

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

Artikel 6

Erkännande av tillstånd och bevis

Vardera parten ska erkänna gällande luftvärdighetsbevis, behörighetsbevis och tillstånd att bedriva lufttrafik, vilka har utfärdats eller erkänts i överensstämmelse med den andra partens lagar och föreskrifter, förutsatt att villkoren för utfärdande eller erkännande av bevis och tillstånd är lika med eller strängare än miniminormerna enligt konventionen. Vardera parten förbehåller sig dock rätten att vägra erkänna sådana behörighetsbevis och tillstånd för flygningar över det egna territoriet eller flygningar som ska landa där som den andra parten eller någon annan part har beviljat sina egna medborgare.

Artikel 7

Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter

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

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

tion of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

Article 6

Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of overflying or landing in its own territory, the validity of the certificates of competency and the licenses granted to its own nationals by the other Party or by any other Party.

Article 7

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

1. Aircraft operated on International Air Services by a Designated Airline of one 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 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 ter-

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

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

c) bränsle, smörjolja och tekniska konsumtionsföremål som införs eller införskaffas inom den ena partens territorium för att användas i internationell trafik som bedrivs av ett flygbolag som utsetts av den andra parten, även i det fall att dessa förråd ska användas under den del av resan som går över den parts territorium där de har tagits ombord,

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 föremålen ska hållas under tulluppsikt eller tullkontroll, om detta fordras.

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

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

6. De undantag som anges i denna artikel

territory of one Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an International Air Service of a Designated Airline of the other Party;

b) spare parts, including engines, introduced into the Territory of one Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an International Air Service of a Designated Airline of the other Party;

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the Territory of one Party for use in an International Air Service of a Designated Airline of the other Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the Territory of the first mentioned 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 Party and introduced into the Territory of the other 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 Party, may be unloaded in the Territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that 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 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 Party have contracted with

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 förnödenheter som specificeras i punkterna 1 och 2 i denna artikel, förutsatt att detta andra flygbolag också beviljats sådana befrielser av den andra parten.

another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the Territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Artikel 8

Article 8

Bestämmelser om kapacitet

Capacity Provisions

1. Vardera parten ska tillåta att de utsedda flygbolagen, i enlighet med de kapacitetsbestämmelser som parternas luftfartsmyndigheter avtalar om, på grundval av marknads-mässiga överväganden fastställer turtätheten och kapaciteten i fråga om den internationella lufttrafik som flygbolagen tillhandahåller. I överensstämmelse med denna rätt får ingendera parten ensidigt begränsa trafikvolymer, turtäthet eller regelbundenhet, eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens utsedda flygbolag ska använda, om det inte är nödvändigt av tekniska eller operativa skäl eller av tull- eller miljörelaterade orsaker. Nödvändiga begränsningar ska genomföras på lika villkor i överensstämmelse med artikel 15 i konventionen.

1. Each Party shall allow each Designated Airline to determine the frequency and Capacity of the International Air Services it offers based upon commercial considerations in the marketplace, subject to the provisions of Capacity agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Parties. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency nor regularity of service, or the aircraft type(s) operated by the Designated Airline(s) of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

2. Ingendera parten får förelägga den andra partens utsedda flygbolag sådana andra krav på kapacitet, turtäthet eller trafik som strider mot syftet för detta avtal.

2. Neither Party shall impose on the other Party's Designated Airline(s) any other requirement with respect to Capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

3. Parternas utsedda flygbolag ska ha rättvisa och lika möjligheter att bedriva överenskommen trafik på de linjer som fastställs i bilagan till detta avtal.

3. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to operate the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement.

Artikel 9

Article 9

Prissättning

Pricing

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

1. Each Party shall allow Prices for Air Services to be decided by each Designated Airline based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

RP 106/2018 rd

a) för att förhindra oskäligt diskriminerande priser eller förfaranden,

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

c) för att skydda flygbolag mot konstgjort låga priser som grundar sig på direkt eller indirekt statsbidrag eller statsstöd.

2. Ingendera parten får kräva att den andra partens flygbolag ska meddela dess luftfartsmyndighet de priser som tas ut för trafik till eller från den andra partens territorium. Om en part har skälig anledning att tro att någondera partens flygbolag deltar i praxis beskriven i punkt 1 a, 1 b eller 1 c i denna artikel, kan parten kräva att priserna anmäls och att få mer information för att klara upp ärendet.

3. Ingendera parten får vidta ensidiga åtgärder för att hindra införande eller upprätthållande av sådana priser som i) ett flygbolag som utsetts av endera parten har föreslagit att ska tas ut eller som bolaget tar ut för internationell lufttrafik mellan parternas territorier eller som ii) partens flygbolag har föreslagit att ska tas ut eller som bolaget tar ut för internationell lufttrafik mellan den andra partens territorium och ett annat lands territorium.

4. Om en part anser att ett pris strider mot principerna i punkt 1 i denna artikel, ska den så snart som möjligt begära samråd enligt artikel 17 (Samråd och tvistlösning) och artikel 18 (Ändring av avtalet) och meddela den andra parten orsakerna till sitt missnöje. Samråd ska hållas senast inom trettio (30) dagar efter att begäran mottagits, och parterna ska genom samarbete säkerställa att de uppgifter som behövs för ett motiverat avgörande finns till hands. Om parterna uppnår enighet om det pris som meddelandet om missnöje gäller, ska båda parterna sträva efter att genomföra detta avtal till sin bästa förmåga. Om ett ömsesidigt avtal inte uppnås, träder priset i kraft eller förblir gäl-

a) prevention of unreasonably discriminatory Prices or practices;

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

c) protection of airlines from Prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Neither Party may require notification to or filing with its Aeronautical Authorities of Prices to be charged to or from its Territory by Airlines of the other Party. In the case that one Party has reason to believe that an Airline of either Party is involved in the practices described in paragraph 1a, 1b, or 1c of this Article, it can require the notification or the filing of the Prices, as well as additional information in order to solve the case.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a Price proposed to be charged or charged by (i) an Airline of either Party for International Air Services between the territories of the Parties, or (ii) an Airline of one Party for International Air Services between the Territory of the other Party and any other country.

4. If either Party believes that any such Price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of the Article, it shall request consultations in conformity with Articles 17 (Consultation and Settlements of Disputes) and Article 18 (Amendment) of this Agreement and notify the other 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 Parties shall co-operate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a

lande.

Price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the Price shall take effect or continue to be in effect.

Artikel 10

Article 10

Kommersiell verksamhet

Commercial Activities

1. En parts utsedda flygbolag får

1. The Designated Airline(s) of each Party shall be allowed:

a. inom den andra partens territorium, inom ramen för de lagar och föreskrifter som gäller där, inrätta kontor för marknadsföring och försäljning av lufttransport och anknutna tjänster och tilläggstjänster (inklusive rätt att sälja och överlåta både egna och ett annat flygbolags biljetter och/eller flygfraktsedlar) samt andra tjänster som behövs för bedrivande av lufttrafik,

a. to establish in the Territory of the other Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, offices for the promotion and sale of Air Services and ancillary or supplemental services (including the right to sell and to issue any ticket and/or air waybill, both its own tickets and/or air waybills and of any other Airline) as well as other facilities required for the provision of Air Services;

b. inom den andra partens territorium sälja lufttransporttjänster och anknutna tjänster och tilläggstjänster direkt eller enligt eget övervägande genom sina agenter och/eller andra flygbolag.

b. in the Territory of the other Party to engage directly and, at its discretion, through its agents, and/or other Airlines in the sale of Air Services and ancillary or supplemental services;

2. En parts utsedda flygbolag har rätt att inom den andra partens territorium, inom ramen för de lagar och föreskrifter som gäller inresa, vistelse och arbetande där, förvärva och upprätthålla sådan ledande, kommersiell, operativ och teknisk personal som behövs för bedrivande av lufttrafik samt erbjudande av anknutna tjänster och tilläggstjänster.

2. The Designated Airline(s) of each Party shall be allowed to bring in and maintain in the Territory of the other Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of Air Services and ancillary or supplemental services, in accordance with the entry, residence and employment rules and regulations of the other Party.

3. När ett utsett flygbolag så önskar kan personalkraven uppfyllas av egen personal eller genom att använda sig av tjänster som tillhandahålls av en annan organisation, ett annat företag eller ett annat flygbolag som har verksamhet inom den andra partens territorium och har bemyndigande att tillhandahålla dessa tjänster där.

3. These staff requirements may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or Airline operating in the Territory of the other Party, authorized to perform such services in the Territory of that Party.

4. Byte av flygplan (Change of Gauge)

4. Change of Gauge

a. Ett utsett flygbolag får på vilket eller vilka avsnitt som helst av specificerade lin-

a. On any segment or segments of the Specified Routes, a Designated Airline may

jer bedriva internationell lufttrafik utan begränsningar som gäller ändringar av typen eller antalet använda luftfartyg på någon ort på linjen, om transporten bortom en sådan ort är en fortsättning på en transport från det territorium som hör till den part som utsett flygbolaget, och i fråga om ankommande flygningar, om transporten till det territorium som hör till den part som utsett flygbolaget är en fortsättning på en transport från bortom en sådan ort.

b. Ett utsett flygbolag får vid verksamhet som bygger på byte av luftfartyg använda sin egen utrustning och, om inte något annat följer av parternas tillämpliga lagstiftning, hyrd utrustning, och får delta i kommersiella arrangemang och/eller gemensamma marknadsföringsarrangemang med andra flygbolag.

c. Ett utsett flygbolag får på de linjeavsnitt som inkluderar byte av luftfartyg använda samma eller olika flygnummer.

Artikel 11

Överföring av tillgångar

1. Utsedda flygbolag har rätt att omvandla till en annan valuta inkomster som uppstått i samband med bedrivande av lufttrafik och att överföra dem till sitt land. Överföringen görs i fritt konvertibel valuta.

2. Omvandlingar och överföringar av inkomster tillåts obegränsat till den valutakurs som tillämpas på betalningar när flygbolaget utför valutaväxling med en godkänd aktör. Betalningarna får inte inbegripa andra avgifter utöver de avgifter som banker vanligen tar ut för sådana omvandlingar och överföringar.

3. De flygbolag som parterna utsett ska ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster genom anlitande av sina egna transportdokument inom båda parternas territorier, antingen direkt eller genom agent, i lokal valuta eller i någon annan fritt konvertibel valuta.

perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the Territory of the Party that has designated the Airline and, in the inbound direction, the transportation to the Territory of the Party that has designated the Airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

b. For the purpose of Change of Aircraft operations, a Designated Airline may use its own equipment and, subject to applicable legislation in each Party, leased equipment, and may operate under commercial and/or cooperative marketing arrangements with other Airlines.

c. A Designated Airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its Change of Aircraft operations.

Article 11

Transfer of Funds

1. Each Designated Airline shall have the right to convert and remit to its country, the revenues generated in connection with the carriage of traffic. The above-mentioned transfer shall be made in freely convertible currencies.

2. The conversions and remittance of such revenues shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions on the day on which the Airline completes the exchange transaction with the authorized entity, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

3. The designated airlines of the Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of both Parties, either directly or through an agent, in local currency or in any freely convertible other currency.

Artikel 12

Användaravgifter

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

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

3. Det får krävas att avgifter ska betalas i lokal valuta.

Artikel 13

Flygsäkerhet

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

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

Article 12

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the Designated Airlines of the other 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 Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline engaged in international air services at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the Designated Airlines of the other 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. Charges and fees may be required to be made payable in national currency.

Article 13

Flight Safety

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

2. If, following such consultations, one Party finds that the other 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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Where one Party has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by a third State, the rights of the other Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that third State and in respect of the operating

gande, tillämpning och upprätthållande av säkerhetsnormerna i denna tredjestat och på trafikillståndet för flygbolaget i fråga.

Artikel 14

Luftfartsskydd

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

authorisation of that airline.

Article 14

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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 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, as well as with any other agreement relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to .

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

av Internationella civila luftfartsorganisationen och intagits som bilagor till konventionen i den omfattning sådana bestämmelser och krav är tillämpliga för parterna. Parterna ska kräva att operatörer av sådana luftfartyg som införts i deras register eller sådana luftfartygsoperatörer vars huvudsakliga verksamhetsställe eller stadigvarande hemort är inom den ena partens territorium eller som är etablerade inom dess territorium samt de som upprätthåller flygplatser inom deras territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser om luftfartsskydd.

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

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

6. När en part har skälig anledning att tro att den andra parten inte följer bestämmelserna om luftfartsskydd i denna artikel, får den förstnämnda partens luftfartsmyndigheter begära omedelbart samråd med den andra partens luftfartsmyndigheter. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från begä-

zation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the 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 their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each 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 Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the 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 Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other 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

ran, får trafikillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för den andra partens utsedda flygbolag avslås, återkallas, begränsas eller förses med villkor. Om en nödsituation kräver det får en part vidta tillfälliga åtgärder innan tidsfristen på femton (15) dagar har löpt ut. Åtgärder i enlighet med denna punkt ska avbrytas så snart som den andra parten åter iakttar skyddsbestämmelserna i denna artikel.

Artikel 15

Rättvis konkurrens

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

Artikel 16

Tidtabeller

1. Luftfartsmyndigheterna/parterna kan förutsätta att den andra partens utsedda flygbolag meddelar trettio (30) dagar på förhand sin lufttrafikens planerade tidtabeller där turtäthet, luftfartygstyper, sammansättning samt antal sittplatser som erbjuds passage-rare fastställs.

2. Ett utsett flygbolag får lämna en begäran om att öka flygningar till den andra partens luftfartsmyndigheter för godkännande.

Artikel 17

Samråd och tvistlösning

1. I en anda av nära samverkan kan parternas 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 att en sådan begäran

technical permissions of an airline or airlines designated by that Party. When required by an emergency, a 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 Party with the security provisions of this Article.

Article 15

Fair competition

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

Article 16

Timetable

1. The Aeronautical Authorities/Parties may require the designated Airline(s) of the other Party to notify thirty (30) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Request for permission to operate additional flights can be submitted by the Designated Airline(s) for approval to the Aeronautical Authorities of the other Party.

Article 17

Consultations and Settlement of Disputes

1. In a spirit of close co-operation the Aeronautical Authorities of either Party may at any time request consultations related to the implementation, interpretation, application and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations

tagits emot, om inte något annat överenskommits mellan luftfartsmyndigheterna.

2. En meningsskiljaktighet som inte kan lösas genom samråd kan på begäran av någondera 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 korrigerig eller lösning.

3. Parterna ska på förhand komma överens om arbetsordningen för förmedlaren eller nämnden, huvudprinciperna i verksamheten eller bedömningsgrunderna samt om villkoren för att anlita en förmedlare eller en nämnd. 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 bland personerna i den förteckning över kompetenta sakkunniga som Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) upprätthåller. Den eller de sakkunniga ska utses inom femton (15) dagar från mottagandet av begäran om att hänskjuta meningsskiljaktigheten till en förmedlare eller nämnd för avgörande. Om parterna inte lyckas nå enighet om val av sakkunnig eller sakkunniga, kan valet hänskjutas till ordföranden för Internationella civila luftfartsorganisationens råd. I förfarandet ska de sakkunniga som anlitas ha tillräcklig kompetens på substansområdet för meningsskiljaktigheten.

5. Förmedlingsförfarandet ska slutföras inom sextio (60) dagar från det att förmedlaren eller nämnden inledde sitt arbete, och sakinnehållet ska konstateras och eventuella rekommendationer ges inom sextio (60) dagar från det att den eller de sakkunniga inledde sitt arbete. Parterna kan på förhand komma överens om att förmedlaren eller nämnden på begäran kan ge den som fram-

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 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 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 to a mediator or to a panel. If the 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 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.

förde klagomålet tillstånd till tillfälliga arrangemang för att underlätta situationen, varvid det först krävs att sakinnehållet konstateras.

6. 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 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 detta förfarande ska uppskattas 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 skiljeförfarande eller uppsägning av avtalet enligt artikel 19.

Artikel 18

Ändring av avtalet

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

2. Trots vad som bestäms i punkt 1 i denna artikel kan ändringar som endast hänför sig till artikel 10 (Kommersiell verksamhet) eller till bilagan avtalas genom en överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter, och de träder i kraft i enlighet med

6. The 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 Parties agree in advance to request only a determination of the facts, they shall use those facts for resolution of the dispute.

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

8. The mechanism is without prejudice to the continuing use of the consultation process, the subsequent use of arbitration, or termination of the Agreement under Article 19.

Article 18

Amendments

1. If either of the Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be approved by each Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the 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 Article 10 (Commercial Activities) or to the Annex may be agreed upon between the Aeronautical Authorities of the Parties and shall become effective as agreed

vad som dessa myndigheter överenskommer enligt parternas nationella lagar och föreskrifter.

between them subject to the national laws and regulations of the Parties.

Artikel 19

Article 19

Multilaterala konventioner

Multilateral Conventions

Om en multilateral konvention om lufttrafik träder i kraft för vardera parten, ska bestämmelserna i den ha företräde i förhållande till detta avtal. Samråd i enlighet med artikel 17 i detta avtal kan tillgripas i syfte att avgöra i vilken mån detta avtal berörs av bestämmelserna i det nämnda multilaterala avtalet.

If any multilateral convention concerning air transportation enters into force in respect of both Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 17 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Artikel 20

Article 20

Uppsägning

Termination

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

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

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

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

Artikel 21

Article 21

Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen

Registration with ICAO

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

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

Artikel 22

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 Buenos Aires den 27 mars 2018 i två ursprungliga exemplar på spanska, engelska, finska och svenska; alla språkversioner har samma giltighet. I fall av tolkningsskiljaktighet ska den engelska texten gälla.

Timo Soini

För Republiken Finland

Jorge Faurie

För Republiken Argentina

Article 22

Entry into force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the 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 authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in Buenos Aires on the 27th of March in two originals in Spanish, English, Finnish and Swedish languages all texts being equally authentic. In case of divergent interpretation, the English text shall prevail.

Timo Soini

For the Republic of Finland

Jorge Faurie

For the Argentine Republic

BILAGA

**till avtalet mellan Republiken Finland och
Republiken Argentina**

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

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

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

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

Parternas luftfartsmyndigheter kommer överens om rättigheterna enligt femte friheten.

ANNEX

To the Air Services Agreement between the Republic of Finland and the Argentine Republic

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

<u>Points behind</u>	<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any	Any in Finland	Any	Any in the Argentine Republic	Any

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

<u>Points behind</u>	<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any	Any in the Argentine Republic	Any	Any in Finland	Any

Fifth freedom traffic rights shall be agreed between Aeronautical Authorities of both Parties.