

## **Regeringens proposition till riksdagen om godkännande och sättande i kraft av avtalet med Konungariket Kambodja om luftfart**

### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

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

Luftfartsavtalet mellan Finland och Kambodja är till sin karaktär ett bilateralt luftfartsavtal. I avtalet kommer parterna bland annat överens om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse flygbolag att utöva de trafikrättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs flygbolagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Dessutom innehåller avtalet sådana befrielse från vissa skatter, tullar och andra avgifter i fråga om internationell luftfart som överensstämmer med internationell praxis.

Avtalet främjar konkurrenskraften genom att det förbättrar förutsättningarna för näringsliv och företagande samt öppnar nya möjligheter för lufttrafik mellan Finland och Kambodja. Bestämmelserna i avtalet erbjuder båda ländernas trafikidkare ömsesidig frihet att bedriva lufttrafik mellan länderna och genom dem samt från länderna till tredjeländer. I fråga om codeshare-rutter avtalas närmare mellan parternas luftfartsmyndigheter.

Finland har inget tidigare luftfartsavtal med Kambodja. Godkännandet och ikraftsättandet av avtalet ökar rättssäkerheten och minskar således de risker som bedrivandet av verksamhet medför för de flygbolag som bedriver trafik.

Enligt avtalet ska parterna på diplomatisk väg meddela varandra när de interna rättsliga förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det senare meddelandet har lämnats. I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

---

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
MOTIVERING .....	3
1 Bakgrund och beredning .....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	3
2 Avtalets målsättning .....	4
3 De viktigaste förslagen .....	4
4 Propositionens konsekvenser.....	5
5 Remissvar .....	5
6 Bestämmelserna i avtalet och deras förhållande till lagstiftningen i Finland .....	5
7 Ikraftträdande.....	8
8 Bifall av Ålands lagting .....	8
9 Verkställighet och uppföljning .....	8
10 Förhållande till andra propositioner.....	8
11 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning .....	8
LAGFÖRSLAG .....	13
Lag om avtalet med Kambodja om luftfart.....	13
FÖRDRAGSTEXT .....	14
ANDRA BILAGOR .....	34
BILAGA .....	34
ANNEX .....	34
BILAGA TILL AVTALET MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH KONUNGARIKET KAMBODJAS REGERINGOM LUFTFART .....	34
ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF CAMBODIA.....	35

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

Det har inte tidigare funnits något gällande luftfartsavtal mellan Finland och Kambodja. Genom det bilaterala luftfartsavtal mellan Finland och Kambodja, som nu föreläggs för godkännande och som undertecknades i Helsingfors den 29 januari 2019, möjliggörs utvecklandet av lufttrafikförbindelserna och lufttrafikmarknaden mellan länderna. I avtalet har man beaktat EU-rättens krav på etableringsfrihet inom EU för EU-flygbolag.

Kambodja hör till Sydostasiatiska nationers förbund, det vill säga länderna i Asean, med vilka också Europeiska unionen har förhandlat om ett luftfartsavtal. Europeiska unionen har slutfört avtalsförhandlingarna, men avtalet har ännu inte paraferats och underteckningsschemat är inte klarlagt. Riksdagen har informerats om avtalsförhandlingarna genom en U-skrivelse (U 23/2017 rd).

Ett bilateralt avtal skiljer sig från ett avtalsutkast på EU-nivå bland annat i fråga om bestämmelserna om friare frakttjänster, bestämmelserna om gemensamma linjekoder och ägandebestämmelserna för finska flygbolag. När ett multilateralt avtal har trätt i kraft ska dess bestämmelser i första hand tillämpas till den del som avtalen innehåller bestämmelser om samma frågor. Det utkast till avtal som gjorts med länderna i Asean om luftfart innehåller dock en avtalsbestämmelse enligt vilken sådana bestämmelser i avtal om luftfart som tidigare ingåtts mellan en medlemsstat och ett annat land i Asean som är förmånligare än det multilaterala avtalet om luftfart fortfarande kan tillämpas på icke-diskriminerande grunder bland annat på trafikkärligheter och ägandebestämmelser.

Propositionen hänför sig till det strategiska målet Ett livskraftigt Finland i regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering.

#### 1.2 Beredning

##### *Beredningen av avtalet*

Finland har förhandlat med Kambodja om ett luftfartsavtal den 19–23 oktober 2015 i Antalya i Turkiet och den 18–19 juli 2016 i Phnom Penh i Kambodja. Avtalstexten paraferades efter förhandlingarna. Avtalet undertecknades den 29 januari 2019 i Helsingfors.

##### *Beredningen på nationell nivå*

Finlands viktigaste mål vid avtalsförhandlingarna var att möjliggöra gemensamma marknadsföringsarrangemang, såsom användningen av gemensamma linjekoder för flygbolag som etablerat sig i Finland och Kambodja.

Kommunikationsministeriet tillsatte den 30 september 2015 en förhandlingsdelegation för luftfartsförhandlingarna mellan Finland och Kambodja. Förhandlingsdelegationen bestod av medlemmar från kommunikationsministeriet och dåvarande Trafiksäkerhetsverket.

Republikens president beviljade fullmakt att underteckna avtalet den 18 januari 2019 och avtalet undertecknades i Helsingfors den 29 januari 2019.

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av de ministerier och intressentgrupper som är centrala med tanke på avtalet. Beredningsmaterialet för propositionen finns offentligt tillgängliga på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM045:00/2021>

## **2 Avtalets målsättning**

Syftet med avtalet är att möjliggöra utvecklandet av lufttrafikförbindelserna och lufttrafikmarknaden mellan Finland och Kambodja. Syftet med avtalet är att främja konkurrenskraften genom att förbättra förutsättningarna för näringsliv och företagande.

I avtalet kommer parterna bland annat överens om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse lufttrafikföretag att utöva de trafikrättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs lufttrafikföretagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Bestämmelserna i avtalet erbjuder båda ländernas trafikidkare ömsesidig frihet att bedriva lufttrafik mellan länderna och genom dem samt från länderna till tredjeländer. I fråga om antal flygningar per vecka och codeshare-rutter avtalas närmare mellan parternas luftfartsmyndigheter.

De ovan beskrivna viktigaste målen för avtalet uppnås bland annat genom följande bestämmelser i avtalet:

I artikel 2 i avtalet föreskrivs det om den ömsesidiga rättigheten för trafikidkare i båda länderna att transportera passagerare, frakt och post över länderna och mellan länderna.

I artikel 3 i avtalet föreskrivs det att en part genom ett skriftligt meddelande till den andra parten kan utse ett flygbolag att bedriva överenskommen trafik. I artikeln föreskrivs det dessutom att de flygbolag som utsetts av parterna ska vara etablerade på den parts territorium som har utsett flygbolaget. Flygbolag som har utsetts av Kambodja omfattas dessutom av kravet att Kambodja eller kambodjanska medborgare har faktisk bestämmanderätt i bolaget.

Enligt artikel 7 i avtalet har sådana flygbolag som utsetts av parterna rättvisa och lika möjligheter att konkurrera om tillhandahållande och försäljning av internationella lufttrafiktjänster som omfattas av avtalet.

Enligt artikel 8 i avtalet ska parterna låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden.

Genom artiklarna 9 och 10 i avtalet garanteras parternas utsedda flygbolag lika och omfattande affärsverksamhetsmöjligheter bland annat i fråga om försäljning och marktjänster.

Genom artikel 14 i avtalet garanteras rättvis konkurrens inom lufttrafiken.

## **3 De viktigaste förslagen**

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner avtalet mellan Republiken Finlands regering och Konungariket Kambodjas regering om luftfart. Propositionen innehåller också ett förslag till en så kallad blankettlag, genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft.

I 1 § i den föreslagna lagen föreskrivs det att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen ska gälla som lag, sådana Finland har förbundit sig till dem. Paragrafen innehåller

en sedvanlig blankettlagsbestämmelse, genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft.

I den föreslagna 2 § föreskrivs det att bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

I den föreslagna 3 § föreskrivs det att bestämmelser om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av statsrådet.

#### **4 Propositionens konsekvenser**

Avtalet öppnar möjligheter för lufttrafik mellan Finland och Kambodja. I avtalet har man beaktat EU-rättens krav på etableringsfrihet inom EU för EU-flygbolag. Detta för med sig en ekonomisk fördel för flygbolag och konsumenter.

Antalet direkta flygningar mellan Finland och Kambodja förväntas fortsätta som för närvarande och avtalet har således inga betydande konsekvenser för företagen på kort sikt. Avtalet har inga konsekvenser som utsträcker sig till statsbudgeten. Luftfartsavtalet är förenligt med näringslivets intressen, eftersom regelbundna flygförbindelser möjliggör en ökad export och stöder finska företags konkurrenskraft genom att förbättra förutsättningarna för företagande.

Propositionen har inga direkta miljökonsekvenser. Om det sker betydande förändringar i passagerarflödena, kan en öppning av marknaden få konsekvenser för växthusgasutsläppen och flygbullret. Om passagerarflödena ökar kan växthusgasutsläppen och flygbullret öka. Om trafikflödet styrs smidigare in på mer ändamålsenliga rutter, kan växthusgasutsläppen och flygbullret minska.

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

#### **5 Remissvar**



#### **6 Bestämmelserna i avtalet och deras förhållande till lagstiftningen i Finland**

Bestämmelserna i avtalet grundar sig på EU:s och Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) standardavtalsklausuler.

I inledningen till avtalet konstaterar parterna att de önskar ingå ett luftfartsavtal i syfte att utveckla lufttrafikförbindelserna mellan sina territorier och bortom dem, och att de önskar främja det internationella luftfartssystemet, vilket grundar sig på konkurrens mellan flygbolag på marknaden samt säkerställa en hög nivå för flygsäkerheten och luftfartsskyddet i de internationella lufttrafikförbindelserna samt ge flygbolagen möjlighet att erbjuda den resande och transporterande allmänheten olika servicealternativ på ett säkert och kontrollerat sätt och i så stor utsträckning som möjligt främja internationellt samarbete på området för lufttrafik.

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

**Artikel 2. Beviljande av rättigheter.** Enligt artikeln beviljar parterna varandra de i artikel 2.1 och 2.2 i avtalet specificerade rättigheterna enligt första, andra, tredje och fjärde friheten att

bedriva överenskommen trafik på de linjer som specificeras i bilagan till avtalet. I artikel 2.3 förbjuds i enlighet med internationell praxis cabotage, det vill säga trafik mellan orter inom den andra partens territorium. Bestämmelser om regelbunden lufttrafik mellan Finland och tredjeländer finns i 13 kap. i lagen om transportservice (320/2017).

**Artikel 3. Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd.** I artikeln föreskrivs det under vilka förutsättningar den behöriga myndigheten i en av parterna ska bevilja ett trafiktillstånd och tekniska tillstånd efter att ha fått en ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag i den andra parten. När det gäller flygbolag som har utsetts av Finland förutsätts en gällande operativ licens och etablering inom Finlands territorium samt verklig myndighetstillsyn av bolaget som utövas av den medlemsstat i Europeiska unionen som har utfärdat den operativa licensen. I fråga om Kambodja förutsätts ett tillstånd för etablering, etablering inom Kambodjas territorium och att bolaget faktiskt kontrolleras av Kambodja eller av kambodjanska medborgare.

Ett trafiktillstånd och tekniska tillstånd ska beviljas med kortast möjliga handläggningstid om de villkor som anges i leden är uppfyllda. I Finland beviljas operativ licens av Transport- och kommunikationsverket med stöd av 121 § i lagen om transportservice.

**Artikel 4. Återkallande av tillstånd.** I artikeln föreskrivs det om situationer där parterna får återkalla, tillfälligt dra in eller begränsa trafiktillstånd eller tekniska tillstånd som innehas av ett flygbolag som utsetts av den andra parten. Centrala kriterier är avsaknad av de förutsättningar för tillstånd som anges i den föregående artikeln.

**Artikel 5. Tillämpning av lagar och föreskrifter.** I artikeln föreskrivs det att den andra partens lagar och föreskrifter ska iakttas av parternas lufttrafikföretag vid tillträde till, uppehåll i eller avgång från den andra partens territorium. På motsvarande sätt ska på passagerare, besättning, frakt eller post tillämpas den partens lagar och föreskrifter om tillträde till, uppehåll i och avgång från landet. Dessutom innehåller artikeln bestämmelser om en förenklad kontroll av passagerare i direkt transittrafik samt om likabehandling av flygbolag som bedriver internationell lufttrafik.

**Artikel 6. Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter.** Artikeln innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter inom lufttrafiken på basis av ömsesidighet.

**Artikel 7. Bestämmelser om kapacitet.** I artikeln bekräftas att de flygbolag som utsetts av parterna har lika möjligheter att konkurrera om tillhandahållande och försäljning av internationella lufttrafiktjänster som omfattas av avtalet samt att flygbolagen har rätt att fastställa turtätheten och kapaciteten på grundval av marknadsmässiga överväganden.

**Artikel 8. Prissättning.** I artikeln föreskrivs det att parterna ska låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden. Det är tillåtet att ingripa i prissättningen endast för att förhindra sådana i artikeln angivna priser eller förfaranden som snedvrider konkurrensen. Artikeln innehåller bestämmelser om ett samrådsförfarande som ska vidtas om en part anser att ett pris strider mot bestämmelserna i artikeln.

**Artikel 9. Representation av flygbolaget och försäljning.** I artikeln tryggas rätten för de flygbolag som parterna utsett att marknadsföra flygtrafik och att sälja flygbiljetter inom den andra partens territorium i lokal valuta eller i någon annan fritt konvertibel valuta.

**Artikel 10. Användaravgifter.** I artikeln föreskrivs det att de avgifter som parternas behöriga myndigheter eller andra organ tar ut av den andra partens utsedda flygbolag ska grunda sig på kostnaderna och de får inte vara diskriminerande. När användaravgifterna fastställs strävar man

efter att höra de lufttrafikföretag som använder tjänsterna. Dessutom innehåller artikeln bestämmelser om förfarandet vid sådan tvistlösning som hänför sig till artikeln.

**Artikel 11. Flygsäkerhet.** I artikeln föreskrivs det om åtgärder som den andra parten får vidta om den märker brister i säkerheten eller annars har behov av att samråda om säkerhetsbestämmelser med den andra parten. I artikel 11.3 föreskrivs det att parternas representanter, medan luftfartyget är inom partens territorium, ska kunna utföra inspektioner i luftfartyg som används av den andra partens flygbolag. Enligt artikel 11.7 ska bestämmelserna i artikeln tillämpas också i det fallet att en part har utsett ett sådant flygbolag för vilket myndighetstillsynen utövas av en tredjestat. I Finland är Transport- och kommunikationsverket den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten. Bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets myndighetsuppgifter i anslutning till luftfarten finns i lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018), i luftfartslagen (864/2014) och i lagen om transportservice.

**Artikel 12. Luftfartsskydd.** I artikeln hänvisas det till sådana internationella konventioner om luftfartsskydd som bägge parter omfattas av. Vidare föreskrivs det om förfaranden för att garantera luftfartsskyddet och ingripa mot brister i säkerhetsarrangemangen. I Finland finns bestämmelser om luftfartsskydd och behörighetsfrågorna i anslutning till det i 9 kap. i luftfartslagen.

**Artikel 13. Intermodala transporttjänster.** I artikeln föreskrivs det att parternas flygbolag och företag som indirekt tillhandahåller fraktjänster i samband med internationell lufttransport ska tillåtas att använda land- eller sjötransporter för frakt.

**Artikel 14. Rättvis konkurrens.** I artikeln föreskrivs det att parterna vid behov ska vidta åtgärder för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförhållanden som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrenssituationen för de flygbolag som utsetts av den andra parten.

**Artikel 15. Statistikföring.** I artikeln föreskrivs det att parternas luftfartsmyndigheter på begäran i informationssyfte till den andra partens luftfartsmyndigheter ska lämna statistik över kapaciteten för överenskommen trafik.

**Artikel 16. Samråd och tvistlösning.** Enligt artikeln ska parterna i första hand försöka lösa meningsskiljaktigheter genom samråd. I artikel 16.2 föreskrivs det att om parterna inte lyckas komma till ett avgörande genom samråd, kan de komma överens om att hänskjuta meningsskiljaktigheten till en medlare eller en förlikningsnämnd för avgörande. I artikeln föreskrivs det om de förfaranden som ska tillämpas vid skiljeförfarande.

**Artikel 17. Ändring av avtalet.** I artikeln föreskrivs det om det förfarande genom vilket avtalet ändras och om ikraftträdandet av ändringarna. I bestämmelserna om ikraftträdandet har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver. Parternas luftfartsmyndigheter kan avtala om ändringar i bilagan till avtalet.

**Artikel 18. Multilaterala konventioner.** I artikeln föreskrivs det att en multilateral konvention om lufttrafik som träder i kraft för vardera parten ska ha företräde i förhållande till detta avtal. Samråd i enlighet med artikel 16 kan tillgripas av parterna i syfte att avgöra i vilken mån bestämmelserna i det bilaterala avtalet berörs av bestämmelserna i den multilaterala konventionen.

**Artikel 19. Uppsägning av avtalet.** I artikeln föreskrivs det om förfarandet för uppsägning av avtalet. Enligt artikel 19.1 kan en part när som helst underrätta den andra parten om sitt beslut att säga upp avtalet. Enligt artikel 19.2 upphör avtalet att gälla tolv månader efter den dag då den andra parten tog emot underrättelsen.

**Artikel 20.** *Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen.* Enligt artikeln ska avtalet och varje ändring i avtalet registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

**Artikel 21.** *Ikraftträdande.* I artikeln föreskrivs det om ikraftträdandet av avtalet. I bestämmelserna om ikraftträdande har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då parterna genom utväxling av diplomatiska noter har meddelat varandra att de förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

**Bilaga.** Bilagan till avtalet innehåller bestämmelser om de linjer på vilka utsedda flygbolag kan flyga. I bilagan föreskrivs det dessutom om att parternas luftfartsmyndigheter kan enas om att utöva rättigheterna enligt femte friheten. I bilagan föreskrivs det också om de förutsättningar under vilka flygbolag utsedda av parterna kan delta i gemensamma marknadsföringsarrangemang, såsom kvotreservering eller användning av gemensamma linjekoder.

Ikraftträdandet av avtalet kräver inga ändringar i Finlands nationella lagstiftning.

## **7 Ikraftträdande**

Enligt artikel 21 i avtalet ska parterna på diplomatisk väg meddela varandra när de interna rättsliga förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts. Enligt artikeln träder avtalet i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det senare meddelandet har lämnats.

Det föreslås att den lag som ingår i propositionen ska träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft, vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet.

## **8 Bifall av Ålands lagting**

Avtalet innehåller inga bestämmelser som hör till Ålands behörighet, eftersom luftfart enligt 27 § 14 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till rikets lagstiftningsbehörighet.

## **9 Verkställighet och uppföljning**

Enligt artikel 16 i avtalet strävar båda parterna efter att parternas luftfartsmyndigheter när som helst kan begära samråd om genomförandet, tolkningen, tillämpningen och tillfredsställande efterlevnad av avtalet.

## **10 Förhållande till andra propositioner**

Till riksdagen överlämnas samtidigt också regeringens propositioner om sättande i kraft av luftfartsavtalen med Colombia, Maldiverna, Nicaragua och Rwanda. Propositionerna är inte beroende av varandras ikraftträdande.

## **11 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning**

*Befogenhetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten*

Internationella relationer mellan EU:s medlemsstater och tredjeländer inom luftfartsområdet har av tradition reglerats genom bilaterala luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredjeländer, ge-



nom bilagor till dessa avtal och genom andra besläktade bilaterala eller multilaterala överenskommelser. Enligt de domar som meddelats av Europeiska unionens domstol i målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98 har unionen exklusiv befogenhet när det gäller vissa frågor i bilaterala avtal. Till följd av domarna ska alla gällande bilaterala avtal mellan medlemsstater och tredjeländer, som innehåller bestämmelser som står i strid med unionsrätten, ändras eller ersätts med nya avtal som är förenliga med unionsrätten.

Eftersom bestämmelserna i luftfartsavtalen delvis hör till unionens och delvis till medlemsstaternas befogenhet, har Europaparlamentet och rådet antagit förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder (nedan *förordningen om yttre förbindelser*). Genom förordningen har ett samarbetsförfarande fastställts mellan medlemsstaterna och kommissionen för att säkerställa att avtalen överensstämmer med unionens lagstiftning. Genom förordningen om yttre förbindelser har det skapats en mekanism genom vilken Europeiska unionen under vissa villkor tillåter att medlemsstaten ingår luftfartsavtal som med tanke på sitt innehåll till vissa delar hör till unionens exklusiva befogenhet. Medlemsstaten förhandlar och ingår avtal med ett tredjeland under eget namn också till den del som befogenheten i ärendet i fråga i princip hör till unionen.

I ljuset av förfarandet enligt förordningen om yttre förbindelser är det alltså inte fråga om ett traditionellt blandat avtal som innehåller bestämmelser som hör till såväl medlemsstatens som Europeiska unionens befogenhet och där både unionen och dess medlemsstater är parter. Det är inte heller fråga om ett sådant avtal som medlemsstaterna i Europeiska unionen förbinder sig till på unionens vägnar (GrUU 16/2004 rd). Trots befogenhetsfördelningen godkänner riksdagen dock avtalet i sin helhet, eftersom det enligt grundlagsutskottets ställningstagande (GrUU 7/2012 rd och GrUU 14/2014 rd) i sin helhet är fråga om ett avtal som Finland har ingått. Således begärs det att riksdagen godkänner avtalet i sin helhet. Det begärs dessutom att riksdagen godkänner en lag, genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. Ett tillstånd i enlighet med förordningen om yttre förbindelser för att ingå avtal behövs från kommissionen för sådana avtalsbestämmelser som på det sätt som beskrivs ovan till sitt innehåll i princip hör till unionens exklusiva befogenhet. I och med den antagna unionslagstiftningen har unionens befogenhet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande. Medlemsstaternas nationella befogenhet begränsas närmast till hur en medlemsstat ordnar de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna förutsätter i respektive fall.

En medlemsstat ska på förhand till kommissionen meddela sina avsikter att inleda förhandlingar med ett tredjeland samt ange uppgifter om vilka bestämmelser i avtalet som ska tas upp under förhandlingarna, förhandlingarnas syfte samt all annan relevant information. I förekommande fall ska kommissionen inbjudas att delta som observatör i sådana förhandlingar. Enligt förordningen får en medlemsstat ingå ett luftfartsavtal med ett tredjeland, om avtalet innehåller de standardklausuler som avses i förordningen och som utarbetats och fastställts gemensamt av medlemsstaterna och kommissionen, vilka säkerställer att medlemsstaternas flygbolag behandlas lika. Enligt förordningen om yttre förbindelser ska medlemsstaterna när de ingår luftfartsavtal med tredjeländer anmäla resultatet av förhandlingarna till kommissionen. Kommissionen ger tillstånd att ingå avtalet om avtalet införlivar de relevanta standardklausulerna. Om avtalet inte införlivar standardklausulerna, ska avtalet behandlas i enlighet med det kommittéförfarande som avses i förordningen om yttre förbindelser, under förutsättning att avtalet inte är till skada för ändamålet och syftet med unionens gemensamma luftfartspolitik. Medlemsstaten får provisoriskt tillämpa avtalet i avvaktan på resultatet av detta förfarande. Europeiska kommissionen godkände den 5 augusti 2016 förhandlingsresultatet mellan Finland och Kambodja i enlighet med förordningen om yttre förbindelser.

Förordningar som gäller de frågor som omfattas av luftfartsavtalet mellan Finland och Kambodja är bland annat förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, förordning (EU) 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*EASA-förordningen*), förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (*slot-förordningen*), förordning (EU) nr 391/2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, förordning (EU) nr 376/2014 om rapportering av händelser inom civil luftfart samt förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen. Dessutom har bestämmelser på direktivnivå antagits bland annat om marktjänster (96/67/EG, *direktivet om marktjänster*) och om flygplatsavgifter (2009/12/EG, *direktivet om flygplatsavgifter*).

På denna grund hör åtminstone artikel 1 (Definitioner), artikel 3.2 a (Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd), artikel 4.1 a (Återkallande av tillstånd), artikel 5 (Tillämpning av lagar och föreskrifter), artikel 6 (Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter), artikel 8.1 och 8.2 (Prissättning), artikel 9 (Representation av flygbolaget och försäljning), artikel 10 (Marktjänster), artikel 10 (Användaravgifter), artikel 11 (Flygsäkerhet), artikel 12 (Luftfartsskydd) och artikel 14 (Rättvis konkurrens) till unionens och delvis till medlemsstaternas befogenhet. Bakgrunden till bestämmelserna är artikel 49 om etableringsfrihet i EUF-fördraget och bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser. På avtalets bestämmelser om i synnerhet lika behandling av flygbolagen, rättvis konkurrens och prissättning tillämpas dessutom Europeiska unionens konkurrensregler (artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget).

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

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis ska en bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska föreskrivas i lag, eller om det finns lagbestämmelser om den sak som lagen gäller eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Enligt grundlagsutskottet hör på dessa grunder en bestämmelse i en internationell förpliktelse till området för lagstiftningen oavsett om den strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (se till exempel GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

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

Artikel 2 i avtalet innehåller bestämmelser om beviljande av trafikrättigheter. Bestämmelser om regelbunden lufttrafik mellan Finland och tredjeländer samt om flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal finns i 13 kap. i lagen om transportservice. Internationella förpliktelser som är bindande för Finland har företrädare framför bestämmelserna i lag. Bestämmelserna i avtalet är så detaljerade att de inte förutsätter några kompletterande

nationella bestämmelser. I artikel 2 i avtalet föreskrivs det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och bestämmelserna kan således anses höra till området för lagstiftningen i Finland.

Artiklarna 3 och 4 i avtalet, vilka gäller utseende av flygbolag och beviljande och återkallande av trafik tillstånd, hänför sig till Transport- och kommunikationsverkets behörighet och till det förfarande om vilket det föreskrivs i 13 kap. i lagen om transportservice. Artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artikel 5.1 och 5.2 i avtalet finns bestämmelser om tillämpningen av lagstiftningen i Finland på vissa luftfartyg, passagerare, besättning, frakt, bagage och post som finns på Finlands territorium. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen. Bestämmelser om det som föreskrivs i artikeln finns i 13 kap. i lagen om transportservice och de hör till området för lagstiftningen.

Artikel 6 i avtalet innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet. Bestämmelserna motsvarar internationell praxis. Enligt 81 § i grundlagen föreskrivs om statliga skatter och avgifter genom lag. Bestämmelserna i artikeln hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 8 i avtalet föreskrivs det om prissättning. Enligt artikeln får en part, om den så önskar, kräva att den andra partens utsedda flygbolag meddelar dess luftfartsmyndighet de priser som bolaget tar ut för trafik till eller från den andra partens territorium. Transport- och kommunikationsverket fastställer enligt 123 § i lagen om transportservice vid behov transportavgifterna för regelbunden trafik. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och de är viktiga med tanke på den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Det föreskrivs om bestämmelserna i artikel 8 i avtalet i 13 kap. i lagen om transportservice. Bestämmelserna hör således till området för lagstiftningen.

Artikel 9 i avtalet, som gäller representation av flygbolaget och försäljning, innehåller bestämmelser om etableringsfrihet. I Finland finns det bestämmelser om inresa, vistelse och arbete i utlänningslagen (301/2004) och således hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Artikel 11 i avtalet, som gäller säkerhet, hänför sig till Transport- och kommunikationsverkets behörighet att som nationell civil luftfartsmyndighet utöva tillsyn över flygsäkerheten. Bestämmelser om detta finns i lagen om Transport- och kommunikationsverket, luftfartslagen och lagen om transportservice. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i artikel 11.3, 11.5 och 11.6 kan anses höra till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i dem dessutom föreskrivs om individens rättigheter och skyldigheter.

Artikel 12 i avtalet innehåller bestämmelser om luftfartsskydd. I Finland finns bestämmelser om luftfartsskydd och behörighetsfrågorna i anslutning till det i 9 kap. i luftfartslagen, och således hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Bestämmelser om det som föreskrivs i artikel 14 om rättvis konkurrens finns i konkurrenslagen. Till den del det är frågan om effekterna på handeln mellan medlemsstaterna tillämpas konkurrensreglerna i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget. Således hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

*Behandlingsordning*

Avtalet kan inte anses innehålla bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i grundlagens 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i 95 § 2 mom. i den lagen. I grundlagsutskottets utlåtande GrUU 7/2012 rd, som gäller regeringens proposition RP 10/2012 rd som gäller protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Finland och Ryssland, konstaterades det att beslut om att godkänna protokollet kunde fattas med enkel majoritet och att lagförslaget kunde behandlas i vanlig lagstiftningsordning. I utlåtandet tog grundlagsutskottet för första gången ställning till det nationella förfarandet för godkännande och sättande ikraft av luftfartsavtal som ingåtts enligt den mekanism som ingår i förordningen om yttre förbindelser. Luftfartsavtalet mellan Finland och Kambodja har ingåtts inom ramen för nämnda mekanism. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet således godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av avtalet behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Eftersom avtalet inte innehåller bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen, kan avtalet enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av avtalet godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

#### *Kläm 1*

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner den i Wien den 24 november 2017 mellan republiken Finlands regering och Österrikes förbundsregering ingångna överenskommelsen om ömsesidigt skydd av säkerhetsklassificerad information. / Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner det i Bryssel den 30 oktober 2016 upprättade strategiska partnerskapsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Kanada, å andra sidan, till den del det hör till Finlands behörighet.

#### *Kläm 2*

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

## Lag

### om avtalet med Kambodja om luftfart

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

#### 1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Helsingfors den 29 januari 2019 mellan Republiken Finlands regering och Konungariket Kambodjas regering ingångna avtalet om luftfart ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

#### 2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

#### 3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

---

Helsingfors xx.xx.2022

**Statsminister**

**Sanna Marin**

Kommunikationsminister Timo Harakka

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF CAMBODIA**

The Government of the Republic of Finland and the Government of the Kingdom of Cambodia (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

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

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

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

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

*Definition.1*

**AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH KONUNGARIKET KAMBODJAS REGERING OM-LUFTFART**

Republiken Finlands regering och Konungariket Kambodjas regering, nedan "parterna",

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

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

som önskar främja det internationella luftfartssystemet, vilket grundar sig på konkurrens mellan flygbolag på marknaden och där regeringarnas intervention och reglering är så liten som möjligt,

som önskar underlätta utvidgningen av internationella lufttrafikmöjligheter,

som önskar säkerställa en hög nivå för tlygsäkerheten och luftfartsskyddet i den internationella lufttrafiken och som uttrycker sin djupa oro över sådana handlingar och hot mot luftfartygens säkerhet som kan äventyra säkerheten för personer eller egendom, inverka negativt på bedrivandet av luftfart och undergräva allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

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

har enats följande:

Artikel 1

*Definitioner*

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 Cambodia, the State Secretariat of Civil Aviation and 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 Annex, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

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 or amendments is at any given time effective for both Contracting Parties;

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

5. "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 airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

6. "Territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for 11011-traffic purposes" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention;

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

8. "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

## Article 2

Om inget annat anges, avses i detta avtal med

1. "luftfartsmyndigheter" i fråga om Finland den finska civila luftfartsmyndigheten och i fråga 0111 Karnbodja State Secretariat of Civil Aviation och andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som för närvarande sköts av nämnda luftfartsmyndigheter eller liknande uppgifter,

2. "avtalet" detta avtal, dess bilaga samt ändringar av avtalet eller bilagan,

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 parten och med 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 parten,

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

5. "pris" biljettpris eller avgift som ett flygbolag eller dess ombud tar ut för transport av passagerare (och deras bagage) och/eller frakt (med undantag för post) i lufttrafik, inbegripet eventuell land- eller sjötransport i sål11band 111ed internationell lufttransport, och villkoren för lillgången till sådana biljettpriser eller avgifter,

6. "territorium", "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "flygbolag" och "landning för andra än trafikändamål" vad so111 anges om dem i artiklarna 2 och 96 i konventionen,

7. "användaravgift" en avgift som tas ut av flygbolag för användning av anläggningar eller tjänster avseende tlygplatser, tlygtrafik-tjänster eller luftfarlsskydd, inbegripet tjänster och anläggningar i anslutning till dem, och

8. "Europeiska unionens grundfördrag" fördraget 0111 Europeiska unionen och fördraget 0111 Europeiska unionens funktions-sätt.

## Artikel 2

### *Grant of Rights*

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

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

b. the right to make stops in its territory for 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 to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route

The airline(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 for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

### Article 3

#### *Designation and Authorisation*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels and shall iden-

### *Beviljande av rättigheter*

1. Vardera parten beviljar den andra parten följande rättigheter i fråga om internationell lufttrafik:

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

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

2. Vardera parten beviljar den andra parten i detta avtal specificerade rättigheter att bedriva internationell lufttrafik på de linjer som specificeras i bilagan till detta avtal. Denna trafik och dessa linjer kallas nedan "överenskommen trafik" respektive "specificerade linjer". Det eller de flygbolag som utsetts av den ena parten har 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 partens territorium på de orter som specificeras för denna linje i bilagan i syfte att i internationell trafik ta ombord och/eller avlämna passagerare, frakt och post, särskilt för sig eller i kombination med varandra.

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

### Artikel 3

#### *Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd*

1. Vardera parten har rätt att utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik samt att återkalla eller ändra ett sådant utseende. Utseendet ska ske skriftligen och den andra parten ska meddelas om detta på diplomatisk väg. Av utseendet ska det framgå i vilken omfattning flygbolaget har tillstånd att bedriva den lufttransport som fastställs i detta avtal.



tify the extent to which the airline 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 airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

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

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

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

b) in the case of an airline designated by Cambodia:

(i) it is established in the territory of Cambodia and is licensed in accordance with the applicable law of Cambodia, and

(ii) it is owned directly or through majority ownership and it is effectively controlled by Cambodia and/or by its nationals.

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

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

#### Article 4

##### *Revocation of Authorisation*

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation

2. När den andra parien har lagit emot ett sådant meddelande och det utsedda flygbolagets formbundna och på föreskrivet sätt skickade ansökningar om trafiktillstånd och tekniska tillstånd, ska den bevilja de relevanta tillstånden inom den minimitidsfrist som behandlingen kräver förutsatt att

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Finland

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

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

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Kambodja

i) bolaget är etablerat inom Kambodjas territorium och har tillstånd utfärdat i enlighet med lagstiftningen i Kambodja, och

ii) bolaget ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av Kambodja och/eller av kambodjanska medborgare,

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

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

#### Artikel 4

##### *Återkallande av tillstånd*

1. Vardera parten får återkalla, tillfälligt dra in eller begränsa trafiktillstånd eller tekniska

or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Parties where:

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

(i) it is not established in the territory of Finland under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or

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

b) in the case of an airline designated by Cambodia:

(i) it is not established in the territory of the Cambodia and is not licensed in accordance with the applicable law of Cambodia; or

(ii) it is not owned directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by Cambodia and/or by its nationals.; or

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

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws 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

tillstånd innehas av ett flygbolag som utsetts av den andra parten

a) när det gäller flygbolag som utsetts av Finland

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

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

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Kambodja

i) bolaget inte är etablerat inom Kambodjas territorium eller det inte har tillstånd utfärdat i enlighet med lagstiftningen i Kambodja, eller

ii) bolaget inte ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och inte faktiskt kontrolleras av Kambodja och/eller av kambodjanska medborgare,

c) flygbolaget har försummat att iaktta de lagar och föreskrifter som avses i artikel 5 i detta avtal.

2. Ett återkallande av tillstånd eller uppställande av villkor enligt punkt 1 i denna artikel inte är omedelbart nödvändigt för att hindra fortsatt överträdelse av lagar och/eller föreskrifter, får en sådan rättighet inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra 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 har överenskommit mellan parterna.

## Artikel 5

### *Tillämpning av lagar och föreskrifter*

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

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 airline(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 airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

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

3. Passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik genom en parts territorium, som inte lämnar det råde 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. Ingentera av parterna får ge sina egna eller andra flygbolag förlåner i förhållande tili ett flygbolag som utsetts av den andra parten och som bedriver liknande internationell lufttrafik när de tillämpar sina föreskrifter i immigration, tull och karantän och andra otsvarande föreskrifter.

#### Article 6

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

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, 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. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party and neither Contracting Party giving preference to its own or any other airline over a designated airline of the

#### Artikel 6

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

1. Luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett flygbolag, såsom utsetts av den ena parten, såsom deras standardutrustning, reservdelar, bränsle och smörjolja samt förlåd (därinbegripet mat, drycker och tobak) ombord på sådana luftfartyg är vid ankomsten tili 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, eller att de förbrukas i de berörda luftfartygen vid flygningar över nämnda territorium.

2. I enlighet tili led parternas lagar och föreskrifter och utan att någöndera av parterna ger sina egna eller andra flygbolag förlåner i förhållande tili ett flygbolag som

other Contracting Party engaged in similar international air services, 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 airline of the other Contracting Party;

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

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

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

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

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

5. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempt from taxes, customs duties,

and set off by the other party and operates like international air traffic is likewise free from 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 airline of the other Contracting Party;

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

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

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

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

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

5. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempt from taxes, customs duties,

fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

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

## Article 7

### *Capacity provisions*

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines 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 airline 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 airline 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 airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

5. Each Contracting Party may require the filing of traffic programmes and individual flights or operational plans by the designated airlines of the other Contracting Party. The administrative burden of filing requirements shall be minimized and all filings shall be

based on costs for services at arrival or departure.

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

## Artikel 7

### *Beslämmelser om kapacitet*

1. Vardera parten ska ge flygbolag som utsetts av parterna rättvisa och lika möjligheter att konkurrera om lillhandahållande och försäljning av internationella lufttrafiklicenser som omfattas av detta avtal.

2. Vardera parten ska tillåta att de utsedda flygbolagen fastslår laddningen och kapaciteten i fråga om den internationella lufttrafik som flygbolagen lillhandahåller på grundval av marknadsmässiga överväganden.

3. Ingenta parten får ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet eller regelbundenhet, eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens utsedda flygbolag använder, om det inte är nödvändigt av tekniska eller operativa skäl eller av tull- eller tullförelärande orsaker. Nödvändiga begränsningar ska genomföras på lika villkor i överensstämmelse med artikel 15 i konventionen.

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

5. Vardera parten får kräva att de flygbolag som utsetts av den andra parten meddelar sina trafikprogram och sina enskilda flygningar eller sin verksamhetsplan. Det administrativa arbete som följer av kravet att sända information ska minimeras och

dealt with promptly by the respective aeronautical authorities.

luftfärtsmyndigheterna ska behandla alla meddelanden snabbt.

## Article 8

### *Pricing*

1. Each Contracting Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline 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 airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Contracting Party may require notification with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by a designated airline of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines 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 airline of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. 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 airline of either Contracting Party for international air transportation.

4. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline 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

## Artikel 8

### *Prissättning*

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

- a) förhindra oskäligt diskriminerande priser eller förfaranden,
- b) skydda konsumenter för oskäligt höga eller begränsande priser som grundar sig på missbruk av en dominerande ställning, och
- c) skydda flygbolag mot konstgjort låga priser som grundar sig på direkt eller indirekt statsbidrag eller statsstöd.

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

3. Om inte något annat föreskrivs i denna artikel, får ingentida parten vidta ensidiga åtgärder för att hindra införande eller upprätthållande av sådana priser som ett flygbolag som utsetts av endera parten har föreslagit att ska tas ut eller om bolaget tar ut för internationell lufttransport.

4. Om en part anser att ett pris som avses bli tillämpat av ett flygbolag som utsetts av den andra parten för internationell lufttransport strider mot principerna i punkt 1 i denna artikel, ska den begära samråd och meddela den andra parten orsakerna till sitt missnöje så snart som möjligt. Sådant samråd ska hållas

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

##### *Airline Representation and Sales*

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to establish and maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The designated airlines 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 airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

3. Each Contracting Party shall grant to a designated airline 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.

las senast trettio (30) dagar efter det att begäran har tagits emot. Parterna ska samarbeta för att säkerställa att de uppgifter som behövs för ett motiverat avgörande finns till hands. Om parterna når samförstånd det pris som annålan om missnöje gäller, gör vardera parten sitt yttersta för att genomföra detta avtal. Om ett ömsesidigt avtal inte uppnås, blir det tidigare priset gällande.

#### Artikel 9

##### *Representation av flygbolaget och försäljning*

1. En parls utsedda flygbolag har rätt att inom den andra partens territorium, inom ramen för de lagar och föreskrifter som är gällande där, inrätta och upprätthålla sådana kontor samt sådan administrativ, kommersiell och teknisk personal som behövs för flygbolagets verksamhet.

2. De flygbolag som en part utsett ska ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster genom anlitan av sina egna transportdokument inom båda parternas territorier, antingen direkt eller genom ombud, i lokal valuta eller i någon annan fritt konvertibel valuta. Vardera parten ska avhålla sig från att begränsa rätten för flygbolag som utsetts av den andra parten att sälja, och för någon person att köpa, sådana transporttjänster.

3. Parten ska bevilja den andra parls utsedda flygbolag rätt att på begäran omvandla lokala inkomster till en annan valuta och överföra dem till valfritt land till den del som inkomsterna inte används lokalt. Sådana överföringar ska tillåtas till den valutakurs som tillämpas på betalningar när inkomsterna företes för omvandling och överföring, och inga andra avgifter, begränsningar eller dröjsmål utöver normala bankavgifter och bankförfaranden får hänföras till dem.

## 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 airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users.

In any event, any such user charges shall be assessed on the designated airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the designated airlines 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 airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles 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 16 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails

## Artikel 10

### *Användaravgifter*

1. De användaravgifter som en parlens behöriga myndigheter eller andra organ tar ut av den andra parlens 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 annat flygbolag som helst 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 av de behöriga myndigheterna eller organen av att tillhandahålla och upprätthålla lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser, miljöskydd, ilygtrafikljänst 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. Parterna ska inom sitt territorium främja samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ tar ut avgifterna och de flygbolag som använder tjänsterna och anläggningarna och uppmantra de behöriga myndigheterna eller organen och flygbolagen att utbyta den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel. Parterna ska uppmantra de behöriga myndigheter som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg meddela användarna varje föreslagen ändring av användaravgifterna, så att användarna får möjlighet att uttrycka sin åsikt innan någon ändring görs.

4. Vid tvistlösning enligt artikel 16 anses en parti inte ha brutit mot bestämmelserna i denna artikel om den inte i) underlåter att inom skälig tid granska den avgift eller det



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

2. a: 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 airline 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.

förfarande som den andra parten har framfört klagomål över, eller ii) försullmar att efter en sådan granskning vidta åtgärder inom dess befogenhet för att rätta en avgift eller ett förfarande som strider mot denna artikel.

## Artikel 11

### *Flygsäkerhet*

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

2. en parti efter ett sådant samråd finner att den andra parten på de råden nämns i punkt 1 inte effektivt upprätthåller sådana säkerhetsnormer som uppfyller de normer vid tidpunkten uppstälts i enlighet med konventionen, ska dessa iakttagelser och de åtgärder anses nödvändiga för att uppfylla dessa normer delvis den andra parten. Den andra parten ska vidta lämpliga konigerande åtgärder inom en överenskommen tidsfrist.

3. I enlighet med artikel 16 i konventionen avtalas också att parternas belyndigade representanter, liksom luftfartyget är inom partens territorium, ska kunna utföra inspektioner i vilket luftfartyg som helst används av den andra partens tlygbolag eller på dess vägnar i trafik till eller från partens territorium, förutsatt att detta inte oskäligt försenar luftfartygets verksamhet. 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 så att kontrollera att luftfartygets utrustning och skick uppfyller de normer som vid den tidpunkten uppstälts i enlighet med konventionen.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines 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 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 Contracting Party has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by a third State, the rights of the other Contracting 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 authorisation of that airline.

## 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 Un-

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

5. Vem åtgärd så 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. Det led hänvisning till punkt 2 ovan konstateras att en part efter utgången av den överenskomna tidsfristen fortfarande handlar i strid med denna artikel vid denna tidpunkt uppställts i enlighet med konventionen, ska internationella civila luftfartsorganisationens generalsekreterare underrättas det. Generalsekreteraren ska också informeras en senare tillfredsställande lösning av situationen.

7. En part har utsett ett sådant flygbolag för vilket flygsäkerhetskontrollen utövas av en tredjestat, ska de rättigheter som tillkommer den andra parten enligt denna artikel tillämpas även på antagande, tillämpning och upprätthållande av säkerhetsnormerna i denna tredjestat och på trafiktillståndet för flygbolaget i fråga.

## Artikel 12

### *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

lawful 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 any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

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

3. 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 EU Treaties 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 entry into, 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

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 eller något annat multilateralt avtal som gäller säkerhetsåtgärder inom den civila luftfarten och som är bindande för båda 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 0111 luftfartsskydd som fastställts 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 i den ena partens territorium eller är etablerade inom Finlands territorium i enlighet med Europeiska unionens grundfördrag och fått operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk samt de som upprätthåller flygplatser inom deras territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser om luftfartsskydd.

4. Vardera parten går till på att sådana luftfartygsoperatörer åläggs att iaktta de bestämmelser och krav om luftfartsskydd avses i punkt 3 och den andra parten kräver att iakttas vid ankomst till, avgång från och under uppehåll inom denna andras territorium. I fråga om ankomst till, avgång från och uppehåll i Finlands territorium krävs av luftfartygsoperatörerna att de iakttar bestämmelserna om luftfartsskydd i Europeiska unionens regelverk. Vardera parten ska se till att verkningfulla åtgärder effektivt tillgrips inom deras respektive territorium för att skydda luftfar-

applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-011 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 security measures to meet a particular threat.

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

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines 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*

Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with

tyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, bagage, frakt och luftfartygsförråd före och under påstigning eller

lastning. Vardera parten ska också ge en välvillig behandling av varje begäran av den andra parten 0111 särskilda säkerhetsåtgärder som kan anses vara skäliga för att bekliva ett bestämt hot.

5. När det inträffar en incident eller ett hot 0111 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 partierna 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 0111 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 begäran, får trafik tillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för den andra partens utsedda flygbolag återkallas permanent eller tillfälligt, 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 13

#### *Intermodala transporttjänster*

Trods vad som sägs i andra bestämmelser i detta avtal, ska vardera partens utsedda flygbolag och företag som indirekt tillhandahåller frakttjänster tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar använda vilken land- eller sjötransport som

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 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 airlines 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.

#### Article 14

##### *Fair competition*

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

#### Article 15

##### *Provision of Statistics*

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes subject to the laws and regulations of each Contracting Party.

#### Article 16

helst för frakt till eller från vilken ort såväl helst inom parternas territorium eller tredjeländer, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser såväl tillhandahåller tulltjänster, och de har i förekommande fall rätt att transportera oförtullade varor i enlighet med gällande lagar och föreskrifter. Flygplatsernas tulltjänster ska stå till förfogande för sådan frakt oavsett om den transporteras som land-, sjö- eller lufttransport. Flygbolagen får, om de så önskar, själva utföra sina egna land- eller sjötransporter eller ingå avtal med andra företag såväl bedriver land- och sjötransport, inbegripet land- eller sjötransporter såväl bedrivs av andra flygbolag och företag såväl indirekt tillhandahåller flygfrakttjänster. Sådana intermodala transporttjänster får erbjudas till ett enda transitpris som omfattar luft-, land- och sjötransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om sådana transporter.

#### Artikel 14

##### *Rättvis konkurrens*

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

#### Artikel 15

##### *Statistilfforing*

En parts luftfartsmyndigheter ska på begäran i informationssyfte lämna till den andra partens luftfartsmyndigheter statistik över kapaciteten för överenskommen trafik i den utsträckning såväl skäligen behövs enligt parternas lagar och föreskrifter.

#### Artikel 16

## *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 or compliance with 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 to a mediator or to a panel of 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 media-

## *Samråd och tvistlösning*

1. I en anda av nära samverkan kan parternas luftfartsmyndigheter när som helst begära samråd enligt genomförandet, tolkningen och tillämpningen av detta avtal och enligt tillfredsställande efterlevnad av dess bestämmelser. Sådant samråd ska inledas inom sextio (60) dagar efter det att en sådan begäran tagits emot, om inte något annat överenskommit 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 sakinhållet i tvisten eller för att rekommendera en korrigering eller lösning.

3. Parterna ska på förhand komma överens om arbetsordningen för förmedlaren eller nämnden, huvudprinciperna i verksamheten eller bedömningsgrunderna samt enligt 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 att hänskjuta meningsskiljaktigheten till en förmedlare eller nämnd för avgörande. Om parterna inte lyckas nå enighet 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 inleder sitt arbete och

tor 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 19.

#### Article 17

##### *Amendments*

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

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating

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 framförde 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 delta förfarande ska uppskattas i samband med dess inledande och fördelas jämnt, men fördelningen ska kunna bedömas på ny i enlighet med det slutliga beslutet.

8. Förfarandet utgör inget hinder för en ortssatt tillämpning av ett samrådsförfarande, senare användning av skiljeförfarande eller uppsägning av avtalet enligt artikel 19.

#### Artikel 17

##### *Ändring av avtalet*

1. En part anser att en ändring av någon bestämmelse i detta avtal är önskvärd, kan denna part begära råd i frågan till den andra parten. Sådana råd 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 råd 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

only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective as agreed between them subject to their national laws and regulations.

till bilagan avtalas genom en överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter, och de träder i kraft i enlighet med vad som dessa myndigheter överenskommer enligt sina nationella lagar och föreskrifter.

#### Article 18

#### Artikel 18

##### *Multilateral Conventions*

##### *Multilaterala konventioner*

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 16 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.

Om en multilateral konvention om lufttrafik träder i kraft för vardera parten, ska bestämmelserna i en sådan konvention ha företräde i förhållande till detta avtal. Samråd i enlighet med artikel 16 i detta avtal kan tillgripas i syfte att avgöra i vilken mån detta avtal berörs av bestämmelserna i nämnda multilaterala konvention.

#### Article 19

#### Artikel 19

##### *Termination*

##### *Uppsägning av avtalet*

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.

1. En part kan när som helst underrätta den andra parten om sitt beslut att säga upp detta avtal. Underrättelsen ska samtidigt lämnas till 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 Contracting Party unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties prior to the expiry of such period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

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.

#### Article 20

#### Artikel 20

##### *Registration with ICAO*

##### *Registrering hos internationella civila luftfartsorganisationen*



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

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

Article 21

Artikel 21

*Entry into force*

*Ikraftträdande*

This Agreement shall enter into force on the first day of the second 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.

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.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the English, Finnish, Khmer and Swedish languages all texts being equally authentic. In the case of differences in interpretation of provisions of this Agreement the English text shall prevail.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal i två exemplar på engelska, finska, khmer och svenska språken, vilka alla texter är lika giltiga. I fall av tolkningsskiljaktighet ska den engelska texten gälla.

Done at Helsinki 29 January 2019

Upprättat i Helsingfors 29 januari 2019

For the Government of the Republic of Finland

För Republiken Finlands regering

For the Government of the Kingdom of Cambodia

För Konungariket Kambodjas regering

## BILAGA

till avtalet mellan Republiken Finlands regering och Konungariket Kambodjas regering om luftfart

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

Avgångsorter	Mellanliggande orter	Destinationsorter	Bortomliggande orter
Vilken ort som helst i Finland	Vilken ort som helst	Vilken ort som helst i Kambodja	Vilken ort som helst

### 2. Linjer som flygbolag utsedda av Kambodja kan trafikera i båda riktningarna

Avgångsorter	Mellanliggande orter	Destinationsorter	Bortomliggande orter
Vilken ort som helst i Kambodja	Vilken ort som helst	Vilken ort som helst i Finland	Vilken ort som helst

En parts utsedda flygbolag kan trafikera till mellanliggande orter och orter som ligger bortom destinationsorten utan att utöva rättigheter enligt femte friheten. Parternas luftfartsmyndigheter kan enas om att utöva rättigheterna enligt femte friheten. Vardera partens flygbolag får på vilket som helst eller alla av sina flygningar välja att

- bedriva flygverksamhet i vilken riktning som helst eller i båda riktningarna,
- koppia ihop olika flygnummer med ett och samma luftfartygs flygning,
- i enlighet med punkt 1 i denna bilaga trafikera mellan mellanliggande orter och orter som ligger bortom destinationsorten samt mellan orter som ligger inom partiernas territorier, genom att kombinera dem hur som helst och i vilken ordning som helst,
- avstå från att landa på en eller flera orter,
- överföra trafik från vilket luftfartyg som helst till vilket annat luftfartyg som helst på vilken ort som helst,
- göra mellanstopp på vilken ort som helst inom eller utanför endera partiens territorium,
- transportera transittrafik genom den andra partens territorium, och
- kombinera trafik för befordran med samma luftfartyg oberoende av var trafiken har sitt ursprung.

3. Flygbolag utsedda av en part kan i enlighet med den utseende partens lagar och föreskrifter delta i gemensamma marknadsföringsarrangemang, såsom kvotreservering och användning av gemensamma linjekoder

- med flygbolag som är etablerade på någondera partens territorium, eller
- med tredje parts flygbolag; som tredje part inte bevillyndigar eller tillåter motsvarande arrangemang mellan den andra partens utsedda flygbolag och andra flygbolag i trafiken till, från eller via ett sådant tredjeland, är partierna inte skyldiga att godkänna sådana arrangemang. De ovannämnda föreskrifterna förutsätter dock

- a) att de flygbolag som tillåts trafikera flygtrafikrättigheter som tillåts behövs, och sådana arrangemang har de
- b) att alla flygbolag uppfyller de krav som tillåts på sådana arrangemang i fråga om information till kunder och anmälningsförfaranden.

## ANNEX

to the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Kingdom of Cambodia

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

Points of origin	Intermediate points	Points of Destination	Points beyond
Any points in Finland	Any points	Any points in the Cambodia	Any points

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

Points of origin	Intermediate points	Points of Destination	Points beyond
Any points in the Cambodia	Any points	Any points in Finland	Any points

Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airline(s) of each Contracting Party without exercising Fifth Freedom traffic rights.

The exercise of Fifth Freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Air carriers of both Parties may on any or all flights and at their option:

- (a) operate flights in either or both directions;
- (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- (c) serve intermediate and beyond points, as specified in paragraph I of this Annex, and points in the territories of the Parties in any combination and any order;
- (d) omit stops at any point or points;
- (e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
- (f) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
- (g) carry transit traffic through the other Party's territory; and
- (h) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates.

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

- (a) An airline or airlines established in the territory of either Contracting Party, or
- (b) An airline or airlines of a third Party. Should such third Party not authorise or allow comparable arrangements between the designated airlines of the other Contracting Party and other

airlines on services to, from and via such third country, the Contracting Parties have the right not to accept such arrangements.

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

- (a) operating airlines in such arrangements hold the appropriate traffic rights and
- (b) all the airlines meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing procedures.