska ta ombord och släppa av trafik på de orter som på de specificerade linjerna är belägna inom territoriet för ett tredjeland, ska fattas enligt sådana allmänna principer att kapaciteten har samband med

(a) kravet på trafik till och från territoriet för den part som utsett flygbolagen,

(b) kravet på trafik som gäller det territorium genom vilket den överenskomna trafiken går, med beaktande av övriga transporttjänster som tillhandahålls av flygbolag i staterna i regionen,

subject, the provisions of that Agreement shall be applicable.

ARTICLE 14

*Principles Governing Operation of Agreed Services*

1. Each Contracting Party shall, in conformity with its laws and regulations, allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of the other Contracting Party to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall, in conformity with its laws and regulations, 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 airlines of the other Contracting Party.

3. The capacity to be provided by the designated airlines of each Contracting Party shall bear a relationship to the requirements of the public for transportation on the agreed routes and shall have as its primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers baggage, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airlines.

4. Any provision by the designated airlines for the carriage of traffic to be uplifted from or discharged at points on the specified routes in the territories of third States, shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to

(a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airlines;

(b) traffic requirements of the area through which the agreed services pass, after taking account of other transport services established by the airlines of the States comprising the area; and

(c) de krav som ställs på att verka genom ett flygbolag.

5. Parternas luftfartsmyndigheter fastställer på förhand tillsammans kapaciteten för parternas utsedda flygbolag samt turtätheten för trafiken utifrån de principer som anges i denna artikel.

6. Om den ena partens utsedda flygbolag behöver kunna reagera på säsongsvariationer eller temporär, oförutsedd efterfrågan på trafik, ska flygbolaget, när detta förutsätts, sända en ansökan om detta för godkännande till den andra partens luftfartsmyndigheter.

(c) the requirements of through airline operation.

5. The capacity and frequency of services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be subject to predetermination jointly done by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties on the basis of the principles enshrined in this Article.

6. In order to meet seasonal fluctuations or unexpected traffic demands of a temporary nature, the designated airline(s) of one Contracting Party shall, if so required, submit the necessary application to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party for approval.

ARTIKEL 15

*Godkännande av trafikprogram*

1. Den ena partens luftfartsmyndigheter får förutsätta att den andra partens utsedda flygbolag sänder den förstnämnda partens luftfartsmyndigheter sitt planerade trafikprogram för godkännande tjugo (20) dagar på förhand. I trafikprogrammet ska anges avgångs- och destinationsorter, turtäthet, luftfartygstyper, sammansättning/konfiguration samt antal sittplatser som erbjuds passagerarna.

2. Om programmen måste godkännas, måste också ändringar som i efterhand görs i det utsedda flygbolagets godkända program godkännas av den andra partens luftfartsmyndigheter.

3. Om programmen måste godkännas och det utsedda flygbolaget vill lägga till flygturer till det godkända programmet utöver de flygturer som redan ingår i programmet, ska flygbolaget på förhand skaffa tillstånd för detta av den andra partens luftfartsmyndigheter.

4. Ingendera parten får utan giltigt skäl förkasta program, ändringar som det utsedda

ARTICLE 15

*Approval of Timetables*

1. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the designated airline of the other Contracting Party to submit for the approval of the Aeronautical Authorities of the first mentioned Contracting Party, twenty (20) days in advance the timetable of its intended services, specifying the points to be served, the frequency, the type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. In case the timetables are required to be approved, any subsequent changes to the approved timetables of a designated airline shall be submitted to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party for its approval.

3. In case the timetables are required to be approved, if a designated airline wishes to operate flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the Aeronautical Authorities of the Contracting Party concerned.

4. The approval of timetables or changes thereto submitted by a designated airline, or

flygbolaget gjort i programmen eller tillstånd för extra flygningar.

5. Programmen kan ges ett uttryckligt godkännande. Om den berörda parten inte skriftligen inom femton (15) dagar efter att programmen anmäldes har meddelat den andra parten och/eller det berörda flygbolaget att den inte godkänner den andra partens utsedda flygbolags program, ska programmet i fråga anses vara godkänt.

authorisation for supplementary flights, shall not be refused by a Contracting Party without a valid reason.

5. Approval of timetables may be given expressively. However, if the Contracting Party concerned has not given in writing to the other Contracting Party and or the airline concerned notice of disapproval of timetable of the airline of the other Contracting Party within fifteen (15) days from the date of submission, the timetable concerned shall be considered approved.

ARTIKEL 16

*Tariffer*

1. De tariffer som parternas utsedda flygbolag tar ut för internationella lufttransporter i enlighet med detta avtal får fritt fastställas på en skälig nivå, med hänsyn till alla berörda faktorer, inbegripet driftskostnaderna, trafikens natur, användarnas intressen, skälig vinst och övriga marknadsrelaterade omständigheter.

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

3. Utan att detta påverkar tillämpningen av någondera partens tillämpliga konkurrens- och konsumentskyddslagstiftning, får någondera parten vidta ensidiga åtgärder för att hindra införande eller upprätthållande av så-

ARTICLE 16

*Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of each Contracting Party for the international carriage in the services provided under this Agreement shall be freely established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operations, the characteristics of the service, the interest of users, a reasonable profit and other market consideration.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its Aeronautical Authorities of tariffs to be charged to or from its territory by designated airlines of the other Contracting Party. Notification of filing by the designated airlines of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) working 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 nor filing by airlines of the other Contracting Party of tariffs charged by charterers to the public, except as be required in a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Without prejudice of the applicable competition and consumer protection law prevailing in each Contracting Party, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of

dana tariffer som ett flygbolag som utsetts av den andra parten har föreslagit att ska tas ut eller som bolaget tar ut för internationell lufttransport i överensstämmelse med detta avtal. Parterna får ingripa i prissättningen endast för att

a) förhindra oskäligt diskriminerande priser eller förfaranden,
b) skydda konsumenter för oskäligt höga eller begränsande priser som grundar sig på missbruk av dominerande ställning,

c) skydda flygbolag mot konstgjort låga priser som grundar sig på direkt eller indirekt bidrag eller stöd, och

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

4. Utan att detta påverkar tillämpningen av punkt 3 i denna artikel, kan vardera partens luftfartsmyndigheter uttryckligen godkänna de tariffer som lämnas av de utsedda flygbolagen. Om en viss tariff enligt den berörda luftfartsmyndighetens uppfattning faller under punkt 3 (a), 3 (b), 3 (c) eller 3 (d), sänder myndigheten en motiverad anmälan om att myndigheten inte godkänner tariffen i fråga till den andra partens luftfartsmyndigheter och det berörda flygbolaget så snart som möjligt och kan då begära samråd. Samråd som begärts av den förstnämnda parten ska hållas inom trettio (30) dagar efter att begäran framställdes och parterna ska samarbeta för att säkerställa att de uppgifter som behövs för ett motiverat avgörande finns till hands, och parterna ska sträva efter att nå en tillfredsställande lösning. Om inte bägge luftfartsmyndigheter har kommit överens om att tariffen förkastas, anses tariffen vara godkänd och förbli i kraft.

an effective tariff proposed to be charged or charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation in the services provided under this Agreement. 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 abuse of a dominant position;

(c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support; and

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

4. Without prejudice to the previous paragraph 3 of this Article, the Aeronautical Authorities of either Contracting Party may expressly approve the tariffs filed by the designated airlines. Where aeronautical authorities find that a certain tariff falls within the categories set forth in paragraph 3 (a), 3 (b), 3 (c) and 3 (d), they shall send reasoned notification of its dissatisfaction to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party and to the concerned airline as soon as possible, and may request consultations. The consultations requested by the first Contracting Party shall be within thirty (30) working days of the request and both Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue and endeavour to reach a satisfactory resolution. Unless both Aeronautical Authorities have agreed to disapprove a tariff, the tariff shall be treated as having been approved and shall continue to be in effect.

ARTIKEL 17

*Statistiska uppgifter*

På begäran ska parternas luftfartsmyndigheter lämna eller ombesörja att de utsedda flygbolagen lämnar den andra partens luftfartsmyndigheter information och statistiska uppgifter över de utsedda flygbolagens trafik inom den överenskomna trafiken till och från den andra partens territorium.

ARTICLE 17

*Statistics*

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall provide or cause its designated airlines to provide, to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, upon request, information and statistics related to the traffic carried by the designated airlines on the agreed services to and from the territory of the other Contracting Party.

ARTIKEL 18

*Representation och personal / Kommersiell verksamhet*

1. Vardera partens utsedda flygbolag har rätt att på ömsesidig basis inom den andra partens territorium, inom ramen för de lagar och föreskrifter som är gällande där, inrätta och upprätthålla kontor som krävs i samband med bedrivandet av den överenskomna trafiken.

2. Vardera partens utsedda flygbolag har rätt att på ömsesidigt basis inom den andra partens territorium, inom ramen för de lagar och föreskrifter som är gällande där, inrätta och upprätthålla sådan lednings-, drift- och försäljningspersonal samt annan specialistpersonal som behövs för att bedriva den överenskomna trafiken.

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

ARTICLE 18

*Representation and Personnel / Commercial Activities*

1. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right, on the basis of reciprocity, to establish and maintain offices in the territory of the other Contracting Party within the scope of the laws and regulations in force therein, as required in connection with the operation of the agreed services.

2. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall be authorised, on a reciprocal basis, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, operational, sales and other specialist staff required for the operation of the agreed services within the scope of the laws and regulations in force therein.

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

services provided by a supplier or suppliers.

4. Vardera parten beviljar den andra partens utsedda flygbolag rätt att ägna sig åt försäljning av lufttrafiktjänster genom anlitande av sina egna transportdokument på den förstnämnda partens territorium, antingen direkt eller, om flygbolagen så önskar, genom ombud. Varje utsett flygbolag har rätt att sälja sådana lufttrafiktjänster i lokal valuta eller i vilken som helst fritt konvertibel valuta. Vardera partens utsedda flygbolag har rätt att på den andra partens territorium betala lokala kostnader i lokal valuta eller någon annan fritt konvertibel utländsk valuta, förutsatt att bolaget iakttar lokala valutabestämmelser. Vardera parten ska avhålla sig från att begränsa rätten för flygbolag som utsetts av den andra parten att sälja, och för någon person att köpa, sådana transporttjänster.

4. Each Contracting Party shall grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transport services on their own documents for air transportation in its territory directly or at the airlines' discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation in the local currency or in any freely convertible foreign currency. Any designated airline of a Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency, or in freely convertible foreign currency, provided it complies with local currency regulations. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of a designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

ARTIKEL 19

*Överföring av inkomster*

1. Vardera parten beviljar på ömsesidig basis den andra partens utsedda flygbolag rätt att fritt omvandla inkomstöverskott som uppkommit i samband med de nämnda flygbolagens överenskomna trafik och överföra överskottet till önskat land.

2. Nämnda överföring ska tillåtas till den officiella växelkursen på överföringsdagen och inga andra avgifter, begränsningar eller dröjsmål utöver normala bankavgifter och bankförfaranden får hänföras till dem.

ARTICLE 19

*Transfer of earnings*

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right to convert and transmit freely the excess of receipts over expenditure earned by the said airlines in connection with the provision of the agreed services to the country of its choice.

2. The said transfer shall be permitted at the official exchange rate valid for the date of transfer and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation or delay.

ARTIKEL 20

*Gemensamma linjekoder och samarbetsarrangemang*

1. Vid bedrivande av trafik eller vid tillhandahållande av överenskommen trafik kan parternas utsedda flygbolag delta i gemen-

ARTICLE 20

*Code Sharing and Cooperative Arrangements*

1. In operating or holding out the agreed services, a designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing

samma marknadsföringsarrangemang, såsom användning av gemensamma linjekoder (code-sharing)

(a) med flygbolag som är etablerade på någondera partens territorium,
(b) med tredjelands flygbolag, förutsatt att tredjelandet i fråga befullmäktigar eller tillåter motsvarande arrangemang med gemensamma linjekoder mellan den andra partens flygbolag och andra flygbolag vid trafik till, från eller via detta tredjeland, och
förutsatt att alla flygbolag som deltar i sådana arrangemang
(i) har relevanta tillstånd,
(ii) uppfyller de krav som vanligtvis tillämpas på sådana arrangemang, och
(iii) säkerställer i samband med varje såld biljett att det klart framgår för köparen, vilket eller vilka flygbolag som trafikerar respektive del av resan och vilket flygbolag köparen står i beråd att ingå avtalet med.

2. Parternas utsedda flygbolag kan också använda gemensamma linjekoder mellan vilken som helst ort eller vilka som helst orter på den andra partens territorium, förutsatt att trafiken i fråga bedrivs av den andra partens flygbolag och att denna trafik utgör en del av transittrafiken.

3. Om ett utsett flygbolag bedriver lufttrafik som opererande flygbolag med gemensamma linjekoder, räknas den utnyttjade kapaciteten som kapacitet för den part som utsett det utsedda flygbolaget. Vid arrangemang med gemensamma linjekoder med andra flygbolag, räknas den kapacitet som tillhandahålls av det utsedda flygbolag som fungerar som marknadsfört flygbolag inte som kapacitet för den part som utsett det marknadsförda flygbolaget.

4. Arrangemangen med gemensamma linjekoder överensstämmer med de föreskrifter som parterna vanligtvis tillämpar på motsvarande funktioner, såsom skydd för passagerare och information till passagerare, säkerhet och ansvar samt andra krav som allmänt tillämpas på övriga flygbolags internationella trafik.

arrangements like code-sharing, with

(a) an airline established in the territory of either Contracting Party;
(b) an airline of a third country, provided that such third country authorises or allows comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on code-share services to, from and via such third country; and
provided that all airlines in such arrangements:
(i) hold the appropriate authorisations;
(ii) meet the requirements normally applied to such arrangements; and
(iii) must, in respect of any ticket sold by it, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline or airlines will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

2. The designated airline(s) of a Contracting Party may also offer code-share services between any point(s) in the territory of the other Contracting Party, provided that such services are operated by the airline(s) of the other Contracting Party and that these services form part of a through service.

3. Where a designated airline operates air services under code-share arrangements, as the operating airline, the operated capacity shall be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said airline. Capacity offered by a designated airline acting as the marketing airline on the code-share services operated by other airlines shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said marketing airline.

4. Code-share services shall meet the regulatory requirements normally applied to such operations by the Contracting Parties, such as protection of and information to passengers, security, liability and any other requirements generally applied to other airlines operating international traffic.

5. Vid sidan av bestämmelserna i den linjetabell som utgör en bilaga till detta avtal kan vardera partens utsedda flygbolag, när de fungerar som marknadsfört flygbolag för arrangemang med gemensamma linjekoder, med hjälp av gemensamma marknadsföringsarrangemang med den andra partens flygbolag trafikera till vilken som helst ort på den andra partens territorium.

5. In addition to the provisions of the Route Schedule annexed to this Agreement, the designated airline(s) of each Contracting Party may, when operating code-share Services as the marketing carrier through cooperative marketing arrangements with an airline of the other Contracting Party, serve any points within the territory of the other Contracting Party.

ARTIKEL 21

*Intermodala transporttjänster*

1. Trots vad som sägs i andra bestämmelser i detta avtal, ska vardera partens flygbolag och företag som bedriver indirekta passagerartransporter tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar använda vilken land- eller sjötransport som helst för passagerare till eller från vilken ort som helst inom parternas territorium eller tredjeländer, inbegripet transporter till och från samtliga flygplatser som tillhandahåller tulltjänster. Flygbolagen får själva utföra sina egna land- eller sjötransporter eller, om de så önskar, ingå avtal om dem med andra företag som bedriver land- och sjötransport, inbegripet land- eller sjötransporter som bedrivs av andra flygbolag och företag som indirekt tillhandahåller passagerartjänster. Sådana intermodala passagerartransporter får erbjudas till ett enda transitpris som omfattar luft-, land- och sjötransport, förutsatt att passagerarna informeras om sådana transporter.

2. Trots vad som sägs i andra bestämmelser i detta avtal, ska vardera partens flygbolag och företag som bedriver indirekta frakttjänster tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar använda vilken land- eller sjötransport som helst för frakt till eller från vilken ort som helst inom parternas territorium eller tredjeländer, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som tillhandahåller tulltjänster, och de har i förekommande fall rätt att transportera oförtullade varor i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning. Flygplatsernas tulltjänster ska stå till förfogande för sådan frakt oavsett om den transporteras som land-, sjö- eller lufttransport. Flygbolagen får, om de så öns-

ARTICLE 21

*Intermodal Services*

1. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of passenger transportation of each Contracting Party shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for passengers to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or, at their discretion, to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of passenger air transportation. Such intermodal passenger services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers are informed as to the facts of this transportation.

2. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or 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 domestic law. Access to airport customs processing and facilities shall be provided for such cargo, whether moving by surface or by air. Airlines may elect to perform their own

kar, själva utföra sina egna land- eller sjötransporter eller ingå avtal om dem med andra företag som bedriver land- och sjötransport, inbegripet land- eller sjötransporter som bedrivs av andra flygbolag och företag som indirekt tillhandahåller flygfrakttjänster. Sådana intermodala frakttjänster kan bedrivas till ett enda transitpris som omfattar luft-, land- och sjötransport, förutsatt att befraktarna informeras om sådana transporter.

surface transport or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are informed as to the facts concerning such transport.

ARTIKEL 22

*Rättvis konkurrens*

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

ARTICLE 22

*Fair competition*

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

ARTIKEL 23

*Samråd*

1. Parterna kan när som helst begära samråd om genomförandet, tolkningen och tillämpningen av detta avtal och om ändring eller efterlevnad av avtalet.

2. Om inte något annat anges i artikel 5 (Återkallande av trafiktillstånd permanent eller tillfälligt), artikel 9 (Flygsäkerhet) och artikel 10 (Luftfartsskydd), inleds samrådet som sker genom diskussioner eller växling av meddelanden inom sextio (60) dagar från det att en sådan begäran tagits emot, om inte parterna kommer överens om något annat.

ARTICLE 23

*Consultation*

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment, or compliance with this Agreement.

2. Unless otherwise stated in this Agreement Articles 5 (Suspension or Revocation of Operating Authorisation), 9 (Aviation Safety) and 10 (Aviation Security), such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually agreed.

ARTIKEL 24

*Ändring av avtalet*

1. Om någondera parten anser att en ändring av någon bestämmelse i detta avtal är önsk-

ARTICLE 24

*Amendment of Agreement*

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provisions of

värd, kommer parterna överens om ändringarna i enlighet med föreskrifterna i artikel 23. Detta sker genom notväxling, på diplomatisk väg, och ändringarna träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då parterna har meddelat varandra att de konstitutionella krav som behövs för att genomföra de behövliga ändringarna har uppfyllts.

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

3. Om ett multilateralt luftfartsavtal träder i kraft för vardera parten, ska det här avtalet vid behov anses ha ändrats, så att det motsvarar bestämmelserna i det multilaterala avtalet. Samråd i enlighet med artikel 23 i detta avtal kan tillgripas i syfte att avgöra i vilken mån detta avtal berörs av bestämmelserna i det nämna multilaterala avtalet.

this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 23 and shall be effected by an Exchange of Notes, through diplomatic channels, and shall enter into force on the first day of the second month after the date on which Contracting Parties have notified each other of its compliance with the constitutional requirements necessary for implementation of the relevant amendments

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

3. If a multilateral convention concerning air transportation comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that convention. Consultations in accordance with Article 23 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention

ARTIKEL 25

*Tvistlösning*

1. Om det uppstår meningsskiljaktigheter mellan parterna om tolkningen eller tillämpningen/genomförandet av detta avtal, med undantag för meningsskiljaktigheter som gäller tariffer, som inte kan lösas genom samråd eller som man enats om, hänskjuts ärendet på begäran av någondera parten till en skiljedomstol för avgörande.

2. Vardera parten ska utse en skiljeman inom trettio (30) dagar från det att en part av den andra parten mottagit en på diplomatisk väg framställd begäran om biläggande av tvisten med hjälp av en skiljedomstol. Inom trettio (30) dagar efter det att den sist utsedda skiljemannen utsetts ska de båda skiljemännen tillsammans utse en ordförande, som ska vara medborgare i en tredje stat. Om en av parter-

ARTICLE 25

*Settlement of Disputes*

1. Any dispute between the Contracting Parties concerning the interpretation or application/implementation of this Agreement, with the exception of any dispute concerning tariffs, which cannot be settled by consultations or negotiations, or, where agreed, shall at the request of either Contracting Party be submitted to an arbitral tribunal.

2. Within a period of thirty (30) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note through diplomatic channels requesting arbitration of a dispute by a tribunal, each Contracting Party shall nominate an arbitrator. Within a period of thirty (30) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a presi-

na inte har utsett någon skiljeman inom trettio (30) dagar efter det att den andra parten utsett sin skiljeman eller om skiljemännen inte inom trettio (30) dagar efter det att den andra skiljemannen utseddes har enats om en ordförande, får någondera av parterna begära att ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd gör utnämningen av den skiljeman, eller de skiljemän som förutsätts. Om ordföranden för Internationella civila luftfartsorganisationens råd har samma nationalitet som någondera parten, ska utnämningen göras av den vice ordförande i rådet som har flest tjänsteår och som inte är jävig av samma anledning.

dent who shall be a national of a third state. If within thirty (30) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrators, the other Contracting Party has not nominated its own or, if within thirty (30) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Contracting Party may request the President of the Council of the international Civil Aviation Organisation to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Om parterna inte kommer överens om något annat eller skiljedomstolen anger något annat, ska vardera parten lämna in sina memorandum inom trettio (30) dagar från det att inrättandet av skiljedomstolen är fullbordat. Svaromål ska lämnas in inom trettio (30) dagar. Skiljedomstolen ska höra parterna på begäran av någon av parterna eller enligt egen prövning inom trettio (30) dagar från det att tiden för att lämna in svaromål löpte ut.

3. Except as otherwise determined by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within thirty (30) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due within thirty (30) days. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

4. Skiljedomstolen ska sträva efter att lämna ett skriftligt avgörande inom trettio (30) dagar från det att parterna hördes muntligen eller, om de inte har hörts, från det att båda svaromålen lämnades in. Ärendet avgörs genom enkel majoritet.

4. The tribunal shall attempt to give a written award within thirty (30) days after completion of the hearing, or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The award shall be taken by a majority vote.

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

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

6. Skiljedomstolens avgörande är slutligt och bindande för parterna.

6. The award of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Parties.

7. Kostnaderna för ett skiljeförfarande enligt denna artikel delas rättvis mellan parterna.

7. The expenses of arbitration under this Article shall be shared equally between the Contracting Parties.

8. Om någondera parten underlåter att iaktta ett avgörande enligt punkt 6 i denna artikel, får den andra parten begränsa eller för viss tid eller permanent återkalla de rättigheter som parten med stöd av detta avtal beviljat

8. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with an award under paragraph 6 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has

den part som underlåtit att iaktta avgörandet.

granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

ARTIKEL 26

*Uppsägning av avtalet*

1. En part får, när som helst, skriftligen underrätta den andra parten om sitt beslut att säga upp avtalet. Underrättelsen ska samtidigt tillställas Internationella civila luftfartsorganisationen. Avtalet ska upphöra att gälla vid midnatt (på orten där underrättelsen tagits emot av den andra parten) omedelbart före den första årsdagen för mottagandet av partens underrättelse, om inte uppsägningen återkallas genom parternas gemensamma beslut före utgången av denna tidsfrist.

2. Om det saknas en bekräftelse om att den andra parten tagit emot underrättelsen om uppsägningen, anses underrättelsen ha tagits emot fjorton (14) dagar efter Internationella civila luftfartsorganisationens mottagningsbekräftelse, såvida inte parterna har kommit överens om att dra tillbaka uppsägningen före utgången av denna tidsfrist.

ARTICLE 26

*Termination*

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation (ICAO). The Agreement shall terminate at midnight (at a place of receipt of the notice to the other Contracting Party) immediately before the first yearly anniversary of the date of receipt of notice by the Party, unless the notice is withdrawn by mutual decision of the Contracting Parties before the end of this period.

2 In default of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

ARTIKEL 27

*Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen*

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

ARTICLE 27

*Registration with ICAO*

The Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTIKEL 28

*Ikraftträdande*

Vardera parten har antagit detta avtal i enlighet med sina konstitutionella förfaranden och avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då parterna genom diplomatisk notväxling har intygat att de förfaranden som är nödvändiga för att avtalet

ARTICLE 28

*Entry into Force*

The present Agreement shall be approved by each Contracting Party in compliance with its constitutional procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have by exchange of Diplomatic Notes confirmed that the pro-

| | |
|---|---|
| ska kunna träda i kraft har slutförts. | cedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed. |
| TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat och försett detta avtal med sigill. | IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Government have signed and sealed this Agreement. |
| UPPRÄTTAT i Port Louis den 17 juni 2016 i två exemplar på engelska, vilka båda äger lika giltighet. | DONE in duplicate at Port Louis this day of 17 June 2016 in the English language, both texts being equally authentic. |
| För Republiken Finlands regering | For the Government of The Republic of Finland |
| För Republiken Mauritius regering | For the Government of The Republic of Mauritius |

*Bilagor*

Del 1

FLYGLINJER

Parternas utsedda flygbolag har rätt att bedriva internationell lufttrafik på sina linjer enligt följande:

Linjer för flygbolag som utsetts av republiken Mauritius

| Ort<br>på Mauritius | Mellanliggande<br>ort | Ort<br>i Finland | Orter bortom destinationsorten |
|---|---|---|---|
| Vilken ort som helst eller flera orter | Vilken ort som helst eller flera orter | Vilken ort som helst eller flera orter | Vilken ort som helst eller flera orter |

Linjer för flygbolag som utsetts av republiken Finland

| Ort<br>i Finland | Mellanliggande<br>ort | Ort<br>på Mauritius | Orter bortom destinationsorten |
|---|---|---|---|
| Vilken ort som helst eller flera orter | Vilken ort som helst eller flera orter | Vilken ort som helst eller flera orter | Vilken ort som helst eller flera orter |

Anmärkningar:

1. Vardera parten får fritt välja orter på de linjer som avses ovan, och dessa orter ska meddelas till vardera partens luftfartsmyndigheter inom trettio (30) dagar från det att trafiken inleddes.

2. Vardera partens utsedda flygbolag kan bedriva trafik i vilken riktning som helst eller i båda riktningarna och, om de så önskar, ändra ordningen eller utelämna en eller flera orter på någon av ovan nämnda linjer antingen i all trafik eller i en del av trafiken (inklusive mellanliggande orter, orter bortom destinationsorten och orter på parternas territorium), förutsatt att avgångsorten eller destinationsorten för trafiken finns inom territoriet för den part som utsett flygbolaget.

3. Parternas luftfartsmyndigheter kommer sinsemellan överens om mellanliggande orter och orter bortom destinationsorten, som finns på ovan avsedda rutter som de utsedda flygbolagen trafikerar med femte frihetens trafikrättigheter.

4. Vardera partens utsedda flygbolag kan trafikera till orter inom den andra partens territorium i vilken kombination som helst, som en del av den internationella transittrafiken men utan nationella trafikrättigheter (cabotage).

Del 2

ÄNDRINGAR AV STANDARDMÅTT

På ett eller flera linjeavsnitt som avses i del 1 i denna bilaga är vardera partens flygbolag berättigade att bedriva internationell lufttrafik, och också använda sådana gemensamma linjekoder som är tillåtna med stöd av artikel 20, utan inskränkningar som gäller ändringar av typen eller storleken på de luftfartyg som används på någon ort på linjen, förutsatt att trafiken har specificerats som ett direkt anslutningsflyg.

Del 3

3. Varje utsett flygbolag 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. koppla ihop olika flygnummer med ett och samma luftfartygs flygning,
c. på linjerna trafikera till orter som ligger bakom destinationsorten, till mellanliggande orter och till orter som ligger bortom destinationsorten samt mellan orter som ligger inom parternas territorier, genom att kombinera dem hur som helst och i vilken ordning som helst,
d. avstå från att landa på en eller flera orter,
e. överföra trafik mellan sina luftfartyg var som helst på linjerna,
f. trafikera till en ort bakom vilken ort som helst inom dess territorium antingen genom att byta eller genom att inte byta luftfartyg eller flygnummer och tillhandahålla och marknadsföra till allmänheten sådan transittrafik,
g. göra mellanlandningar på vilken ort som helst inom eller utanför den andra partens territorium,
h. transportera transittrafik genom den andra partens territorium, och
i. kombinera trafik för befordran med samma luftfartyg oberoende av var trafiken har sitt ursprung, utan begränsningar i fråga om riktning eller geografiska begränsningar, och utan att förlora sin rätt att bedriva trafik som annars tillåts enligt detta avtal, förutsatt att flygförbindelsen betjänar en ort inom den parts territorium som utsett flygbolaget.

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

*ANNEX*

Section 1

ROUTE SCHEDULE

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to perform international air transportation on their respective routes as given below:

Route for the designated airline(s) of the Republic of Mauritius

| Points in Mauritius | Intermediate Points | Points in Finland | Beyond Points |
|---|---|---|---|
| Any one or more | Any one or more | Any one or more | Any one or more |

Route for the designated airline(s) of the Republic of Finland

| Points in Finland | Intermediate Points | Points in Mauritius | Beyond Points |
|---|---|---|---|
| Any one or more | Any one or more | Any one or more | Any one or more |

Notes:

1. The points on the above route shall be freely selected by the designated airlines of each Contracting Party and will be notified to the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties thirty (30) days before the start of the services.

2. The designated airline(s) of each Contracting Party may perform their services in either or both directions, and may at their option change the order or omit one or more points on any of the above routes, in whole or part of its services (including intermediate, beyond points and points in the territories of the Contracting Parties), provided that the services commence or terminate at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

3. The intermediate and beyond points on the above routes to be operated with fifth freedom traffic rights by the designated airlines, shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

4 The designated airline(s) of each Contracting Party may serve points in the territory of the other Contracting Party in any combination, as part of a through international journey and without domestic traffic rights (cabotage).

Section 2

CHANGE OF GAUGE

On any sector or sectors of the routes in Section 1 of this Annex, an airline or airlines designated by either Contracting Party shall be entitled to perform international air transportation, including under code sharing arrangements permitted under Article 20 without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type or size of aircraft operated, provided that the service is scheduled as a direct connection flight.

Section 3

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

a. Operate flights in either or both directions;

b. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

c. Serve 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 airline.

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