Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av avtalet med Sri Lanka 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 Finland och Sri Lanka 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 Sri Lanka.

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

Avtalet träder i kraft efter det att vardera partens interna rättsliga krav har uppfyllts. Parterna meddelar varandra genom utväxling av diplomatiska noter att dessa krav har uppfyllts. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det senaste meddelandet har tagits emot. Den föreslagna lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet.

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 5
DETALJMOTIVERING 6
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND 6
2 LAGFÖRSLAG 9
3 IKRAFTTRÄDANDE 9
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING 9
4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten 9
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen 10
LAGFÖRSLAG 13
Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Sri Lanka om luftfart 13
FÖRDRAGSTEXT 14
BILAGA 39
ANNEX 41

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

För närvarande finns ingen regelbunden direkt flygtrafik mellan Finland och Sri Lanka. Mellan Finland och Sri Lanka bedrivs trafik med gemensamma linjekoder. Turismen till Sri Lanka har ökat kraftigt under de senaste åren. År 2016 nådde antalet turister milstolpen två miljoner passagerare, medan den årliga tillväxten var 14 procent. Fritidsresorna från Väst- och Mellaneuropa utgör den största gruppen inom Sri Lankas turism (643 000 resenärer årligen). Syd- och Ostasien följer direkt efter (513 000 och 425 000 resenärer årligen). Största delen av de europeiska resenärerna kommer från Storbritannien, Frankrike och Tyskland.

Sri Lanka har två internationella flygplatser, nämligen Bandaranaike och Mattala Rajapaksa. Av dem är Mattala, som finns på den södra delen av ön, nyare. Flygplatsen Bandaranaike finns i Colombo, som är Sri Lankas största stad. Bandaranaike är en av de viktigaste transitflygplatserna i Sydasien och därifrån avgår över 35 olika bolags direktflygningar till Asien, Europa, USA, Oceanien och Mellanöstern. År 2015 användes flygplatsen av totalt 8,5 miljoner resenärer, av vilka 1,2 miljoner var transitpassagerare. Sri Lanka har sammanlagt 30 flygplatser, av vilka hälften är landflygplatser och hälften sjöflygplatser.

SriLankan Airlines har sedan 1979 varit Sri Lankas nationella flygbolag och har regelbunden flygtrafik till 101 destinationer i 47 olika länder. SriLankan Airlines hör till samma One World-sammanslutning som det finländska flygbolaget Finnair. Tack vare samarbetet inom sammanslutningen har turismen från Europa till Sri Lanka ökat med i snitt 6–8 procent de senaste åren. De viktigaste av de bolag som trafikerar till Sri Lanka är utöver SriLankan Airlines AirAsia, Emirates, Qatar Airways och det europeiska Air France KLM.

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

medlemsstaterna när de ingår luftfartsavtal med tredjeländer meddela 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 tillämpa avtalet tillfälligt tills förfarandet i fråga har lett till ett resultat. Avtalet innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet. Artiklarna 1–7, 12 och 14–24 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.

I artikel 2 finns bestämmelser om beviljande av rätt att bedriva trafik. Beviljandet 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. Rätten att bedriva trafik omfattas av statens suveränitet, och beviljande av rätten att bedriva trafik 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.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

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

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

Bestämmelserna i avtalet erbjuder båda ländernas trafikidkare ömsesidig frihet att bedriva lufttrafik mellan länderna och genom dem 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 Sri Lanka. Flygtrafiken

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

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

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

5 Beredningen av propositionen

Finland och Sri Lanka förhandlade om ett bilateralt luftfartsavtal den 12 december 2013 i Durban, och avtalet paraferades i samband med förhandlingarna.

Europeiska kommissionen godkände i enlighet med förordningen om yttre förbindelser förhandlingsresultatet mellan Finland och Sri Lanka den 17 december 2013.

Luftfartsavtalet undertecknades i Colombo den 6 oktober 2016.

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag. Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av justitieministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet, Trafiksäkerhetsverket och nätverket för lufttrafik.

Finnair Abp understödde regeringspropositionen och föreslog en precisering av propositionens finska språkversion. Den finska avtalstexten har preciserats i enlighet med förslaget.

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

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

Enligt utrikesministeriet motsvarar propositionen väl de krav som enligt den gällande grundlagen ska ställas på regeringspropositioner som gäller godkännande av internationella förpliktelser. Ministeriet framförde i sitt utlåtande observationer av teknisk natur, som alla har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Finansministeriet framförde i sitt utlåtande observationer om detaljmotiveringarna till de artiklar i avtalet som gäller skatte- och tullfrihet. Tilläggsförslagen har beaktats i den fortsatta beredningen.

Justitieministeriet hade inga kommentarer om propositionen.

De övriga medlemmarna i flygtrafiksnätverket hade inga kommentarer om propositionen.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

I avtalets ingress konstaterar Finland och Sri Lanka 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 4.2 a, 5.1 a och 14 med EU:s modellklausuler. Artikel 11 i avtalet bygger på EU:s referensklausuler.

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

Artikel 2. *Tillämpning av Chicagokonventionen.* I artikeln hänvisas det till tillämpningen av en konvention om internationell flygtrafik som båda parterna har förbundit sig att följa.

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

Artikel 4. *Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd.* I artikeln fastställs att parterna kan utse flygbolag att sköta överenskommen trafik på diplomatisk väg. Artikel 4.2 a baserar sig på EU:s modellklausuler och gör det möjligt att utse ett i Finland etablerat EU-bolag att bedriva trafik från Finland. 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. *Nekande eller 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 tillämpliga lagar och föreskrifter. Artikel 5.1 a baserar sig på EU:s modellklausuler. Om det inte är nödvändigt att återkalla ett trafiktillstånd eller begränsa rättigheterna att bedriva trafik för att hindra fortsatt överträdelse av lagar eller föreskrifter, får en sådan rätt inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra partens luftfartsmyndigheter.

Artikel 6. *Rättvis konkurrens.* I artikeln förbjuds missbruk av marknadsställningen samt statsstöd som snedvrider konkurrensen mellan flygbolag. 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 medlemsstaterna i Europeiska unionen tillämpas också bestämmelserna i artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

I enlighet med ICAO:s standardklausuler ska parterna ge flygbolagen rättvisa och lika möjligheter att bedriva lufttrafik. Flygbolagen har rätt att fastställa turtätheten och kapaciteten i fråga om lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden. I artikel 6.4 anges det att parterna får kräva att flygbolagen, innan de inleder sin flygtrafik, ska meddela den andra partens myndigheter för kännedom sina trafikprogram, sina tidtabeller och de typer av luftfartyg som

kommer att användas. Den administrativa börda som anmälningskraven medför ska minimeras.

Artikel 7. *Prissättning.* Enligt artikeln ska parterna låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden. Parten har rätt att begära att flygbolagen ska meddela sina priser till luftfartsmyndigheten för kännedom.

Artikel 8. *Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter.* I enlighet med ICAO:s standardklausuler finns det i artikeln bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter inom luftfarten på basis av ömsesidighet.

Artikel 9. *Luftfartsskydd.* I enlighet med ICAO:s standardklausuler hänvisas det i artikeln till sådana internationella konventioner om luftfartsskydd som bägge parter omfattas av. Vidare föreskrivs det om förfaranden för att garantera luftfartsskyddet och ingripa mot brister i säkerheten.

Artikel 10. *Flygsäkerhet.* I enlighet med ICAO:s standardklausuler föreskrivs i artikeln om åtgärder som den andra parten får vidta om den märker brister i säkerheten eller annars har behov av att samråda om säkerhetsföreskrifter med den andra parten. I 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 11. *Övervakning av att bestämmelserna följs.* I enlighet med EU:s referensklausuler föreskrivs det i artikel 11.7 att bestämmelserna i artikeln ska tillämpas också i det fallet att Finland har utsett ett sådant flygbolag i fråga om vilket myndighetstillsynen utövas av en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

Artikel 12. *Gemensamma linjekoder och samarbetsarrangemang.* I artikeln föreskrivs att flygbolag som utsetts av den ena parten kan delta i gemensamma marknadsföringsarrangemang tillsammans med någondera partens eller tredjelands flygbolag och använda gemensamma linjekoder. I artikeln utfärdas dessutom närmare föreskrifter för de flygbolag som deltar i samarbetsarrangemangen.

Artikel 13. *Leasingarrangemang.* Artikeln innehåller bestämmelser om de utsedda flygbolagens rätt att vidta leasingarrangemang. Parterna har rätt att kräva att de får godkänna leasingarrangemangen. Bestämmelser om leasingarrangemang finns i EU:s förordning om lufttrafik.

Artikel 14. *Marktjänster.* I enlighet med EU:s referensklausuler föreskrivs det i artikeln att flygbolagen ska ha rätt att välja leverantören av marktjänster eller att tillhandahålla marktjänsterna själva eller, om detta inte är möjligt, att varje utsett flygbolag ska 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 15. *Omvandling 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 16. *Representation av flygbolaget och försäljning.* I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardklausuler om rätten för flygbolag att utan begränsningar sälja lufttrafiktjänster samt att, i enlighet med den andra partens lagstiftning, inrätta kontor och ha personal.

Artikel 17. *Användaravgifter.* I enlighet med ICAO:s standardklausuler föreskrivs det i artikeln att de avgifter som de behöriga myndigheterna eller andra organen tar ut av flygbolag ska vara rättvisa, skäliga och motsvara kostnaderna. Parterna ska inom sitt territorium främja samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna och de flygbolag som använder tjänsterna och anläggningarna och uppmuntra dem att utbyta den information som behövs för att reda ut att avgifterna är skäliga. Vid tvistlösning enligt artikel 21 anses en part inte ha brutit mot bestämmelserna i artikel 17, utom i det fall att den har försummat att inom skälig tid granska den avgift eller den praxis som den andra parten klagat över eller försummar att efter en sådan granskning rätta en avgift eller praxis som strider mot artikeln.

Artikel 18. *Intermodala transporttjänster.* I enlighet med ICAO:s standardklausuler föreskrivs det i artikeln om rätten för flygbolag att i samband med internationell lufttransport använda vilken land- eller sjötransport som helst.

Artikel 19. *Miljöskydd.* I artikeln hänvisas det till ICAO:s miljönormer, som är bindande för båda parterna.

Artikel 20. *Samråd.* I artikeln föreskrivs det om parternas möjlighet att begära samråd om tillämpning, verkställande och ändring av avtalet inom en tidsfrist.

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

Enligt artikel 8 ska kostnaderna för tvistlösningsförfarandet bedömas i samband med dess inledande och fördelas jämnt, men fördelningen ska kunna bedömas på nytt i enlighet med det slutliga beslutet. Parten svarar för kostnaderna för den skiljeman som den har utsett. De övriga kostnaderna fördelas jämnt mellan parterna.

Artikel 22. *Ändring av avtalet.* I artikeln föreskrivs i enlighet med ICAO:s standardklausuler 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 23. *Uppsägning av avtalet.* I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardklausuler om förfarandet för uppsägning av avtalet.

Artikel 24. *Ikraftträdande.* I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardklausuler om förfarandet för ikraftträdande av avtalet.

I bestämmelserna om ikraftträdande har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver.

2 Lagförslag

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

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

3 Ikraftträdande

Enligt artikel 21 i avtalet träder avtalet i kraft efter det att vardera partens interna rättsliga krav har uppfyllts. Parterna meddelar varandra genom utväxling av diplomatiska noter att dessa krav har uppfyllts. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det senaste meddelandet har tagits emot. 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 medlemsstaten

Genom förordningen om yttre förbindelser har man skapat en mekanism genom vilken Europeiska unionen under vissa villkor tillåter att medlemsstaten ingår luftfartsavtal som med tanke på sitt innehåll till vissa delar hör till unionens exklusiva behörighet. Medlemsstaten förhandlar och ingår avtal med ett tredjeland under eget namn också till den del behörigheten i regel hör till unionen. Med hänsyn till förordningen om yttre förbindelser är det alltså inte fråga om ett traditionellt blandat avtal som innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet och där både unionen och dess medlemsstater är parter. Det är inte heller fråga om ett sådant avtal som medlemsstaterna i Europeiska unionen förbinder sig till på unionens vägnar (GrUU 16/2004 rd). 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 luftfartsavtalet i fråga. 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 Sri Lanka 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, 4.2 a, 5.1 a, 6–10, delvis 15–16, 14, 17.1 och 17.2 samt 18 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). Trots behörighetsfördelningen godkänner riksdagen, såsom det konstateras ovan, avtalet i sin helhet, eftersom det enligt grundlagsutskottet (GrUU 7/2012 rd) i sin helhet är fråga om ett avtal som Finland har ingått.

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. I enlighet med grundlagsutskottets tolkningspraxis ska en bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller inskränkning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om den sak som bestämmelsen gäller är sådan att den enligt grundlagen ska föreskrivas i lag eller om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse på dessa grunder till området för lagstiftningen oberoende av om den står i strid eller harmonierar med en bestämmelse som utfärdats genom lag i Finland (se t.ex. GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

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

I artikel 2 finns en hänvisning till Chicagokonventionen (11/1949). Bestämmelserna i avtalet hör till området för lagstiftningen.

I artikel 3 finns bestämmelser om beviljande av rätt att bedriva trafik. Bestämmelser om regelbunden flygtrafik mellan Finland och tredjeländer samt om flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal finns i 66–67 § i luftfartslagen. Enligt 1 § i luftfartslagen ska internationella förpliktelser som är bindande för Finland ha företräde framför bestämmelserna i luftfartslagen. Bestämmelserna i avtalet är så detaljerade att de inte kräver några kompletterande nationella bestämmelser. I artikeln bestäms det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och bestämmelserna kan därför anses höra till området för lagstiftningen i Finland.

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 vil-

ket det föreskrivs i 6 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artiklarna hör till området för lagstiftningen.

I artikel 6 bestäms om flygtrafikens kapacitet och om anmälning av trafikprogram. Enligt 66 § i luftfartslagen fastställer Trafiksäkerhetsverket platsutbudet och tidtabellerna för den regelbundna flygtrafiken. Bestämmelserna i fråga gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör därför till området för lagstiftningen. Om de bestämmelser som ingår i artikeln föreskrivs dessutom i konkurrenslagen, och till de delar det är fråga om effekterna på handeln mellan medlemsstaterna ska konkurrensreglerna i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget tillämpas. Sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

I artikel 7 bestäms det 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 gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och är viktiga med tanke på den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Sålunda hör bestämmelserna i artikel 8 till området för lagstiftningen och om dem föreskrivs det i 6 kap. i luftfartslagen.

Artikel 8.1, 8.2, 8.5 och 8.6 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet. Bestämmelserna motsvarar internationell praxis. Enligt 81 § i grundlagen ska om statliga skatter och avgifter bestämmas genom lag. I artikel 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. Tullarna hör till Europeiska unionens exklusiva behörighet och bestämmelser om tullbefrielse finns i rådets förordning (EG) nr 1186/2009 om upprättandet av ett gemenskapssystem för tullbefrielse.

Artikel 9 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 10, 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 11 gäller övervakning av att bestämmelserna följs. I förordningen om EASA föreskrivs det om övervakningen av att bestämmelserna följs. I artikeln föreskrivs om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artikel 13 i avtalet gäller leasing. Bestämmelser om leasingverksamhet finns i EU:s förordning om lufttrafik. I artikeln föreskrivs om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artikel 14 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.

Artikel 16, 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.

I artikel 17 bestäms det om användaravgifter. Artikel 11.1 och 11.2 grundar sig på den unionslagstiftning som det redogörs för ovan och som delvis har genomförts genom nationell lagstiftning. Bestämmelserna i artikel 11.1 och 11.2 ingår i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter och hör till området för lagstiftningen.

Artikel 19 i avtalet gäller miljöskydd. Bestämmelser om miljöskydd finns i förordning (EU) nr 598/2014 om flygplatsbuller och i förordningen om EASA. I artikeln föreskrivs om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artikel 21 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 Colombo den 6 oktober 2016 ingångna avtalet mellan Republiken Finlands regering och Demokratiska socialistiska republiken Sri Lankas 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 Sri Lanka om luftfart

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Colombo den 6 oktober 2016 mellan Republiken Finlands regering och Demokratiska socialistiska republiken Sri Lankas regering ingångna avtalet om luftfart gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

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

Helsingfors den 1 juni 2017

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

Fördragstext

AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH DEMOKRATISKA SOCIALISTISKA REPUBLIKEN SRI LANKA OM LUFTFART

Republiken Finlands regering (”Finland”) och Demokratiska socialistiska republiken Sri Lanka (”Sri Lanka”) (nedan ”parterna”),

som är parter i konventionen angående internationell civil luftfart och transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer, öppnade för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, och

som önskar ingå ett nytt avtal som kompletterar den ovannämnda konventionen i syfte att skapa lufttrafikförbindelser mellan territorierna och bortom dem,

har enats om följande:

ARTIKEL 1

Definitioner

Om inget annat anges, avses i detta avtal med

a) ”Chicagokonventionen” konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, inklusive i) alla enligt artikel 94 antagna ändringar som ratificerats av båda parterna och ii) alla enligt artikel 90 i konventionen antagna bilagor och ändringar av dem i den utsträckning bilagorna och ändringarna är i kraft för vardera parten,

b) ”luftfartsmyndigheter” i fråga om Finland Luftfartsförvaltningen och i fråga om Sri Lanka den minister som ansvarar för den

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC SOCIALIST REPUBLIC OF SRI LANKA CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Republic of Finland (“Finland) and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka ("Sri Lanka") (hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to conclude a new agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

(a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment adopted under Article 94 which has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment to an Annex adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;

(b) the term "aeronautical authority" means in the case of the Finland, the Civil Aviation Authority and in the case of Sri Lanka, the

civila luftfarten och i fråga om båda parterna andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter eller liknande uppgifter som för närvarande sköts av de ovan nämnda luftfartsmyndigheterna,

Minister in charge of the subject of Civil Aviation, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the abovementioned authority or similar functions;

c) ”utsett flygbolag” ett flygbolag som utsetts att bedriva trafik och beviljats trafiktillstånd enligt artikel 4 (Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd) i detta avtal,

(c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 (Designation and Authorisation) of this Agreement;

d) ”territorium” i fråga om en stat vad som anges om det i artikel 2 i Chicagokonventionen,

(d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

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

(e) 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 Chicago Convention;

f) "detta avtal" detta avtal, dess bilaga samt ändringar av avtalet eller bilagan,

(f) the term "this Agreement" means this Agreement and its Annex, as well as any amendments to this Agreement and its Annex;

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

(g) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;

h) ”drifttillstånd” ett dokument som har beviljats ett flygbolag och som fastställer att det berörda flygbolaget har de yrkesmässiga förutsättningar och den organisation som säker användning av de luftfartyg som används i den flygverksamhet som nämns i drifttillståndet förutsätter,

(h) the term “Air Operator’s Certificate” means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;

i) ”medlemsstat i Europeiska unionen” en stat som är eller kommer att vara en part i Europeiska unionens grundfördrag,

(i) the term “EU Member State” means a State that is now or in the future a contracting party to the EU Treaties;

j) hänvisningar till Finlands flygbolag de flygbolag som Finland har utsett,

(j) References to airlines of Finland shall be understood as referring to airlines designated by Finland.

k) ”Europeiska unionens grundfördrag” fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

(k) “EU Treaties” means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;

ARTIKEL 2

Tillämpning av Chicagokonventionen

Chicagokonventionens bestämmelser om internationell lufttrafik ska tillämpas på detta avtal.

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention 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 internationell lufttrafik som bedrivs av dem:

a) rätt att flyga över dess territorium utan att landa, och

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

2) Vardera parten beviljar den andra parten de rättigheter som fastställs nedan i detta avtal att bedriva internationell lufttrafik på de rutter som specificeras på det berörda stället i den tabell som bifogats detta avtal. Denna trafik och dessa rutter kallas nedan ”överenskommen trafik” och ”specificerade rutter”. Det eller de flygbolag som utsetts av en part att bedriva överenskommen trafik på en specificerad rutt har utöver sina rättigheter enligt punkt 1 i denna artikel rätt att landa inom den andra partens territorium på de orter som specificeras för den berörda rutten i tabellen till detta avtal för att ta ombord och/eller avlämna passagerare och frakt inklusive post.

3) Bestämmelserna i punkt 2 i denna artikel ska inte anses berättiga det eller de flygbolag som utsetts av en part att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare eller

ARTICLE 3

Grant of Rights

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

(a) the right to fly across its territory without landing;

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

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

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of

frakt inklusive post för befordran mot ersättning eller avgift till en annan ort inom denna andra parts territorium.

4) Om ett av en part utsett flygbolag på grund av väpnade konflikter, politiska störningar eller händelser eller särskilda och exceptionella förhållanden inte kan bedriva trafik på sin normala rutt, ska den andra parten göra sitt bästa för att underlätta att sådan trafik fortsätter genom ändamålsenlig tillfällig omorganisering av rutterna.

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 specificerade rutter samt att återkalla eller ändra ett sådant utseende. Utseendet av flygbolag meddelas den andra parten skriftligen.

2) Efter att ha tagit emot ett sådant meddelande och det utsedda flygbolagets formbundna och på föreskrivet sätt skickade ansökningar om trafiktillstånd och tekniska tillstånd, beviljar parten de relevanta tillstånden inom den minimitidsfrist som behandlingen kräver förutsatt att

a) i fråga om ett flygbolag som Finland har utsett

i) bolaget är etablerat inom Finlands territorium i enlighet med 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 ma-

the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation and Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Contracting Party in writing.

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

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

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

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

(iii) the airline is owned, directly or

joritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av en medlemsstat i Europeiska unionen eller Europeiska frihandelssammanslutningen och/eller av dess medborgare, och

b) i fråga om ett flygbolag som har utsetts av Sri Lanka

i) bolaget är etablerat inom staten Sri Lankas territorium och har tillstånd utfärdat i enlighet med Sri Lankas lagstiftning,

ii) Sri Lankas regering utövar och upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget, och

iii) bolaget ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av Sri Lanka och/eller av srilankesiska medborgare, och

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

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

through majority ownership, and it is effectively controlled by EU Member States or member states of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; and

(b) in the case of an airline designated by Sri Lanka:

(i) it is established in the territory of Sri Lanka and is licensed in accordance with the applicable laws of Sri Lanka; and

(ii) the Sri Lankan aeronautical authority has and maintains effective regulatory control of the airline; and

(iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Sri Lanka and/or by nationals of Sri Lanka; and

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

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

ARTIKEL 5

Nekande eller återkallande av trafiktillstånd permanent eller tillfälligt

1) Vardera parten får neka trafiktillstånd eller tekniska tillstånd som innehas av ett flygbolag som utsetts av den andra parten eller återkalla tillstånden permanent eller tillfälligt eller begränsa dem om

a) i fråga om ett flygbolag som Finland har utsett

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

ARTICLE 5

Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorisations

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

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

(i) it is not established in the territory of Finland under the EU Treaties or does not have a valid operating license in accordance

operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk, eller

ii) den medlemsstat i Europeiska unionen som beviljat drifttillståndet inte utövar eller upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget eller ingen luftfartsmyndighet som ansvarar för detta tydligt har fastställts i samband med utseendet, eller

iii) flygbolaget inte ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av en medlemsstat i Europeiska unionen eller Europeiska frihandelssammanslutningen och/eller av dess medborgare, eller

iv) flygbolaget redan har ett trafiktillstånd enligt ett bilateralt avtal mellan Sri Lanka och en annan medlemsstat i Europeiska unionen, och det genom att använda sina rättigheter att bedriva trafik enligt detta avtal på rutter som inbegriper orter i den andra medlemsstaten i Europeiska unionen, och flygbolaget skulle kringgå de begränsningar av rättigheter att bedriva trafik som fastställs i det nämnda andra avtalet, eller

v) det utsedda flygbolaget har beviljats ett sådant drifttillstånd av en medlemsstat i Europeiska unionen, med vilken Sri Lanka inte har ett bilateralt luftfartsavtal, och den berörda medlemsstaten i Europeiska unionen har nekat Sri Lanka rättigheter att bedriva trafik, och

b) i fråga om ett flygbolag som har utsetts av Sri Lanka

i) bolaget inte är etablerat inom staten Sri Lankas territorium eller inte har tillstånd utfärdat i enlighet med lagstiftningen i Sri Lanka, eller

ii) Sri Lankas regering inte utövar eller upprätthåller effektiv myndighetstillsyn över flygbolaget, eller

iii) bolaget inte ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av Sri Lanka och/eller av srilankesiska medborgare, eller

with European Union law; or

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

(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by EU Member States or member states of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or

(iv) the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between Sri Lanka and another EU Member State and by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EU Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or

(v) the airline designated holds an Air Operator's Certificate issued by an EU Member State with which Sri Lanka does not have a bilateral air services agreement and that EU Member State has denied traffic rights to Sri Lanka;

(b) Where, in the case of an airline designated by Sri Lanka:

(i) it is not established in the territory of Sri Lanka or is not licensed in accordance with the applicable laws of Sri Lanka; or

(ii) the Sri Lankan aeronautical authority does not have or maintain effective regulatory control of the airline; or

(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by Sri Lanka and/or by nationals of Sri Lanka; or

c) flygbolaget har försummat att iaktta de lagar och föreskrifter som den part som har beviljat dessa rättigheter normalt och med skälighet tillämpar, eller

(c) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or

d) flygbolaget i annat hänseende inte bedriver trafik i enlighet med villkoren i detta avtal, eller

(d) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

e) den andra parten inte har vidtagit ändamålsenliga åtgärder för att förbättra säkerheten i enlighet med artikel 10.2 (Säkerhet) i detta avtal, eller

(e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10 (Safety) of this Agreement; or

f) i enlighet med artikel 10.6 (Säkerhet) i detta avtal, eller

(f) in accordance with paragraph (6) of Article 10 (Safety) of this Agreement; or

g) parten har konstaterat att bestämmelserna i artikel 6 (Rättvis konkurrens) i detta avtal inte iakttas och att i samråd enligt artikel 6.9 (Rättvis konkurrens) i detta avtal en tillfredsställande lösning inte uppnåtts.

(g) where it has been determined by a Contracting Party that the provisions of Article 6 (Fair Competition) of this Agreement are not being complied with and the consultations under paragraph 9 of Article 6 (Fair Competition) of this Agreement have not achieved a satisfactory resolution.

2) Om ett återkallande av tillstånd eller uppställande av villkor enligt punkt 1 i denna artikel inte är omedelbart nödvändigt för att avsluta överträdelse av lagar eller föreskrifter, får en sådan rättighet inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra parten.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

3) Den part som använder rättigheter enligt punkt 1 i denna artikel meddelar skriftligen den andra parten så fort som möjligt orsakerna till att drifttillstånd eller tekniskt tillstånd till den andra partens utsedda flygbolag har nekats, tillfälligt dragits in eller begränsats.

(3) Either Contracting Party that exercises the rights under paragraph (1) of this Article shall notify the other Contracting Party in writing as soon as possible of the reasons for the refusal, suspension or limitation of the operating authorisation or technical permission of an airline designated by it.

4) När parterna använder rättigheter enligt punkt 1 i denna artikel diskriminerar de inte flygbolag på grundval av nationalitet.

(4) In exercising their rights under paragraph (1) of this Article the Contracting Parties shall not discriminate between airlines on the grounds of nationality.

5) Bestämmelserna i denna artikel begränsar inte parternas rättigheter att i enlighet med artikel 9 (Säkerhet) i detta avtal återkalla, tillfälligt dra in eller begränsa trafiktill-

(5) This Article does not limit the rights of either Contracting Party to revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by

stånd eller tekniska tillstånd som innehas av ett flygbolag som utsetts av den andra parten.

ARTIKEL 6

Rättvis konkurrens

1) Vardera partens utsedda flygbolag ska ha likadana och likvärdiga möjligheter att konkurrera inom bedrivande av överenskommen trafik på de specificerade rutterna.

2) Parterna låter de utsedda flygbolagen fastställa på de specificerade rutterna turtätheten och kapaciteten i enlighet med överenskommen trafik när det gäller den internationella lufttrafik som flygbolagen tillhandahåller. I enlighet med denna rätt får ingendera parten ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet eller regelbundenhet, eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens utsedda flygbolag använder, om det inte är nödvändigt av tekniska eller operativa skäl eller av tull- eller miljörelaterade orsaker. Nödvändiga begränsningar ska genomföras på lika villkor i överensstämmelse med artikel 15 i Chicagokonventionen.

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

4) Ingendera parten får kräva att den andra partens flygbolag ska meddela sina tidtabeller eller planer för flygverksamheten för godkännande, om det inte på icke-diskriminerande grunder är nödvändigt för tillämpningen av de lika villkor som nämns i punkt 2 i denna artikel. Om den ena parten kräver meddelanden av detta slag i informationssyfte, ska den se till att meddelandekraven och meddelandeförfarandena medför så liten administrativ börda som möjligt för den andra partens förmedlare av lufttransporter och utsedda flygbolag.

the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 9 (Security) of this Agreement.

ARTICLE 6

Fair Competition

(1)There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

(2)Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers in accordance with the agreed services on the specified routes. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Chicago Convention.

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

(4) Neither Contracting Party shall require the filing of schedules or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph (2) of this Article. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party of such filing requirements and procedures.

5) Parterna tillåter inte att ett eller flera av deras utsedda flygbolag, antingen tillsammans med ett eller flera andra flygbolag eller separat, missbukar sin marknadsställning på ett sätt som i realiteten, sannolikt eller avsiktligen allvarligt försvagar en konkurrent eller avstänger konkurrenten från rutten.

(5) Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

6) Parterna tillhandahåller eller tillåter inte statsstöd till sitt utsedda flygbolag eller sina utsedda flygbolag så att det inverkar negativt på rättvisa och lika möjligheter för den andra partens flygbolag att konkurrera i fråga om tillhandahållande av internationella flygtransporter.

(6) Neither Contracting Party shall provide or permit state subsidy or support for or to its designated airline or airlines in such a way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing international air transportation.

7) Med statsstöd avses att staten eller ett offentligt eller privat organ, som utsetts eller övervakas av staten, på diskriminerande grunder direkt eller indirekt tillhandahåller stöd till ett utsett flygbolag. Detta kan utan begränsning omfatta till exempel täckning av förluster orsakade av verksamheten; kapitalinvestering; bidrag som inte behöver återbetalas samt lån som beviljas till särskilt fördelaktiga villkor; beviljande av ekonomiska förmåner genom avstående från vinst eller indrivning av fordringar; avstående från sedvanlig avkastning i fråga om använda offentliga medel; skattefrihet; kompensation för finansiell börda som fastställts av offentliga myndigheter, eller diskriminerande möjligheter att använda flygplats- eller bränsleinfrastruktur eller annan skälig infrastruktur som behövs vid normal flygtrafik.

(7) State subsidy or support means the provision of support on a discriminatory basis to a designated airline, directly or indirectly, by the state or by a public or private body designated or controlled by the state. Without limitation, it may include the setting- off of operational losses; the provision of capital, non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuel or other reasonable facilities necessary for the normal operation of air services.

8) Om en part tillhandahåller ett utsett flygbolag statsstöd för flygtrafik som bedrivs enligt detta avtal, ska den kräva att flygbolaget tydligt åtskiljer stödet i sin bokföring.

(8) Where a Contracting Party provides state subsidy or support to a designated airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

9) Om en part anser att dess utsedda flygbolag är föremål för diskriminering eller orättvisa handlingssätt, eller om ett stöd som den andra parten överväger eller beviljar skulle inverka eller inverkar negativt på rättvisa och lika möjligheter för den andra partens flygbolag att konkurrera inom internationell flygtransport, kan den begära samråd

(9) If one Contracting Party believes that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in

och meddela den andra parten orsakerna till sitt missnöje. Samråd ska hållas senast inom 30 dagar från den dag då begäran mottagits, om inte båda parterna kommer överens om någonting annat.

providing international air transportation, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTIKEL 7

Prissättning

1) I detta avtal avses med ”pris” det pris som betalas för transport av passagerare, bagage och frakt samt prisvillkoren, inklusive priserna för förmedlare och andra extra tjänster, men exklusive ersättning för transport av post och villkoren för transport av post.

2) Parterna ska låta varje utsett flygbolag fritt besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av rättvis konkurrens.

3) Parterna får endast i informationssyfte begära att priserna meddelas deras luftfartsmyndigheter.

ARTICLE 7

Prices

(1) For the purposes of this Agreement the term “price” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration for the carriage of mail and conditions for the carriage of mail.

(2) Each Contracting Party shall allow prices for air services to be established freely by each designated airline on the basis of fair competition.

(3)The Contracting Parties may require, for information purposes only, notification of prices to its aeronautical authorities.

ARTIKEL 8

Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter

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

ARTICLE 8

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party in accordance with national laws and regulations, 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. 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 i enlighet med nationella lagar och föreskrifter likaså följande varor:

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

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

c) bränsle, smörjoljor och tekniska konsumtionsförnödenheter som införs eller införskaffas inom den ena partens territorium för att användas i internationell lufttrafik 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

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

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

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

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

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

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

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

i fråga om dem vidtas enligt tullbestämmelserna.

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

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

ARTIKEL 9

Luftfartsskydd

1) Parterna bekräftar, i överensstämmelse med sina rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt, att deras skyldighet gentemot varandra att skydda civil luftfart mot handlingar avseende olagligt ingripande utgör en integrerad del av detta avtal. Utan att begränsa allmängiltigheten i fråga om sina rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt handlar parterna särskilt 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 kompletterande protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik samt den i Montreal den 1 mars 1991 undertecknade konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, samt i överensstämmelse med

thorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

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

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

ARTICLE 9

Aviation Security

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

alla övriga avtal om luftfartsskydd som binder parterna.

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

3) 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.

4) Parterna ska sinsemellan handla i överensstämmelse med de bestämmelser om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och intagits som bilagor till Chicagokonventionen i den omfattning sådana bestämmelser är tillämpliga för båda parterna. Parterna ska ålägga sina flygbolag samt dem som driver flygplatser inom deras territorier att följa dessa bestämmelser om luftfartsskydd.

5) Vardera parten samtycker till att dess flygbolag åläggs att iaktta de bestämmelser om luftfartsskydd som avses i punkt 4 i denna artikel och som den andra parten kräver att iakttas vid ankomst till den andra partens territorium. I fråga om avgång från eller under uppehåll inom Finlands territorium är flygbolagen skyldiga att iaktta bestämmelser om luftfartsskydd i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning. I fråga om avgång från eller under uppehåll inom Sri Lankas territorium är flygbolagen skyldiga att iaktta de bestämmelser om luftfartsskydd som gäller i landet i fråga. Parterna ska se till att verkningsfulla säkerhetsåtgärder effektivt tillgrips inom deras respektive territorium för att

Contracting Parties.

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

(3) 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.

(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 Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that its airlines and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions.

(5) Each Contracting Party agrees that its airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) of this article required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within, the territory of Finland airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. For departure from, or while within, the territory of Sri Lanka, airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that country. Each Contracting Party shall ensure that adequate security measures are effectively applied

skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, bagage, frakt och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning och att de berörda åtgärderna anpassas till att svara på det ökande hotet mot den civila luftfarten. Parterna samtycker till att de bestämmelser om luftfartsskydd som den andra parten förutsätter iakttas då ett luftfartyg avreser från eller befinner sig inom den andra partens territorium. Parterna 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.

within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry- on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading; and that those measures are adjusted to meet any increased threat to the security of civil aviation. Each Contracting Party agrees that security provisions required by the other Contracting Party for departure from and while within the territory of that other Contracting Party must be observed. Each Contracting Party shall also act favorably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

6) Vardera parten får ta i bruk säkerhetsåtgärder vid inresa till partens territorium med full hänsyn till och ömsesidig respekt för båda parternas suveränitet. I möjligaste mån ska parterna ta hänsyn till de säkerhetsåtgärder som den andra parten redan vidtar samt de synpunkter som den har på dem. Parterna erkänner dock att bestämmelserna i denna artikel inte begränsar den andra partens rätt att förbjuda inresa av en sådan flygning eller av sådana flygningar till sitt territorium som den anser vara ett hot mot sin säkerhet.

(6) With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Contracting Party may adopt security measures for entry into its territory. Where possible, that Contracting Party shall take into account the security measures already applied by the other Contracting Party and any views that the other Contracting Party may offer. Each Party recognises, however, that nothing in this Article limits the right of a Contracting Party to refuse entry into its territory of any flight or flights that it deems to present a threat to its security.

7) Parten får vidta nödåtgärder som svar på ett specifikt hot mot luftfartssäkerheten. Den andra parten ska omedelbart underrättas om sådana åtgärder.

(7) A Contracting Party may take emergency measures to meet a specific security threat. Such measures shall be notified immediately to the other Contracting Party.

8) Parterna bekräftar att de vid övervägandet av säkerhetsåtgärder beaktar eventuella negativa konsekvenser för den internationella lufttrafiken och, om inte lagstiftningen begränsar det, beaktar sådana faktorer när de avgör vilka åtgärder som är nödvändiga och lämpliga för att hantera de berörda säkerhethetsaspekterna, utan att detta inverkar menligt på behovet att vidta omedelbara åtgärder för att skydda trafiksäkerheten.

(8) Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect transport security, the Contracting Parties affirm that when considering security measures, a Contracting Party shall evaluate possible adverse effects on international air transport and, unless constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.

9) Vardera parten kan när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer som den andra parten tillämpar. Sådant samråd ska inledas inom 30 dagar efter det att begäran framställdes. Om en part har grundad anledning att tro att den andra parten avvikit från

(9)Each Contracting Party may request consultations at any time concerning security standards adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request. When a Contracting Party has reasonable grounds to be-

bestämmelserna i denna artikel, kan den förstnämnda parten begära omedelbart samråd med den andra parten. Om något tillfredsställande resultat inte har nåtts inom 15 dagar från begäran, får trafiktillstånd och tekniska tillstånd som utfärdats för den andra partens flygbolag återkallas permanent eller tillfälligt eller begränsas. Om en nödsituation kräver det får en part vidta tillfälliga åtgärder innan tidsfristen på 15 dagar har löpt ut. Varje åtgärd som vidtagits av en part i enlighet med denna punkt ska upphöra så snart orsaken för vidtagande av åtgärden inte längre föreligger.

lieve that the other Contracting Party has departed from provisions of this Article, that Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory resolution within 15 days from the date of such request, shall constitute grounds to revoke, suspend or limit the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days. Any such interim action by one Contracting Party in accordance with this paragraph shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTIKEL 10

Säkerhet

1) Vardera parten kan när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer som den andra parten iakttar i fråga om flygpersonal, luftfartyg och flygverksamhet. Sådant samråd ska inledas inom 30 dagar efter det att begäran framställdes.

2) Om en part efter sådant samråd upptäcker att den andra parten på något av dessa områden inte effektivt upprätthåller sådana säkerhetsnormer som är minst lika med de då gällande miniminormer som uppställts i enlighet med Chicagokonventionen, ska den förstnämnda 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 15 dagar, eller inom en längre period som eventuellt överenskommits, utgör detta en grund för tillämpning av artikel 5.1 (Återkallande av trafiktillstånd) i detta avtal.

3) Trots de skyldigheter som nämns i artikel 33 i Chicagokonventionen, ska parternas

ARTICLE 10

Safety

(1)Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 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 such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago 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 the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5(1) (Revocation or Suspension of Operating Authorisations) of this Agreement.

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Con-

bemyndigade representanter, medan luftfartyg är inom partens territorium, kunna utföra invändiga och utvändiga inspektioner i ett sådant 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 skick (i denna artikel ”*rampinspektion*”), förutsatt att detta inte leder till en oskälig försening.

vention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines 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 an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called “ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay.

4) Om en sådan rampinspektion eller serie av rampinspektioner föranleder allvarliga farhågor

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

a) att luftfartyget eller flygverksamheten inte uppfyller de miniminormer som vid denna tidpunkt uppställts i enlighet med Chicagokonventionen, eller

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

b) att de säkerhetsnormer som vid denna tidpunkt uppställts i enlighet med Chicagokonventionen inte upprätthålls och administreras effektivt,

är den part som utför inspektionen, i det syfte som avses i artikel 33 i Chicagokonventionen, 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 luftfartyg används, inte är lika med eller överstiger de miniminormer som uppställts i enlighet med Chicagokonventionen.

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

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5) Om tillträde i syfte att utföra en rampinspektion av ett luftfartyg som används av en parts utsedda flygbolag eller på dess vägnar i enlighet med punkt 3 förvägras av en representant för ett sådant eller för sådana flygbolag, har den andra parten rätt att anse att allvarliga farhågor av det slag som avses i punkt 4 denna artikel förekommer och dra de slutsatser som avses i den punkten.

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

6) 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.

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

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

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

ARTIKEL 11

Myndighetstillsyn

1) Om Finland har utsett ett sådant flygbolag för vilket myndighetstillsynen utövas av en annan medlemsstat i Europeiska unionen, ska de rättigheter som enligt artikel 10 (Säkerhet) i detta avtal tillkommer den andra parten 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.

ARTICLE 11

Regulatory Control

(1) Where Finland designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EU Member State, the rights of the other Contracting Party under Article 10 (Safety) of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EU Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

ARTIKEL 12

Gemensamma linjekoder

1) Flygbolag utsedda av en part kan i enlighet med den utseende partens lagar och föreskrifter delta i marknadsföringssamarbete, såsom kvotreservering eller användning av gemensamma linjekoder

ARTICLE 12

Codeshare

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

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

(a) An airline or airlines established in the territory of either Contracting Party, or

b) med tredje parts flygbolag. Om en sådan tredje part inte bemyndigar eller tillåter motsvarande arrangemang mellan den andra partens utsedda flygbolag och andra flygbolag i trafiken till, från eller via ett sådant tredjeland, är parterna inte skyldiga att godkänna

(b) An airline or airlines of a third Party. Should such third Party not authorise or allow comparable arrangements between the designated airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the Contracting

sådana arrangemang.

2) De ovannämnda föreskrifterna förutsätter dock

a) att de flygbolag som deltar i sådana arrangemang har de trafikrättigheter som behövs, och

b) att alla flygbolag uppfyller de krav som tillämpas på arrangemangen i fråga om information till kunder och anmälningsförfaranden.

Parties have the right not to accept such arrangements.

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

(a) Operating airlines in such arrangements hold the appropriate traffic rights and

(b) all the airlines meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing procedures.

ARTIKEL 13

Leasing

1) Parternas utsedda flygbolag har rätt att bedriva avtalad trafik på de specificerade linjerna och att använda luftfartyg (eller luftfartyg och besättning) som har hyrts in från vilket annat bolag som helst, inbegripet från andra flygbolag, förutsatt att båda parternas luftfartsmyndigheter har godkänt användningen av ett sådant luftfartyg.

2) För att kunna använda hyrda luftfartyg i enlighet med punkt 1 i artikeln ska de utsedda flygbolagen uppfylla villkoren enligt de lagar och föreskrifter som parterna normalt tillämpar på bedrivande av internationell lufttrafik.

ARTICLE 13

Leasing

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to perform the agreed services on the specified routes using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, subject to being authorised to use the aircraft on such basis by the aeronautical authority of both Contracting Parties.

(2) In order to use aircraft on a lease basis in accordance with paragraph (1) of this Article, the designated airlines shall also be required to meet the conditions prescribed under the law and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Parties.

ARTIKEL 14

Marktjänster

Om inte något annat föreskrivs i parternas lagstiftning och föreskrifter, inklusive för Finland vid respektive tidpunkt gällande EU-lagstiftning, har varje utsedda flygbolag rätt att inom den andra partens territorium utföra sina egna marktjänster (”egenhantering") eller att om det så önskar välja bland de konkurrerande företag som tillhandahåller marktjänster en leverantör för antingen hela eller en del av tjänsten. Om dessa lagar och föreskrifter begränsar egenhantering eller hindrar sådan och om det inte förekommer effektiv

ARTICLE 14

Ground Handling

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of Finland European Union law in force at the time, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling (“self-handling”) or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers

konkurrens mellan de företag som tillhandahåller marktjänster, ska varje utsett flygbolag behandlas jämlikt i fråga om användning av egenhantering och marktjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer.

ARTIKEL 15

Inkomstöverföring

Varje utsett flygbolag får på begäran omvandla lokala inkomster till en annan valuta och överföra dem till valfritt land till den del som inkomsterna överskrider de lokala avgifterna. Växling och överföring av valuta är avgiftsfri, med undantag för normala bankavgifter för växling och överföring av valuta, och tillåts utan begränsning till den valutakurs som tillämpas på betalningar när inkomsterna företes för omvandling och överföring.

ARTIKEL 16

Representation av flygbolaget och försäljning

Ett flygbolag

a) vars registrerade hemort och huvudsakliga verksamhetsställe finns inom territoriet för den ena parten eller en medlemsstat i Europeiska unionen, och

b) som har ett giltigt drifttillstånd beviljat av denna parts luftfartsmyndighet eller luftfartsmyndigheten i en medlemsstat i Europeiska unionen

får

i) i enlighet med den andra partens gällande lagar och föreskrifter om inrese-, uppehålls- och arbetstillstånd, till den andra partens territorium ta in och hålla sådan personal för ledning, tekniska uppgifter och drift samt annan specialistpersonal som eget bedrivande av flygtrafik kräver där och som flygbolaget anser att behövs för flygtrafikverksamheten,

ii) använda tjänster som tillhandahålls av och personal som är anställd hos någon annan som tillhandahåller marktjänster, ska varje utsett flygbolag behandlas jämlikt i fråga om användning av egenhantering och marktjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer.

that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

ARTICLE 15

Transfer of Earnings

Each designated airline may on demand convert and remit local revenues in excess of sums locally disbursed to the country of its choice. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 16

Airline Representation and Sales

An airline which:

(a) is incorporated and has its principal place of business in the territory of one Contracting Party or an EU Member State; and

(b) holds a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of that Contracting Party or an EU Member State;

may:

(i) in accordance with the laws and regulations in force relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air services;

(ii) use the services and personnel of any other organisation, company or airline oper-

nan organisation eller något annat bolag eller flygbolag som verkar inom den andra partens territorium,

iii) inrätta kontor inom den andra partens territorium, och

iv) bedriva inom den andra partens territorium försäljning och säljfrämjande verksamhet i fråga om flygtrafik och anknutna tjänster antingen direkt eller via en företrädare eller ett annat ombud som har utsetts av flygbolaget. Flygbolaget får sälja och vem som helst får köpa sådana trafiktjänster och anknutna tjänster i lokal valuta eller i någon annan fritt konvertibel valuta.

ARTIKEL 17

Användaravgifter

1) De avgifter som en parts behöriga myndigheter eller andra organ tar ut av den andra partens flygbolag är rättvisa och skäliga, är inte orättfärdigt diskriminerande och fördelar sig rättvist mellan olika användargrupper. Villkoren för användaravgifter som fastställts för den andra partens flygbolag ska dock alltid vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för vilket annat flygbolag som helst vid den tidpunkt då avgifterna fastställs.

2) De användaravgifter som tas ut av den andra partens flygbolag får motsvara men inte överstiga de fulla kostnader som orsakas de behöriga myndigheterna eller organen av att tillhandahålla och upprätthålla lämpliga och skäliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser, miljöskydd, flygtrafiktjänst och luftfartsskydd på flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Dessa kostnader kan inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas och förvaltas effektivt och ekonomiskt.

3) Parterna ska göra sitt bästa för att se till att de behöriga myndigheter eller organ inom deras territorium som tar ut avgifter samråder med de flygbolag som använder tjänster och

ating in the territory of the other Contracting Party;

(iii) establish offices in the territory of the other Contracting Party; and

(iv) engage in the sale and marketing of air transportation and ancillary services in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline. The airline may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and ancillary services in local currency or in any freely convertible other currency.

ARTICLE 17

User Charges

(1)User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be imposed on the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are imposed.

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

(3) Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that consultations take place between the competent charging authorities or bodies in its territory and the air-

anläggningar och att de behöriga myndigheterna eller organen och flygbolagen utbyter behövlig information för att få en exakt bild av avgifternas skälighet i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel. Parterna ska göra sitt bästa för att se till att de behöriga myndigheter som tar ut avgifterna i skälig tid i förväg meddelar användarna om varje föreslagen ändring av användaravgifterna, så att användarna får möjlighet att uttrycka sin åsikt innan någon ändring görs.

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

4) Vid tvistlösning enligt artikel 21 (Tvistlösning) anses en part inte ha brutit mot bestämmelserna i denna artikel om den inte

(4) Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolutions procedures pursuant to Article 21 (Settlement of Disputes) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless:

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

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

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

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

ARTIKEL 18

Intermodala transporttjänster

Parternas flygbolag får i samband med flygtrafik använda intermodala transporttjänster till vilken plats som helst eller från vilken plats som helst inom parternas territorier eller i tredjeländer. Flygbolagen får, om de så önskar, utföra egna intermodala transporttjänster eller avtala om dem med andra transportföretag till exempel genom gemensamma linjekoder. Sådana olika intermodala transporttjänster får erbjudas som transittrafik till ett enda pris som omfattar lufttransport och internmodala transporttjänster, förutsatt att passagerarna och befraktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

ARTICLE 18

Intermodal Transport

The airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with air transport, any intermodal transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

ARTIKEL 19

Miljöskydd

1) Parterna stöder miljöskyddsmålet genom att främja en hållbar luftfartsutveckling.

2) När miljöåtgärder fastställs, ska de luftfartsrelaterade miljönormer som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen och som hittas i bilagorna till Chicagokonventionen följas.

ARTICLE 19

Environmental Protection

(1) The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation.

(2)When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by the International Civil Aviation Organisation in Annexes to the Chicago Convention shall be followed except where differences have been filed.

ARTIKEL 20

Samråd

En part kan när som helst begära samråd om genomförande, tolkning, tillämpning eller ändring av detta avtal samt om efterlevnaden av avtalet. Samråd som kan föras mellan luftfartsmyndigheterna inleds inom 60 dagar från den dag då den andra parten tog emot en skriftlig begäran, om inte parterna kommer överens om någonting annat.

ARTICLE 20

Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTIKEL 21

Tvistlösning

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

2) Om parterna inte kan lösa meningsskiljaktigheten genom samråd, kan de lämna den för avgörande till en person eller ett organ som de gemensamt kommit överens om, eller på begäran av en part, hänskjuta meningsskiljaktigheten för avgörande till en skiljenämnd bestående av tre skiljemän, vilken upprättas på följande sätt:

a) Varje part i tvisten ska utse en skiljeman

ARTICLE 21

Settlement of Disputes

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) within 60 days after receipt of a request

inom 60 dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot. Inom 60 dagar från det att den andra skiljemannen har utsetts ska skiljemännen genom en gemensam överenskommelse utse en tredjelandsmedborgare till tredje skiljeman, som ska vara skiljenämndens ordförande.

b) Om skiljemannen inte har utsetts inom de ovan angivna tidsgränserna, får en part begära att ordföranden för Internationella civila luftfartorganisationens råd utser den behövliga skiljemannen inom 30 dagar. Om ordföranden har samma nationalitet som någondera parten, ska den enligt tjänsteår äldsta vice ordföranden, som inte har samma nationalitet som någondera parten, utse skiljemannen.

3) Om något annat inte följer av vad som nedan föreskrivs i denna artikel eller av vad som överenskoms mellan parterna, ska skiljenämnden fastställa gränserna för sin befogenhet och bestämma sina förfaringssätt. I enlighet med skiljenämndens anvisningar eller på en parts begäran hålls senast inom 30 dagar från det att inrättandet av skiljenämnden fullbordats ett möte där det närmare avgörs vilka frågor som ska bli föremål för skiljeförfarandet och vilket särskilt förfarande som ska följas.

4) Om parterna inte kommer överens om något annat eller skiljenämnden anger något annat, ska parterna lämna in sina memorandum inom 45 dagar från det att inrättandet av skiljenämnden är fullbordat. Parten avger sina svar inom 60 dagar efter det att den andra parten har lämnat in sitt memorandum. Skiljenämnden ska höra parterna på begäran av någon av parterna eller enligt prövning inom 30 dagar från det att tiden för att lämna in svar löpte ut.

5) Skiljenämnden strävar efter att avge ett skriftligt beslut inom 30 dagar efter det att hörandet avslutats eller, om det inte hållits något hörande, 30 dagar efter det att båda svaren lämnats in. Beslutet fattas med majoritet.

for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to make the necessary appointment within 30 days. If the President has the nationality of one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who does not have the nationality of one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.

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

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

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

6) Parterna får begära förtydligande av beslutet inom 15 dagar från det att beslutet mottagits, och ett förtydligande ska utfärdas inom 15 dagar från en sådan begäran.

7) Skiljenämndens beslut är bindande för parterna.

8) Vardera parten svarar för sin skiljemans kostnader. Övriga kostnader som orsakas av skiljenämnden, inklusive kostnader för åtgärder i enlighet med punkt 2 b i denna artikel som vidtas av ordföranden eller vice ordföranden för Internationella civila luftfartorganisationens råd, delas jämnt mellan parterna.

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

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organisation in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTIKEL 22

Ändringar

Parterna ska i enlighet med sina rättsliga förfaranden godkänna de ändringar som överenskommits och som träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då parterna har meddelat varandra på diplomatisk väg att dessa förfaranden har iakttagits.

ARTICLE 22

Amendment

Any amendment agreed shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that these procedures have been complied with.

ARTIKEL 23

Uppsägning av avtalet

En part får när som helst skriftligen underrätta den andra parten om sitt beslut att säga upp detta avtal, och underrättelsen ska samtidigt lämnas till Internationella civila luftfartsorganisationen. Avtalet ska upphöra att gälla vid midnatt (på orten där underrättelsen tagits emot) omedelbart före den första årsdagen från det att den andra parten har tagit emot en underrättelse av detta slag, om inte återkallande av underrättelsen har överenskommits före utgången av denna tidsfrist. Om den andra parten inte erkänner mottagandet av underrättelsen, anses denna vara mottagen 14 dagar efter det att underrättelsen togs emot av Internationella civila luftfartsorganisationen.

ARTICLE 23

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement and such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation

Organisation.

ARTIKEL 24

Ikraftträdande

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

Till bekräftelse härav har undertecknade, vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal.

Upprättat i två exemplar på engelska i Colombo den 6 oktober 2016.

Tarja Fernandez

För Republiken Finlands regering För Demokratiska socialistiska republiken Sri Lankas regering

ARTICLE 24

Entry into Force

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

In witness whereof the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Colombo this 6 day of October 2016 in the English Language.

For the Government of the For the Government of Democratic Republic of Finland Socialist Republic of Sri Lanka:

Bilaga

FLYGLINJER

Del 1

Linjer som ett eller flera flygbolag utsedda av Finland trafikerar

Avgångsorter	Mellanliggande orter	Destinationsorter	Orter bortom destinationsorten
Orter i Finland	Vilken eller vilka orter som helst	Orter i Sri Lanka	Vilken eller vilka orter som helst

Anmärkningar:

1. Mellanliggande orter eller orter bortom destinationsorten kan lämnas bort förutsatt att flygningen börjar eller upphör inom Finlands territorium.

2. Trafiken (inklusive all mellanlandningstrafik) kan tas från mellanliggande orter och lämnas inom Sri Lankas territorium eller tas från Sri Lankas territorium och lämnas på orter bortom destinationsorten samt tvärtom.

3. Mellanliggande orter och orter bortom destionationsorten kan fritt väljas och ändras av Finlands flygbolag. Flygbolagen ska meddela dem till den andra partens luftfartsmyndigheter.

Del 2

Linjer som ett eller flera flygbolag utsedda av Sri Lanka trafikerar

Avgångsorter	Mellanliggande orter	Destinationsorter	Orter bortom destinationsorten
Orter i Sri Lanka	Vilken eller vilka orter som helst	Orter i Finland	Vilken eller vilka orter som helst

ANMÄRKNINGAR:

1. Mellanliggande orter eller orter bortom destinationsorten kan lämnas bort förutsatt att flygningen börjar eller upphör inom Sri Lankas territorium.

2. Trafiken (inklusive all mellanlandningstrafik) kan tas från mellanliggande orter och lämnas inom Finlands territorium eller tas från Finlands territorium och lämnas på orter bortom destinationsorten samt tvärtom.

3. Mellanliggande orter och orter bortom destionationsorten kan fritt väljas och ändras av Sri Lankas flygbolag. Flygbolagen ska meddela dem till den andra partens luftfarts-myndigheter.

Annex

ROUTE SCHEDULE Section 1
Routes to be operated by the designated airline or airlines of Finland :

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Points in Finland	Any Point or Points	Points in Sri Lanka	Any Point or Points

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the territory of Finland.

2. Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Sri Lanka or may be picked up in the territory of Sri Lanka to be set down at a point beyond, and vice versa.

3. Intermediate and beyond points may be freely chosen and altered by the Airlines of Finland and the Airlines shall notify accordingly to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Sri Lanka:

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Points in Sri Lanka	Any Point or Points	Points in Finland	Any Point or Points

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in Sri Lanka.

2. Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the Finland or may be picked up in the territory of Finland to be set down at a point beyond, and vice versa.

3. Intermediate and beyond points may be freely chosen and altered by the Airlines of Sri Lanka and the Airlines shall notify accordingly to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.