

FINLANDS FÖRFATTNINGSSAMLINGS FÖRDRAGSSERIE

Utgiven i Helsingfors den 1 april 2014

29/2014

(Finlands författningssamlings nr 269/2014)

Statsrådets förordning

om sättande i kraft av avtalet med Förenande Arabemiraten om luftfart och om ikraftträdande av lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen

Utfärdad i Helsingfors den 27 mars 2014

I enlighet med statsrådets beslut föreskrivs med stöd av 3 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Förenande Arabemiraten om luftfart (26/2014):

1 §

Det i Dubai den 22 juli 2013 mellan republiken Finlands regering och Förenade Arabemiratens regering ingångna avtalet om luftfart träder i kraft den 1 april 2014 så som därom har överenskommits.

Avtalet har godkänts av riksdagen den 3 december 2013 och av republikens president den 17 januari 2014. Noterna om dess godkännande har utväxlats den 17 februari 2014.

2 §

De bestämmelser i avtalet som inte hör till

området för lagstiftningen är i kraft som förordning.

3 §

Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Förenade Arabemiraten om luftfart (26/2014) träder i kraft den 1 april 2014.

4 §

Denna förordning träder i kraft den 1 april 2014.

Helsingfors den 27 mars 2014

Utvecklingsminister *Pekka Haavisto*

Regeringsråd Sanna Ruuskanen

*Fördragstext***AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH FÖRENADE ARABEMIRATENS REGERING OM LUFTFART****AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES**

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

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

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

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

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

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

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

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

som önskar underlätta utvidgningen av internationella lufttrafikmöjligheter,

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

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

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

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

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

har enats om följande:

Have agreed as follows:

Artikel 1

Definitioner

Om inte annat anges, avses i detta avtal med termen

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

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

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

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

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

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

Article 1

Definitions

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

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

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

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

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

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

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

charge;

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

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

Artikel 2

Beviljande av rättigheter

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

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

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

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

3. Varje utsett lufttrafikföretag får, då det

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

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

Article 2

Grant of Rights

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

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

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

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

3. Each designated air carrier may, when

bedriver överenskommen trafik på en specificerad linje, efter fritt val vid enstaka eller varje flygning

operating an agreed service on a specified route, on any or all flights and at its option:

a. bedriva flygverksamhet i endera eller vardera riktningen,

a. Operate flights in either or both directions;

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

b. Combine different flight numbers within one aircraft operation;

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

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

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

d. Omit stops at any point or points;

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

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

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

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

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

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

h. befordra transitotrafik genom den andra partens territorium, och

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

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

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

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

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

4. Varje utsett lufttrafikföretag kan på varje sektor på ovan nämnda linjer bedriva internationell lufttransport och på varje ort på linjen utan begränsningar ändra typ eller antal av de luftfartyg som används.

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

ted.

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

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

Artikel 3

Utseende av lufttrafikföretag och beviljande av tillstånd

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

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

a) när det gäller lufttrafikföretag som har utsetts av Finland

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

ii) den medlemsstat i Europeiska unionen som utfärdar lufttrafikföretagets drifttillstånd utövar tillsyn över företaget och den behöriga luftfartsmyndigheten finns tydligt angiven i

Article 3

Designation and Authorisation

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

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

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

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

(ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and

den handling där lufttrafikföretaget utses, och

the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

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

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

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

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

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

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

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

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

ii) Förenade Arabemiraten utövar tillsyn över lufttrafikföretaget,

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

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

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

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

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

Artikel 4

Article 4

Återkallande av tillstånd

Revocation of Authorisation

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

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

a) när det gäller lufttrafikföretag som har

a) in the case of an air carrier designated by

utsetts av Finland

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

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

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

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

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

vi) lufttrafikföretaget har ett drifttillstånd som har utfärdats av en medlemsstat i Europeiska unionen och det inte finns något bilateralt luftfartsavtal mellan Förenade Arabemiraten och den medlemsstaten, och det kan påvisas att det eller de lufttrafikföretag som Förenade Arabemiraten har utsett inte har motsvarande tillgång till de trafikrättigheter

Finland:

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

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

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

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

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

(vi) the air carrier holds an Air Operator's Certificate issued by a European Union Member State and there is no bilateral air services agreement between the United Arab Emirates and that European Union Member State, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the

som krävs för bedrivande av den föreslagna trafiken,

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

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

ii) Förenade Arabemiraten inte utövar tillsyn över lufttrafikföretaget, eller

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

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

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

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

3. Om ett omedelbart återkallande av tillstånd, en tillfällig indragning av rättigheter el-

air carrier(s) designated by the United Arab Emirates;

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

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

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

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

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

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

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

3. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentio-

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

Artikel 5

Tillämpning av lagar och föreskrifter

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

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

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

4. Ingen av de avtalsslutande parterna får ge sina egna eller andra lufttrafikföretag förmåner i förhållande till ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten som bedriver liknande internationell lufttrafik när de tillämpar sina föreskrifter om immigration, tull, karantän och andra motsva-

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

Article 5

Application of Laws and Regulations

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

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

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

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

rande föreskrifter.

Artikel 6

Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter

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

2. Från de skatter, tullar och avgifter som avses i punkt 1, med undantag för avgifter som baserar sig på kostnader för en utförd tjänst, är likaså befriade

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

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

c) bränsle, smörjolja och tekniska konsumtionsföremål som införs eller tillhandahålls inom den ena avtalsslutande partens territorium för att användas i internationell lufttrafik bedriven av ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten, även i sådant fall då dessa förråd ska användas under den del av resan då luftfartyget flyger över den avtalsslutande parts territorium där de tagits ombord,

Article 6

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

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

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

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated air carrier 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 air carrier 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 air carrier of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the first mentioned Contracting Party, in which territory they are taken on board.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

tande part.

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

Artikel 7

Kapacitet

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

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

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

4. Ingendera avtalsslutande parten får förelägga ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten krav på förhandsrätt (first-refusal requirement), passagerar- el-

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

Article 7

Capacity provisions

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

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

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

4. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated air carrier(s) a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requi-

ler fraktkvoter (uplift ratio), icke-användningsavgift (no-objection fee) eller något annat krav gällande kapacitet, turtäthet eller trafik som inte är i överensstämmelse med syftet för detta avtal.

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

Artikel 8

Prissättning

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

a) för att förhindra oskäligt diskriminerande priser eller åtgärder,

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

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

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

rement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

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

Article 8

Pricing

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

a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c) protection of air carriers from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

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

ler registrerar priser som charterbeställaren tar ut av allmänheten, förutom då så kan krävas på icke-diskriminerande grund i informationssyfte.

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

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

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

Artikel 9

Företrädare för lufttrafikföretaget och försäljning

1. Vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag ska ha rätt att inom den andra

discriminatory basis for information purposes.

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

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

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

Article 9

Air Carrier Representation and Sales

1. The designated air carrier of each Contracting Party shall have the right to establish

avtalsslutande partens territorium, i enlighet med de nationella lagar och föreskrifter som gäller där, inrätta och upprätthålla kontor och ta in och hålla administrativ, kommersiell och teknisk personal som behövs för det utsedda lufttrafikföretagets verksamhet.

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

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

Artikel 10

Brukaravgifter

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

2. De brukaravgifter som behöriga myndig-

and maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated air carrier concerned.

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

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

Article 10

User Charges

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

2. User charges imposed on the designated

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

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

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

Artikel 11

Flygsäkerhet

1. Vardera avtalsslutande parten får när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer som den andra avtalsslutande parten upprätthåller i fråga om luftfartsanläggningar, flyg-

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

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

4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 15 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Flight Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities.

besättning, luftfartyg och flygverksamhet. Sådant samråd ska inledas inom trettio (30) dagar efter att begäran framställdes.

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

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

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

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

6. Om det med hänvisning till punkt 2 ovan konstateras att en avtalsslutande part efter utgången av den överenskomna tidsfristen fort-

es, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

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

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

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

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

6. With reference to paragraph 2 above, if it is determined that a Contracting Party re-

farande handlar i strid med normer som vid denna tidpunkt fastställts i enlighet med konventionen, ska Internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare underrättas om det. Generalsekreteraren ska också informeras om senare tillfredsställande lösning av situationen.

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

Artikel 12

Luftfartsskydd

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

mains in non-compliance with the standards established at that time pursuant to the Convention when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

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

Article 12

Aviation Security

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

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

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

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

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

3. The Contracting Parties shall, as a minimum, act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or are established in the territory of Finland under the Treaty establishing the European Union and have received an operating licence in accordance with European Union law and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

från den andra avtalsslutande parten om särskilda skyddsåtgärder som kan anses vara skäligen för att bemöta ett bestämt hot.

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

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

Artikel 13

Intermodala transporttjänster

1. Utan hinder av andra bestämmelser i detta avtal ska vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag och företag som indirekt tillhandahåller frakttjänster tillåtas att i samband med internationell lufttrafik utan inskränkningar välja land- eller sjötransportsätt för fraktbefordran till och från varje ort inom de avtalsslutande parternas eller tredje länders territorier, inbegripet transport till och från alla flygplatser som har tullkontor, samt i till-

curity measures to meet a particular threat.

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

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

Article 13

Intermodal Services

1. Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated air carriers and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and

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

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

Artikel 14

Skälig konkurrens

Vardera avtalsslutande parten ska vid behov

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

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

Article 14

Fair competition

Each Contracting Party shall, where neces-

vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförfaranden som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrensituationen för det eller de lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten.

sary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated air carrier(s) of the other Contracting Party.

Artikel 15

Samråd och tvistlösning

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

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

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

4. Förmedlaren eller nämndens ledamöter kan utses från den förteckning över kompetenta sakkunniga inom luftfartsområdet som Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) upprätthåller. Den sakkunnige eller de sakkunniga ska utses inom femton (15) dagar efter det att begäran om att hänskjuta

Article 15

Consultations and Settlement of Disputes

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

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

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

4. A mediator or the members of a panel may be appointed from a roster of suitably qualified aviation experts maintained by the International Civil Aviation Organization (ICAO). The selection of the expert or experts shall be completed within fifteen (15) days of receipt of the request for submission

meningsskiljaktigheten till en förmedlare eller en nämnd mottagits. Om de avtalsslutande parterna inte lyckas nå enighet om val av sakkunnig eller sakkunniga, kan valet hänskjutas till ordföranden för ICAOs råd. I förfarandet ska de sakkunniga som anlitas ha tillräcklig kompetens på det allmänna substansområdet för meningsskiljaktigheten.

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

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

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

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

Artikel 16

Ändringar

1. Om en avtalsslutande part anser att en ändring av någon bestämmelse i detta avtal är önskvärd, kan denna part begära samråd i sa-

to a mediator or to a panel. If the Contracting Parties fail to agree on the selection of an expert or experts, the selection may be referred to the President of the Council of ICAO. Any expert used for this mechanism should be adequately qualified in the general subject of the dispute.

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

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

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

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

Article 16

Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations

ken med den andra avtalsslutande parten. Sådant samråd ska inledas inom sextio (60) dagar efter den dag begäran framförts, ifall inte båda avtalsslutande parterna kommer överens om en förlängning av denna frist. Ändringar som överenskommits vid sådana samråd ska godkännas av vardera avtalsslutande parten i enlighet med dess rättsliga förfaranden och de träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna har meddelat varandra på diplomatisk väg att dessa förfaranden har iakttagits.

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

Artikel 17

Multilateral konventioner

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

Artikel 18

Uppsägning

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

2. I ett sådant fall upphör detta avtal att gälla tolv (12) månader efter den dag då den andra avtalsslutande parten tog emot nämnda underrättelse, om inte de avtalsslutande parterna kommer överens om återkallande av uppsägningen före utgången av denna tidsfrist. Erkänner inte den andra avtalsslutande

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

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

Article 17

Multilateral Conventions

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

Article 18

Termination

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

2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties prior to the expiry of such period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Con-

parten mottagandet av underrättelsen, anses denna vara mottagen fjorton (14) dagar efter det att underrättelsen togs emot av Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 19

Registrering hos ICAO

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

Artikel 20

Ikraftträdande

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

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

Upprättat i Dubai den 22 juli 2013.

För Förenade Arabemiratens
regering

För Republiken Finlands
regering

tracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization

Article 19

Registration with ICAO

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

Article 20

Entry into force

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

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

Done at Dubai on 22 July 2013 .

For the Government of
the United Arab Emirates

For the Government of
the Republic of Finland

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

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

Avgångsorter	Mellanliggande orter	Destinationsorter	Orter bortom Finland
Vilka orter som helst i Förenade Arabemiraten	Vilka orter som helst	Vilka orter som helst i Finland	Vilka orter som helst

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

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

Avgångsorter	Mellanliggande orter	Destinationsorter	Orter bortom Förenade Arabemiraten
Vilka orter som helst i Finland	Vilka orter som helst	Vilka orter som helst i Förenade Arabemiraten	Vilka orter som helst

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

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

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

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

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

BILAGA II

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

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