

**Regeringens proposition till riksdagen om godkännande och sättande i kraft av avtalet med Kazakstan om luftfart**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

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

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

Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där man bl.a. avtalar om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse flygbolag att använda de trafikrättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs flygbolagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Dessutom innehåller avtalet sådana befrielser från vissa skatter, tullar och andra avgifter i fråga om internationell lufttrafik som överensstämmer med internationell praxis. Avtalet syftar till att öppna upp luftfartsmarknadernas verksamhet. De flygbolag som i avtalet utses av Finland får i fråga om gods- och person-transport rätt att trafikera från Finland till Kazakstan i enlighet med vad luftfartsmyndigheterna kommer överens om i fråga om rutterna. Motsvarande rättigheter beviljas flygbolag utsedda av Kazakstan.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Den föreslagna lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet. Avtalet träder i kraft efter det att vardera partens interna förfaranden har uppfyllts. Parterna meddelar varandra om att dessa krav har uppfyllts genom utväxling av diplomatiska noter. Avtalet träder i kraft 30 (trettio) dagar efter det att den senare parten mottagit meddelandet.

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	3
1 NULÄGE .....	3
2 EU-LAGSTIFTNINGEN.....	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	4
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	4
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	5
DETALJMOTIVERING .....	6
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND .....	6
2 LAGFÖRSLAG .....	8
3 IKRAFTTRÄDANDE .....	8
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ....	8
4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten.....	9
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen .....	9
4.3 Behandlingsordning .....	12
LAGFÖRSLAG .....	13
Lag om avtalet med Kazakstan om luftfart .....	13
FÖRDRAGSTEXT .....	14

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

Flygtrafiken mellan Finland och Kazakstan har hittills varit tämligen obetydlig. Finland har ett gällande tidigare luftfartsavtal med Kazakstan från år 1996 (FördrS 98/1998). Begränsningar i det tidigare avtalet slopas i och med det nya avtalet. Finnair har flugit direktflygningar mellan Helsingfors–Vanda och Astana under sommarsäsongerna 2017 och 2018 på basis av arrangemang mellan myndigheterna.

Kazakstan har 16 internationella flygplatser. Av dem är de mest trafikerade flygplatserna den internationella flygplatsen Nursultan Nazarbayev International Airport som ligger i huvudstaden Astana och Almaty International Airport i Almaty. Air Astana hör till ett av de viktigaste i Kazakstan verk-samma flygbolagen.

Finland och Kazakstan paraferade det bilaterala luftfartsavtalet mellan länderna den 23 oktober 2015 i Antalya som avslutning på de bilaterala förhandlingarna om luftfartsavtalet. Avtalet under-tecknades den 16 maj 2018 i Astana.

### 2 EU-lagstiftningen

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

Eftersom bestämmelserna i luftfartsavtalen delvis faller under unionens, delvis under medlemsstaternas behörighet, har Europaparlamentet och rådet antagit en förordning (EG) nr 847/2004 om för-handling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstaterna och tredje länder (nedan förordningen om yttre förbindelser). Genom förordningen har ett samarbetsförfarande inrättats mellan medlemsstater och kommissionen för att säkerställa att avtalen överensstämmer med unionens lagstiftning. Medlemsstaterna ska på förhand meddela kommissionen sina avsikter att inleda för-handlingar med tredjeländer samt uppgifter om vilka bestämmelser i avtalet som ska tas upp under förhandlingarna, förhandlingarnas syfte samt alla andra relevanta uppgifter. I förekommande fall ska kommissionen inbjudas att delta som observatör i förhandlingarna. Enligt förordningen kan en medlemsstat ingå ett luftfartsavtal med ett tredjeland, om avtalet innehåller de standardklausuler som avses i förordningen och som medlemsstaterna och kommissionen tillsammans gjort upp och fastställt för att säkerställa att medlemsstaternas flygbolag behandlas likvärdigt. Enligt förordningen om yttre förbindelser ska medlemsstaterna när de ingår luftfartsavtal med tredjeländer meddela för-handlingsresultatet till kommissionen. Kommissionen ger tillstånd att ingå avtalet om det innehåller de relevanta standardklausulerna. Om avtalet inte innehåller standardklausulerna, ska avtalet be-handlas i enlighet med det kommittéförfarande som avses i förordningen om yttre förbindelser, under förutsättning att avtalet inte är till skada för ändamålet och syftet med unionens gemensamma luftfartspolitik. Medlemsstaten får tillämpa avtalet tillfälligt tills förfarandet i fråga har lett till ett resultat.

Finland har i enlighet med förordningen meddelat kommissionen om förhandlingsresultatet den 4 oktober 2016. Kommissionen har inte meddelat om ändringsbehov. Avtalet är likalydande som luft-fartsavtalet mellan Luxemburg och Kazakstan, som kommissionen godkände den 28 mars 2014. Avtalet innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet. Artiklarna 1–5 och 9–24 och bilagan hör helt eller delvis till medlemsstatens behörighet. Unionslagstiftningen och den nationella lagstiftningen på det område som avtalet gäller behandlas nedan i propositionens detaljmotivering och i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

### **3 Målsättning och de viktigaste förslagen**

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

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

### **4 Propositionens konsekvenser**

Avtalet har inga konsekvenser som utsträcker sig till statsbudgeten. Luftfartsavtalet är förenligt med näringslivets intressen, eftersom regelbundna flygförbindelser möjliggör en ökad export och stöder finska företags konkurrenskraft. Lufttrafiken mellan Finland och Kazakstan förväntas öka, men i sin helhet hållas på så ringa nivå, att avtalet inte har några betydande företagskonsekvenser på kort sikt.

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

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

### **5 Beredningen av propositionen**

Finland och Kazakstan förhandlade om ett bilateralt luftfartsavtal den 23 oktober 2015 i Antalya, och avtalet paraferades i samband med förhandlingarna. Finland har i enlighet med förordningen meddelat kommissionen om förhandlingsresultatet den 4 oktober 2016. Kommissionen har inte meddelat om ändringsbehov. Avtalet är likalydande som luftfartsavtalet mellan Luxemburg och Kazakstan, som kommissionen godkände den 28 mars 2014. Avtalet undertecknades den 16 maj 2018 i Astana.

Regeringspropositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Utåtanden om utkastet till propositionen har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, finansministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket och medlemmarna i flygtrafiksnätverket, där det ingår medlemmar från försvarsministeriet, inrikesministeriet, Finlands ständiga repre-

## RP 115/2018 rd

sentation vid Europeiska unionen, Centralhandelskammaren, Business Finland Oy, Finavia Oy, Gränsbevakningsväsendet, Finnair Oy, Nordic Regional Airlines Oy, Air Navigation Services Finland Oy, Board of Airline Representatives in Finland, arbets- och näringsministeriet och Konsumentförbundet rf.

I sitt utlåtande ställde sig Finnair Oy positivt till godkännandet och ikraftsättandet av avtalet.

I sitt utlåtande ställde sig Centralhandelskammaren bakom regeringens proposition och konstaterade att den är förenlig med näringslivets intressen.

Utrikesministeriet konstaterade i sitt utlåtande att man förhöll sig positivt till propositionen. Utrikesministeriet föreslog även lagtekniska korrigeringar i lagförslagets detaljmotivering. De preciseringar som föreslogs av utrikesministeriet har beaktats som sådana vid den fortsatta beredningen av propositionen.

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

Arbets- och näringsministeriet konstaterade i sitt utlåtande att luftfartsavtalet är förenligt med näringslivets intressen och öppnar nya möjligheter för flygtrafik mellan Finland och Kazakstan. Arbets- och näringsministeriet föreslog en precisering i hänvisningen till konkurrenslagen som har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

De övriga remissinstanserna hade inga kommentarer om propositionen.

### **6 Samband med andra propositioner**

Den regeringsproposition som gäller tredje fasen av lagen om transportservice är under beredning. I lagen ändras numreringen av paragrafer om det hänvisas till i denna regeringsproposition. Dessutom har även regeringens proposition om ämbetsverksreformen (RP 61/2018 rd) som är under riksdags-behandling beaktats i den mån den gäller den behöriga luftfartsmyndigheten.

## DETALJMOTIVERING

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

I avtalets ingress konstaterar Finland och Kazakstan bl.a. att de önskar främja utbudet av lufttrafik mellan länderna. Länderna konstaterar att de önskar trygga bästa möjliga flygsäkerhet.

Av artiklarna i avtalet överensstämmer artiklarna 1 f, 3.4 och 4.1 a med EU:s modellklausuler. Artiklarna 4.1 c och d, 7.3 och 10 grundar sig på EU:s referensklausuler.

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

**Artikel 2. Tilldelning av rättigheter.** I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s modellklausuler om den ömsesidiga rättigheten för trafikidkare i båda länderna att transportera passagerare, frakt och post över länderna, mellan länderna och genom dem samt från dem till tredjeländer. Närmare bestämmelser om flygrutterna finns i bilagan till avtalet. I enlighet med internationell praxis förbjuder artikeln cabotage, dvs. trafik mellan orter inom den andra partens territorium.

**Artikel 3. Utseende av flygbolag och trafiktillstånd.** I artikeln fastställs att parterna kan utse flygbolag att sköta överenskommen trafik genom en skriftlig anmälan till den andra parten. Artikel 3.4 baserar sig på EU:s modellklausuler och gör det möjligt att utse ett i Finland etablerat EU-bolag att bedriva trafik från Finland. I artikeln föreskrivs att de utsedda flygbolagen står under fortlöpande och effektiv myndighetstillsyn. När ett flygbolag har utsetts och utfärdats trafiktillstånd, kan det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att det iakttar alla tillämpliga bestämmelser i avtalet. I Finland föreskrivs det om utfärdande av trafiktillstånd och om de nationella myndigheternas behörighet i samband med detta i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice (320/2017).

**Artikel 4. Återkallande och begränsning av trafiktillstånd.** Enligt artikeln kan en part återkalla ett trafiktillstånd eller begränsa det, om parten inte är förvissad om att villkoren i artikel 3.4 uppfylls, om flygbolaget har försummat att iaktta lagstiftningen och föreskrifterna eller om flygbolaget annars försummar att iaktta villkoren i avtalet. Artikel 4.1 a följer EU:s modellklausul. Enligt artikel 4.1 c och d hindras utövandet av trafikrättigheter i situationer där Kazakstan inte kan utöva dem till följd av ett luftfartsavtal med ett annat EU-land eller avsaknaden av ett sådant avtal. Punkten följer EU:s referensklausuler. Om ett återkallande av tillstånd eller en begränsning av trafikrättigheterna inte är nödvändigt för att hindra fortsatt överträdelse av lagar eller föreskrifter, får en sådan rätt inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra partens luftfartsmyndigheter i enlighet med artikel 17.

**Artikel 5. Tillämpning av lagar och föreskrifter.** I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om tillämpningen av nationella lagar och föreskrifter i internationell luftfart på respektive stats territorium, om förenklade kontroller av transittrafik och om jämlik behandling av flygbolag.

**Artikel 6. Erkännande av tillstånd och bevis (Flygsäkerhet).** I artikel 6.1 föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att vardera parten är skyldig att erkänna tillstånd och bevis som utfärdats av den andra parten. I artikel 6.2 föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om åtgärder som den andra parten får vidta om parten märker brister i säkerheten eller annars har behov av att samråda om säkerhetsbestämmelser med den andra parten.

**Artikel 7. Luftfartsskydd.** I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler hänvisas det i artikeln till sådana internationella konventioner om luftfartsskydd som bägge parter omfattas av. Vidare föreskrivs det om förfaranden för att garantera luftfartsskyddet och ingripa mot säkerhetsbrister. Artikel 7.3 följer EU:s referensklousuler.

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

**Artikel 9. Transportkapacitet.** Enligt artikeln ska parterna i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler ge flygbolagen rättvisa och lika möjligheter att bedriva lufttrafik. Enligt artikel 9.2 ska alla ärenden som gäller kapacitet, frekvens eller luftfartygstyp avtalas om mellan parternas luftfartsmyndigheter.

**Artikel 10. Tariffer.** Enligt artikeln ska parterna i enlighet med ICAO:s och EU:s standardavtalsklausuler låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken. Det är tillåtet att ingripa i prissättningen endast för att förhindra konkurrenssnedvridande priser eller förfaranden. I artikel 10.3 föreskrivs det om inlämnande av prisuppgifter till luftfartsmyndigheterna.

I artikeln föreskrivs det om det samrådsförfarande som ska vidtas om den ena parten anser att ett pris strider mot de principer som anges i artikeln.

**Artikel 11. Representation av flygbolaget.** I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om rätten för flygbolag att införa och upprätthålla kontor och ha personal på den andra partens territorium.

**Artikel 12. Kommersiella aktiviteter och överföring av medel.** I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om rätten för flygbolag från det ena landet att fritt sälja biljetter i det andra landet och överföra inkomsterna från biljettförsäljningen utan att särskilda avgifter, begränsningar eller dröjsmål hänförs till dem.

**Artikel 13. Samarbetsavtal.** I artikeln föreskrivs att flygbolag som utsetts av den ena parten kan delta i samarbetsavtal med den andra partens utsedda flygbolag och använda gemensamma linjekoder.

**Artikel 14. Intermodal frakttransport.** I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln om rätten för flygbolag och företag som tillhandahåller fraktjänster att i samband med internationell lufttransport använda vilken land- eller sjötransport som helst för frakt och att i förekommande fall transportera oförtullade varor i enlighet med gällande lagar och bestämmelser. Flygplatsernas tulltjänster ska stå till förfogande för sådan frakt oavsett om den transporteras som land-, sjö- eller lufttransport.

**Artikel 15. Avgifter.** I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att de avgifter som behöriga myndigheter eller andra organ tar ut av flygbolag inte får vara diskriminerande mot den andra partens flygbolag.

**Artikel 16. Statistiska uppgifter.** I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att vardera parten på den andra partens begäran ska lämna uppgifter som gäller sina flygbolags trafik.

**Artikel 17. Samråd.** I artikeln föreskrivs det om parternas rätt att begära samråd om frågor som hör till området för avtalet.

**Artikel 18. Tvistlösning.** I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att parterna i första hand ska försöka avgöra meningsskiljaktigheter genom samråd. I artikeln föreskrivs det om förfarandet vid samråd eller, om samrådet inte ger resultat, om tillämpande av skiljeförfarande.

**Artikel 19. Ändring av avtalet.** I artikeln föreskrivs i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om det förfarande som tillämpas vid ändring av avtalet och om ikraftträdandet av ändringarna. I bestämmelserna om ikraftträdande har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver.

**Artikel 20. Multilaterala avtal.** I artikeln föreskrivs det att avtalet och bilagorna till avtalet ska ändras så att de motsvarar multilaterala avtal som båda de avtalslutande parterna deltar i.

**Artikel 21. Uppsägning av avtalet.** I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om förfarandet för uppsägning av avtalet.

**Artikel 22. Registrering.** I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att avtalet och varje ändring i det ska registreras hos ICAO.

**Artikel 23. Ikraftträdande.** I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om förfarandet för ikraftträdande av avtalet. I bestämmelserna om ikraftträdande har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver.

**Artikel 24.** I artikeln föreskrivs att det tidigare luftfartsavtalet mellan Finland och Kazakstan upphör att gälla.

## **2 Lagförslag**

**1 §.** Lagens 1 § innehåller den sedvanliga blankettlagsbestämmelsen genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

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

**3 §.** Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet.

## **3 Ikraftträdande**

Enligt artikel 23 i avtalet träder avtalet i kraft efter det att vardera partens interna förfaranden har uppfyllts. Parterna meddelar varandra om att dessa krav har uppfyllts genom utväxling av diplomatiska noter. Avtalet träder i kraft 30 (trettio) dagar efter det att den senare parten mottagit meddelandet. Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

Avtalet innehåller inga bestämmelser som hör till Ålands behörighet, eftersom luftfart enligt 27 § 1 mom. 14 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till rikets lagstiftningsbehörighet.

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



#### 4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten

Genom förordningen om yttre förbindelser har man skapat en mekanism genom vilken Europeiska unionen under vissa villkor tillåter att medlemsstaten ingår luftfartsavtal som med tanke på sitt innehåll till vissa delar hör till unionens exklusiva behörighet. Medlemsstaten förhandlar och ingår avtal med ett tredjeland under eget namn också till den del behörigheten i regel hör till unionen. Med hänsyn till förordningen om yttre förbindelser är det alltså inte fråga om ett traditionellt blandat avtal som innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet och där både unionen och dess medlemsstater är parter. Det är inte heller fråga om ett sådant avtal som medlemsstaterna i Europeiska unionen förbinder sig till på unionens vägnar (GrUU 16/2004 rd). Trots behörighetsfördelningen godkänner riksdagen avtalet i sin helhet, eftersom det enligt grundlagsutskottets ställningstagande (GrUU 7/2012 rd) i sin helhet är fråga om ett avtal som Finland har ingått. Således begärs det att riksdagen godkänner avtalet i sin helhet och sätter i kraft de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Ett tillstånd i enlighet med förordningen om yttre förbindelser behövs från kommissionen för ingående av avtal när det gäller de avtalsbestämmelser som på det sätt som beskrivs ovan till sitt innehåll i regel omfattas av unionens exklusiva behörighet. I och med den antagna unionslagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande.

Medlemsstaternas nationella behörighet begränsas då närmast till hur medlemsstaterna ordnar de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna förutsätter i respektive fall. Förordningar som gäller de frågor som täcks av luftfartsavtalet mellan Finland och Kazakstan är bl.a. förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (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 (slotförordningen), förordning (EU) nr 391/2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, förordning (EU) nr 376/2014 som gäller rapportering av händelser 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 bl.a. om marktjänster (96/67/EEG, direktivet om marktjänster) samt om flygplatsavgifter (2009/12/EG, direktivet om flygplatsavgifter).

På basis av detta hör åtminstone bestämmelserna i artiklarna 1, 3.4, 4, 5, 7-9, 10.1 och 10.2, 11-12 samt 15 till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. Bakgrunden till bestämmelserna är artikel 49 om etableringsfrihet i fördraget om Europeiska unionens funktions sätt (EUF) och bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser. På bestämmelserna i avtalet, särskilt om likvärdig behandling av flygbolagen och prissättning, tillämpas dessutom Europeiska unionens konkurrensregler (artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget).

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

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen godkänner riksdagen fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis ska en bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande rättighet som är tryggnad i grundlagen, om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter,

## RP 115/2018 rd

om det enligt grundlagen ska föreskrivas eller redan föreskrivs i lag om den sak som avses eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas i lag om den sak som avses. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse på dessa grunder till området för lagstiftningen oberoende av om den står i strid eller harmonierar med en bestämmelse som utfärdats genom lag i Finland (se t.ex. GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

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

I artikel 2 finns bestämmelser om beviljande av rätt att bedriva trafik. Bestämmelser om regelbunden lufttrafik mellan Finland och tredjeländer samt om flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal finns i II avd. 12 kap. 3 och 4 § i lagen om transportservice. Internationella förpliktelser som är bindande för Finland har företräde framför bestämmelserna i lag. Bestämmelserna i avtalet är så detaljerade att de inte kräver några kompletterande nationella bestämmelser.

I artikel 2 i avtalet föreskrivs det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och bestämmelserna kan därför anses höra till området för lagstiftningen i Finland. Artiklarna 3 och 4 i avtalet, vilka gäller utseende av flygbolag och beviljande och återkallande av trafiktillstånd, hänför sig till Transport- och kommunikationsverkets behörighet och till det förfarande om vilket det föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artiklarna hör till området för lagstiftningen.

I artikel 5.1 och 5.2 finns bestämmelser om tillämpningen av lagstiftningen i Finland på vissa luftfartyg, passagerare, besättning och viss frakt och post som finns inom Finlands territorium. Enligt artikel 5.3 är det förbjudet att bevilja flygbolag förmåner vid tillämpningen av bestämmelser om immigration, tull, karantän och andra motsvarande bestämmelser. Om bestämmelserna i artikeln föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice och de hör till området för lagstiftningen.

I artikel 6 föreskrivs det om tillstånd att bedriva överenskommen trafik. Bestämmelser om de tillstånd som det föreskrivs om i artikeln finns i 12 kap. 4, 5 och 7 § i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artikel 6.2, som gäller flygsäkerhet, 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 (xxx/xxxx), luftfartslagen (864/2014) och lagen om transportservice. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artikel 7 innehåller bestämmelser om luftfartsskydd. I Finland ingår bestämmelserna om luftfartsskydd och behörighetsfrågorna i anslutning till det i 9 kap. i luftfartslagen, och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Artikel 8 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet. Bestämmelserna motsvarar internationell praxis. Enligt 81 § i grundlagen ska det om statliga skatter och avgifter bestämmas genom lag. Tullar hör dock till Europeiska unionens exklusiva behörighet.

## RP 115/2018 rd

I artikel 9 föreskrivs om flygtrafikens kapacitet. Enligt II avd. 12 kap. 4 § i lagen om transportservice kan Transport- och kommunikationsverket fastställa platsutbudet och tidtabellerna för den regelbundna flygtrafiken. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 10 föreskrivs det om prissättningen. Enligt artikel 10.3 ska priserna meddelas till den andra partens luftfartsmyndigheter. Enligt II avd. 12 kap. 4 § i lagen om transportservice fastställer Transport- och kommunikationsverket vid behov transportavgifterna för regelbunden trafik. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och är viktiga med tanke på den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Sålunda hör bestämmelserna i artikel 10 till området för lagstiftningen och det föreskrivs om dem i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice.

Artikel 11, som gäller representation av lufttrafikföretagen, innehåller bestämmelser som gäller etableringsfriheten. I Finland finns det bestämmelser om inresa, vistelse och arbete i utlänningslagen (301/2004) och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Artikel 14, som gäller intermodala transporttjänster, hör i fråga om tulltjänster till området för lagstiftningen, men i huvudsak kommer man överens om de bestämmelser som artikeln gäller genom villkoren i transportavtal mellan lufttrafikföretag och andra tjänsteleverantörer.

I artikel 15 föreskrivs det om användaravgifter. Artikeln grundar sig på den EU-lagstiftning som det redogörs för ovan och som delvis har genomförts genom nationell lagstiftning. Bestämmelserna i artikeln ingår i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011).

I artikel 18 finns det bestämmelser om skilje- och förlikningsförfaranden, och lösningarna i dessa är bindande för parterna i tvisten. Vid skiljemannaförfarandet kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen avgöras, och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän dessa förfaranden såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller tvistlösning är inte enligt regeringens bedömning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen för avtalet.

Enligt artikel 19.2 kan bilagan till avtalet ändras genom överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter, och ändringarna träder i kraft i enlighet med vad som överenskommit dessa myndigheter emellan. I grundlagen finns det inte några bestämmelser om delegering av behörigheten att ingå fördrag. I motiveringen till grundlagen och i grundlagsutskottets praxis har det emellertid ansetts att behörigheten att ingå avtal i begränsad utsträckning exceptionellt kan överföras på andra myndigheter genom lag. En förutsättning är att bemyndigandet begränsar sig till ramarna för den förpliktelse som bemyndigandet gäller och att det inte innebär ett bemyndigande att avtala om sådana ändringar i avtalsförhållandet som påverkar huvudförpliktelsens natur eller målsättning eller om saker som enligt grundlagen hör till riksdagens behörighet. En delegering av behörigheten att ingå avtal till myndigheter kan således närmast gälla tekniska granskningar eller kompletteringar av huvudförpliktelsen eller ordnande av detaljerna för samverkan mellan myndigheterna (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2004 rd, GrUU 48/2005 rd). Enligt regeringens uppfattning innehåller artikel 2 i avtalet huvudförpliktelser för parterna att säkerställa utsedda flygbolag vissa rättigheter. Bestämmelserna kan anses omfatta grunderna för rättigheterna i fråga.

## RP 115/2018 rd

I artikel 24 finns bestämmelser om upphävandet av det tidigare avtalet mellan Finland och Kazakstan. Eftersom det avtal som upphävs innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen med stöd av den nya grundlagen, förutsätter upphävandet i enlighet med den nya grundlagen riksdagens samtycke.

Artikel 13 och bilagan till avtalet innehåller bestämmelser av en mer teknisk natur om bl.a. flygrutter som kompletterar dessa bestämmelser. Enligt regeringens uppfattning innebär delegeringsbestämmelsen i artikel 19.2 inte något bemyndigande att avtala om ändringar som påverkar de i artikel 2 avsedda huvudförpliktelsernas natur eller syften. Bemyndigandet är inte obegränsat, och i bemyndigandet och i själva avtalet nämns de myndigheter som kan avtala om ändringar. Förfarandet motsvarar dessutom den internationella praxis som länge och allmänt iakttagits inom luftfartsbranschen.

### 4.3 Behandlingsordning

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

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

*riksdagen godkänner det i Astana den 16 maj 2018 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och republiken Kazakstans regering om luftfart.*

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

## **Lag**

### **om avtalet med Kazakstan om luftfart**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

#### 1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Astana den 16 maj 2018 mellan Republiken Finlands regering och Republiken Kazakstans 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 den 6 september 2018

**Statsminister**

**Juha Sipilä**

Kommunikationsminister Anne Berner

*Fördragstext*

**AVTAL  
MELLAN  
REPUBLIKEN FINLANDS REGERING  
OCH  
REPUBLIKEN KAZAKSTANS REGE-  
RING  
OM LUFTFART**

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

Republiken Finlands regering och republiken Kazakstans regering, här efter "avtalslutande parter"

The Government of the Republic of Finland and the Government of the Republic of Kazakhstan, hereinafter referred to as "the Contracting Parties"

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

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

som önskar ingå ett avtal i syfte att upprätta lufttrafik mellan och bortom sina respektive territorier,

willing to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their territories;

som önskar säkerställa den högsta graden av säkerhet i internationell luftfart, har kommit överens om följande.

willing to ensure the highest degree of safety in international air transport; have agreed as follows:

Artikel 1

Article 1

*Definitioner*

*Definitions*

I detta avtal används följande definitioner om inget annat anges:

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

(a) luftfartsmyndigheter: för republiken Finland Trafiksäkerhetsverket och för republiken Kazakstan ministeriet för investeringar och utveckling, samt i båda fallen, varje organ eller person med behörighet att utföra de uppgifter som nu utövas av nämnda myndigheter. När ändringar görs i namnet på det organ som representerar en avtalslutande part ska den andra avtalslutande parten informeras skriftligen genom diplomatiska kanaler.

(a) the term "aeronautical authorities" shall mean: in the case of the Republic of Finland, the Finnish Transport Safety Agency, and in the case of the Republic of Kazakhstan, the Ministry for Investments and Development, or in both cases, any authority or person authorized to perform the functions exercised by the said authorities. When making changes in the name of the authorized body of one Contracting Party the other Contracting Party shall be informed in writing by diplomatic channels;

(b) överenskommen trafik: regelbunden lufttrafik på de linjer som specificeras i bilagan till detta avtal för transport av passagerare,

(b) the term "agreed services" shall mean scheduled air services along the routes speci-

## RP 115/2018 rd

frakt och post, var för sig eller i kombination.

(c)avtalet: detta avtal, dess bilaga och ändringar i dessa.

(d) Chicagokonventionen: konventionen om internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, inbegripet bilagor antagna i enlighet med artikel 90 i konventionen och ändringar i bilagorna eller i konventionen i enlighet med artiklarna 90 och 94 i densamma, i den mån dessa bilagor och ändringar har antagits av båda parter.

(e) utsett flygbolag: ett flygbolag som utsetts att bedriva trafik och beviljats trafiktillstånd i enlighet med artikel 3 i detta avtal.

(f) Stat: en medlemsstat i Europeiska unionen.

(g) tariff: avgifter som ska betalas för transport av passagerare, bagage och frakt och de villkor enligt vilka dessa priser ska tillämpas, inklusive deras agenter och villkor enligt vilka dessa avgifter ska tillämpas, med undantag av ersättning och villkor för posttransport.

(h) lufttrafik, internationell lufttrafik, lufttrafikföretag och landning för andra än trafikändamål: den betydelse som fastställts för dessa termer i artikel 96 i Chicagokonventionen.

(i)territorium: den betydelse som fastställts för denna term i artikel 2 i Chicagokonventionen.

fied in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

(c) the term "Agreement" shall mean this Agreement, its Annex, and amendments thereto;

(d) the term "Convention" shall mean the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944 and include any Annex adopted under Article 90 of this Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted or ratified by both Contracting Parties;

(e) the term "designated airline" shall mean an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

(f) the term "State" shall mean a member state of the European Union;

(g) the term "tariff" shall mean the fees to be paid for the transportation of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices shall be applied, including agents and conditions under which those fees shall be applied, except for remuneration and conditions for mail transportation;

(h) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings specified in Article 96 of the Convention;

(i) the term "territory" has the meaning assigned to it in article 2 of the Convention

### Artikel 2

#### *Tilldelning av rättigheter*

1. Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande parten följande rättigheter att bedriva internationell lufttrafik

### Article 2

#### *Granting of Rights*

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the following rights

genom det flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten:

- a) rätt att flyga över den andra avtalsslutande partens territorium utan att landa,
- b) rätt att landa inom den andra avtalsslutande partens territorium för andra än trafikändamål,
- c) rätt att landa inom den andra avtalsslutande partens territorium på de orter som specificerats för denna linje i bilagan för att i internationell trafik ta ombord och lämna av passagerare, frakt och post, var för sig eller i kombination.

2. Ingenting i punkt 1 ska anses medföra rätt för den ena avtalsslutande partens utsedda flygbolag att inom den andra avtalsslutande partens territorium ta ombord passagerare, frakt och post mot betalning eller hyra med destination till en annan punkt inom denna avtalsslutande parts territorium.

### Artikel 3

#### *Utseende av flygbolag och trafikillstånd*

1. Vardera avtalsslutande parten ska ha rätt att genom skriftligt meddelande till den andra avtalsslutande parten utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik på de angivna flyglinjerna och att återta eller ändra sådant utseende.

2. Vid underrättelse om ett sådant utseende, om inte annat följer av bestämmelserna i artikel 3 och 4 i detta avtal, ska den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter utan dröjsmål bevilja flygbolaget eller flygbolagen trafikillstånd för att bedriva överenskommen trafik som flygbolaget har utsetts för.

3. Den ena avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter kan, före beviljande av trafikillstånd, kräva att ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten ska övertyga dem om att det uppfyller de villkor som föreskrivs i de lagar och föreskrifter som sådana myndigheter normalt tillämpar på internationell luftfart.

for the operation of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:

- a) to fly without landing over the territory of the other Contracting Party;
- b) to make stops in the territory of the state of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
- c) to land in the territory of the state of the other Contracting Party at the points specified for this route in the Annex, for the purpose of boarding and unloading international passengers, loading and unloading of international cargo and mail individually or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article may be considered as granting the right to the designated airline of one Contracting Party to take on board in the territory of the state of the other Contracting Party passengers, cargo and mail for their transportation to another point in the territory of the state of that other Contracting Party for a fee or under lease.

### Article 3

#### *Designation of Airline and Operating Permit*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by written notice to the other Contracting Party, one or more airlines for the operation of the agreed services on the specified routes, cancel or change such designations.

2. Upon receipt of such notification and in accordance with the provisions of Articles 3 and 4 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall promptly provide the designated airline or airlines with appropriate operating permits.

3. Before granting an operating permit, the aeronautical authorities of one Contracting Party may require the designated airline of the other Contracting Party to prove that it meets the requirements of laws and regulations normally applied by the said authorities during the operation of international air services.

4. For the purpose of operating the agreed services on the established routes each Con-



4. Vardera avtalsslutande parten ska utse ett sådant flygbolag för att bedriva den överenskomna trafiken på de angivna flyglinjerna som är etablerat på den avtalsslutande partens territorium.

Vardera avtalsslutande part ska ha rätt att vägra bevilja det trafiktillstånd som avses i punkt 2 i denna artikel eller att fastställa sådana villkor som anses nödvändiga när det utsetta flygbolaget utövar de rättigheter som anges i artikel 2 i avtalet, i alla de fall där den avtalsslutande parten inte är förvissad om att det flygbolag som den andra avtalsslutande parten utsett:

-är etablerat på den avtalsslutande partens territorium, eller

-har en giltig operativ licens och drifttillstånd i enlighet med den lagstiftning som tillämpas på den utseende avtalspartens territorium, eller

-effektiv myndighetstillsyn av det utsetta flygbolaget utövas och upprätthålls av den stat som utfärdat flygbolagets drifttillstånd, och den relevanta luftfartsmyndigheten har tydligt fastställts i utseendet.

5. När ett flygbolag på detta sätt har utsetts och beviljats trafiktillstånd kan det när som helst börja bedriva de tjänster som avtalats, förutsatt att flygbolaget uppfyller bestämmelserna i detta avtal.

#### Artikel 4.

##### *Återkallande och begränsning av trafiktillstånd*

1. Vardera avtalsslutande parten har rätt att återkalla ett trafiktillstånd eller att tillfälligt förbjuda ett flygbolag utsett av den andra avtalsslutande parten att nyttja de rättigheter som avses i artikel 2 i detta avtal eller att uppställa sådana villkor för nyttjande av dessa rättigheter som den finner behövliga, om:

a) parten inte är förvissad om att flygbolaget uppfyller villkoren i artikel 4 punkt 3 i avtalet, eller

b) flygbolaget har försummat att följa lagstiftningen och föreskrifterna som utfärdats

tracting Party shall designate an airline, established in the territory of that Contracting Party.

Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating permit referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary when exercising the rights specified in Article 2 of the Agreement by the designated airline, in any case where the said Contracting Party has no evidence that the designated airline of the other Contracting Party:

-is established in the territory of the state; or

-has a valid operating license and air operator certificate in accordance with the applicable legislation of the designating Contracting Party; or

-The state responsible for issuing the Air Operator Certificate exercises and maintains effective regulatory control over the designated airline, and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation.

5. After appropriate designation and issuing permission, the airline may begin the operation of the agreed services at any time provided that it complies with the provisions of this Agreement.

#### Article 4

##### *Withdrawal or Suspension of Operating Permit*

1. Each Contracting Party shall have the right to withdraw an operating permit or temporarily suspend the exercise of the rights provided for in Article 2 of this Agreement to the designated airline of the other Contracting Party or to require the fulfillment of such conditions as it deems necessary in the exercise of these rights:

a) In any case, if there is no evidence that the designated airline fulfills the conditions specified in paragraph 4 of Article 3 of this Agreement; or

b) in case of a failure by that airline to comply with the legislation and regulations of the Contracting Party granting these rights; or

av den avtalsslutande part som har beviljat rättigheterna, eller

c) flygbolaget redan är bemyndigat att bedriva trafik under ett bilateralt avtal mellan republiken Kazakstan och en annan medlemsstat i Europeiska unionen och republiken Kazakstan påvisar att flygbolaget genom att använda sig av trafiktillstånd enligt det här avtalet för en linje där en punkt i den andra medlemsstaten ingår, skulle kringgå bestämmelser om begränsningar i trafiken i det andra avtalet, eller

d) effektiv myndighetstillsyn av det flygbolag som utsetts av en avtalsslutande part utövas av en Stat som den andra avtalsslutande parten inte har ett bilateralt luftfartsavtal med och den Staten har vägrat ge trafikrättigheter till det flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten, eller

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

2. Såvida inte omedelbart återkallande, hävande eller begränsning av rättigheter enligt punkt 1 i denna artikel är nödvändiga för att förhindra överträdelser av de lagar och föreskrifter som avses ovan eller av bestämmelserna i detta avtal, ska dessa rättigheter endast utövas efter samråd med den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter i enlighet med artikel 17 i detta avtal. Sådant samråd ska ske inom 30 (trettio) dagar efter att begäran har lämnats in av avtalsslutande part om inte de avtalsslutande parterna avtalar annat.

#### Artikel 5

##### *Tillämpning av lagar och föreskrifter*

1. En avtalsslutande parts lagar och föreskrifter om ankomst till eller avgång från dess territorium för luftfartyg i internationell lufttrafik eller för drift och navigering av sådana luftfartyg ska följas av den andra avtalsslutande partens luftfartyg eller flygbolag vid ankomst till, avgång från och vistelse på detta territorium.

c) the airline is already authorized to operate the agreed services under a bilateral agreement between the Republic of Kazakhstan and another European Union member state that by exercising the traffic rights under this Agreement along the route that includes a point in another European Union member state, the said airline will be circumventing restrictions on traffic rights imposed by the said bilateral agreement; or

d) in case effective regulatory control of the designated airline of one Contracting Party is carried out by a State with which the Republic of Kazakhstan does not have a bilateral air services agreement and this State has refused to grant traffic rights to airlines designated by the other Contracting Party; or

e) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions provided for in this Agreement.

2. Unless immediate withdrawal, suspension or restriction of rights specified in paragraph 1 of this article is essential to prevent further infringement of laws and regulations or provisions of this Agreement, this right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with Article 17 of this Agreement. The said consultations shall be held within 30 (thirty) days after submitting the request by a Contracting Party unless the Contracting Parties agree otherwise.

#### Article 5

##### *Application of Laws and Regulations*

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the arrival in or the departure from the territory of its state of aircraft engaged in international air services or to the operation of these aircraft shall apply to aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party upon arrival, departure and during their stay in the specified territory.

2. En avtalsslutande parts lagar och föreskrifter om ankomst till, vistelse i eller avgång från dess territorium av passagerare, besättning, frakt eller post, såsom föreskrifter om pass, tullar, valuta och sanitära åtgärder, ska tillämpas på passagerare, besättning, frakt och post på det flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten under vistelse på dess territorium.

3. Ingen av de avtalsslutande parterna ska ge företräde till sitt eget utsedda flygbolag framom ett flygbolag som utsetts av den andra parten och som bedriver liknande internationell lufttrafik vid tillämpningen av sina lagar och föreskrifter som avses i denna artikel.

#### Artikel 6

##### *Erkännande av certifikat och tillstånd (Flygsäkerhet)*

1. En avtalsslutande part ska erkänna giltiga luftvärdighetsbevis, behörighetsbevis och tillstånd som har utfärdats eller godkänts av den andra avtalsslutande parten och som inte har förfallit för att bedriva överenskommen trafik på de linjer som specificeras i bilagan, under förutsättning att handlingarna eller tillstånden har utfärdats eller godkänts på villkor som åtminstone är likvärdiga med de normer som uppställts i enlighet med Chicagokonventionen.

2. Vardera avtalsslutande parten kan begära samråd om den andra avtalsslutande partens säkerhetsnormer vad gäller flygplatser, besättning, luftfartyg och det utsedda flygbolagets verksamhet. Om en avtalsslutande part efter ett sådant samråd finner att den andra avtalsslutande parten inte effektivt upprätthåller och administrerar säkerhetsnormer och krav för dessa områden som åtminstone är likvärdiga med de miniminormer som uppställts i enlighet med Chicagokonventionen, ska den andra avtalsparten underrättas om dessa resultat och om nödvändigheten att uppfylla dessa miniminormer, och vidta korrigerande åtgärder. Vardera avtalsslutande parten förbehåller sig rätten att vägra, återkalla eller begränsa trafikillstånd eller tek-

2. The laws and regulations of the state of one Contracting Party regulating the entry, stay in its territory and the departure of passengers, crews, cargo, mail and, in particular, regulations relating to passport, customs, currency and sanitary control, shall apply to passengers, crews, cargo and mail of aircraft of any airline designated by the other Contracting Party during their stay within the said territory.

3. Neither of the Contracting Parties may give preference to its designated airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services when fulfilling laws and regulations specified in this article.

#### Article 6.

##### *Recognition of Certificates and Licences (Aviation Safety)*

1. Airworthiness certificates, qualification certificates and certificates issued or validated by one of the Contracting Parties that have not expired shall be validated by the other Contracting Party in the operation of the agreed services on the routes specified in the Annex, provided that the requirements under which such certificates have been issued or validated comply with the standards established in accordance with the Convention.

2. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to airports, aircrew, aircraft and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that shall at least equal the minimum standards established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the need to conform with these minimum standards, and shall take appropriate corrective measures. Each Contracting Party shall reserve the right to withhold, revoke or restrict the operating or tech-

niskt tillstånd för ett eller flera flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten om den andra avtalsslutande parten inte vidtar sådana lämpliga åtgärder inom rimlig tid.

nical permit of an airline or airlines designated by the other Contracting Party if the other Contracting Party has not taken corrective measures in a timely manner.

Artikel 7

Article 7

*Luftfartsskydd*

*Aviation Security*

1. De avtalsslutande parterna bekräftar, i överensstämmelse med deras 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 deras folkrättsliga rättigheter och skyldigheter ska de avtalsslutande parterna i synnerhet handla i överensstämmelse med bestämmelserna i den i Tokyo den 14 september 1963 undertecknade konventionen rörande brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg, i den i Haag den 16 december 1970 undertecknade konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg och i den i Montreal den 23 september 1971 undertecknade konventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten.

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the safety of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on December 16, 1970 and Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971.

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

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

3. De avtalsslutande parterna ska handla i enlighet med de bestämmelser och rekommendationer om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen samt intagits som bilagor i Chicagokonventionen i den omfattning sådana bestämmelser och krav är tillämpliga för de avtalsslutande parterna. De avtalsslutande parterna ska kräva att sådana luftfartygsoperatörer vars huvudsakliga verksamhetsställe eller stadigvarande hemort är på deras territorium, samt i republiken Finlands fall, de luftfartygsoperatörer som är etablerade på dess territorium och som har en operativ licens i en-

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and specified in the Annexes to the Convention, to the extent that such provisions are applicable to states of the Contracting Parties. The Contracting Parties shall require that aircraft operators that have their place of operation or permanent residence in the territory of their state and, in case of the Republic of Finland, operators, established in its territory and having an operating license in accordance with the legislation of the European Union, as well as persons operating interna-

lighet med Europeiska unionens lagstiftning, och de som upprätthåller internationella flygplatser inom deras Stats territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser om luftfartsskydd. I detta stycke omfattar syftningar till bestämmelser om luftfartsskydd eventuella avvikelser som noterats av vidkommande avtalsslutande part. Varje avtalsslutande part ska meddela information om dess avsikt att deklarerat om avvikelser i förhållande till sådana bestämmelser i förväg till den andra avtalsslutande parten.

4. Vardera avtalsslutande parten går med på att deras luftfartygsoperatörer kan åläggas att iakttä de bestämmelser och krav om luftfartsskydd som avses i punkt 3 och som den andra avtalsslutande parten kräver vid ankomst till, avgång från samt under uppehåll inom denna andra avtalsslutande parts territorium.

Vardera avtalsslutande parten ska se till att lämpliga åtgärder tillgrips inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och deras handbagage samt vederbörligen kontrollera besättningar, gods och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning. Vardera avtalsslutande parten ska ge en välvillig behandling av en begäran från den andra avtalsslutande parten om särskilda skyddsåtgärder som kan anses vara skäliga för att bemöta ett bestämt hot.

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

6. Om en av de avtalsslutande parterna har problem med bestämmelserna om luftfartsskydd i denna artikel, kan endera avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter begära ett omedelbart samråd med den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter.

tional airports in the territory of their State, to act in accordance with such aviation security provisions. In this paragraph, references to aviation security provisions shall include any inconsistency noted by a relevant Contracting Party. Each Contracting Party shall provide the other Contracting Party with information about its intention to declare about any inconsistency in relation to such provisions in advance.

4. Each Contracting Party shall agree that the other Contracting Party may require its aircraft operators to comply with the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article as provided by the other Contracting Party for entry, exit and stay within the territory of the state of the other Contracting Party.

Each Contracting Party shall ensure that appropriate measures are taken within the territory of its state to protect aircrafts and inspect passengers and their carry-on baggage, as well as to exercise appropriate control over crews, goods and airborne stores before and during landing or loading. Each Contracting Party shall also favorably consider any request of the other Contracting Party to take special reasonable security measures in connection with a specific threat.

5. In cases of an incident or threat of an incident involving the unlawful seizure of a civil aircraft or other unlawful acts aimed against the safety of an aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities, the Contracting Parties shall assist each other by providing communications and taking appropriate measures to prevent rapidly and safely such an incident or threat thereof.

6. Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

*Befrielse från tullar och andra avgifter*

1. Vardera avtalsslutande parten undantar den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolag från tullar, inspektionsavgifter och liknande avgifter på luftfartyg som är föremål för dess tullförordningar, samt på deras reservdelar inklusive motorer, bränsle, smörjolja och tekniskt förbrukningsmaterial, förråd (däri inbegripet mat, drycker, produkter som passagerarna använder under flygning) ombord på luftfartyget och andra artiklar avsedda för användning eller som enbart används när luftfartyget är i drift eller när det underhålls.

2. Undantagen som beviljas av denna artikel (förutom kostnaderna i punkt 4 i denna artikel) ska gälla de material som avses i punkt 1 i denna artikel:

(a) som införs till den ena avtalsslutande partens territorium av eller på uppdrag av den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolag,

(b) som finns ombord ett luftfartyg från det flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten vid ankomst eller avgång från den andra avtalsslutande partens territorium,

(c) som tagits ombord ett luftfartyg från det flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten på den andra avtalsslutande partens territorium och som är avsedda att användas för att bedriva överenskommen trafik, oavsett om sådana artiklar används eller konsumeras helt inom den avtalsslutande partens territorium som beviljat undantaget, förutsatt att sådana artiklar inte överläts på den avtalsslutande partens territorium.

För material som nämns ovan ska göras tulldeklaration om de introduceras på den avtalsslutande parts territorium som beviljat undantaget.

3. trustningen ombord, liksom bränsle och smörjolja, och reservdelar som normalt finns på luftfartyg som används av en avtalsslutande parts utsedda flygbolag kan endast lastas av på den andra avtalsslutande partens territorium med tillstånd från tullmyndigheterna hos den avtalsslutande parten. Material som nämns ovan ska hållas under tullkontroll tills de åter exporteras utanför EAEU eller

*Exemption from Duties and Other Charges*

1. Each of the Contracting Parties shall exempt the designated airlines of the other Contracting Party from payment of customs duties, inspection fees and other similar charges to aircraft subject to the customs regulations of that Contracting Party, as well as their spare parts, including engines, fuel, lubricants and consumable technical supplies, accessories (including food, beverages, products for use by passengers during the flight) that are on board of the aircraft, and other items intended for use or used solely in connection with the operation or maintenance of aircraft.

2. The exemptions granted by this Article (except for costs as per paragraph 4 of this Article) shall apply to the materials specified in paragraph 1 of this Article:

(a) imported into the territory of one Contracting Party or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party;

(b) left on the board of an aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

(c) taken on the board of an aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, on the condition that such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

Materials mentioned above, if imported into the territory of Contracting Party giving the exemption, shall be subject to customs declaration.

3. Board equipment, as well as the fuel and lubricants, spare parts that are on the board of an aircraft of the designated airline or airlines of a 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. Such materials shall be placed under the customs control until their re-export outside the territory of the

Finlands territorier eller genomgår tullförfarandena.

4. Avgifter i samband med underhåll, lagring och tulldeklaration kan endast debiteras i enlighet med nationell lag och föreskrifter i den avtalsslutande parten i den utsträckning avgifterna baseras på de faktiska kostnaderna för att tillhandahålla dessa tjänster enligt det som anges i artikel 15 i detta avtal.

Artikel 9

*Transportkapacitet*

1. De avtalsslutande parternas utsedda flygbolag ska ha rättvisa och lika möjligheter att bedriva den trafik som avtalats genom detta avtal.

2. Alla kommersiella frågor om kapacitet, frekvens eller luftfartygstyp i den överenskommen trafik som anges i bilagan till detta avtal ska avtalas mellan de båda avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter.

Artikel 10

*Tariffer*

1. De tariffer som tillämpas mellan de två avtalsslutande parternas territorium ska fastställas så att de är skäliga med nödvändigt beaktande av alla relevanta faktorer, inbegripet kostnaderna för transport, användarnas fördel, en skälig vinst, serviceklass, och när det bedöms lämpligt, de tariffer som tillämpas av andra flygbolag på hela eller delar av linjerna.

2. Om luftfartsmyndigheterna i ena eller båda avtalsslutande parterna ej samtycker till en etablerad tariff, ska huvudsyftet vara följande:

- a) att förhindra underprissättning eller diskriminerande tariffer eller praxis,
- b) att skydda konsumenter från priser som är oskäligt höga eller begränsande på grund av missbruk av en dominerande ställning, och
- c) att skydda flygbolagen från priser som är konstlat låga på grund av direkta eller indirekta statliga bidrag, och
- d) att skydda flygbolagen från priser som är låga, där det existerar bevis för att det finns

EAEU or Finland or their placement under the customs procedures.

4. Fees related to maintenance, storage and customs declaration shall be charged in accordance with the national legislations of the states of the Contracting Parties only to the extent that the charges are based on the actual costs of providing these services, as specified by article 15 of this Agreement.

Article 9

*Transportation Capacity*

1. The designated airline or airlines of the Contracting Parties shall enjoy fair and equal opportunities during the operation of the agreed services covered by this Agreement.

2. All commercial issues concerning capacity, frequency or type of aircraft for the operation of the agreed services specified in the Annex to this Agreement shall be agreed between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 10

*Tariffs*

1. The tariffs applicable between the territories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels, with due regard being paid to all relevant factors including the cost of transportation, interest of users, reasonable profit, class of service and, if necessary, tariffs of other airlines operating over whole or part of the routes.

2. If the aeronautical authorities of one or any of the Contracting Parties will express their disagreement with established tariffs, the primary objectives shall be:

- a) prevention of predatory or discriminatory tariffs or practices;
- b) protection of consumers from prices that are unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position; and
- c) protection of airlines from artificially reduced prices because of direct or indirect governmental subsidies; and
- d) protection of airlines from undervalued prices evidently aimed at eliminating competition.

3. The tariffs mentioned in paragraph (1) of

en avsikt att undanröja konkurrens.

3. Tarifferna som avses i punkt 1 i artikeln ska lämnas in till vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter minst 60 (sextio) dagar före den föreslagna tidpunkten för deras införande.

4. Om endera avtalsslutande part tror att något pris är oförenligt med bestämmelserna i punkt 1 i denna artikel, ska parten begära samråd och så snart som möjligt underrätta den andra avtalsslutande parten om anledningen till missnöjet. Dessa samråd ska hållas inom 30 (trettio) dagar från det att begäran inkommit, och parterna ska samarbeta med att dela ut information som är nödvändig för en rimlig resolution.

the Article shall be sent to the aeronautical authorities of both Contracting Parties, at least 60 (sixty ) days before the proposed date of their introduction.

4. If one Contracting Party believes that any tariff is inconsistent with the provisions set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 (thirty) days after receipt of the request, and the parties shall cooperate in sharing information necessary for reasoned resolution of the issue.

#### Artikel 11

##### *Representation av flygbolaget*

1. Det eller de flygbolag som utsetts av en avtalsslutande part ska på grundval av ömsesidighet ha rätt att på den andra avtalsslutande partens territorium införa och upprätthålla sin representation och kommersiell, drifts- och teknisk personal som krävs i samband med att den överenskomna trafiken bedrivs.

2. Om den ena avtalsslutande partens utsedda flygbolag så önskar kan dessa personalbehov tillfredsställas av dess egen personal eller genom att anlita andra organisationer, företag eller flygbolag inom den andra avtalsslutande partens territorium som har behörighet att utföra sådana tjänster inom den avtalsslutande partens territorium.

3. Representationen och personalen ska vara underställda de lagar och föreskrifter som gäller för den andra avtalsslutande parten, och i överensstämmelse med dessa lagar och föreskrifter ska båda avtalsslutande parter på grundval av ömsesidighet och så snart som möjligt hjälpa till att skaffa de nödvändiga anställningstillstånd, besöksvisum eller motsvarande dokument för representationen och personalen som avses i punkt 1 i denna artikel.

#### Artikel 12

##### *Kommersiella aktiviteter och överföring av*

#### Article 11

##### *Airline Representations*

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall have the right, on the basis of reciprocity, to send and to maintain in the territory of the other Contracting Party their representations and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

2. On the choice of the designated airline or airlines of one Contracting Party these staff requirements may be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. Representations and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, assist in obtaining necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents by representations and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

#### Article 12



*medel*

1. Vardera avtalsslutande partens utsedda flygbolag ska ha rätt att i enlighet med den andra avtalsslutande partens nationella lagar och föreskrifter sälja transport på sina egna transporthandlingar i sina kontor på den andra avtalsslutande partens territorium och utse vederbörligen bemyndigade ombud.

2. Vardera avtalsslutande part ska bevilja den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolag rätt att fritt överföra överskottet av inkomsterna över utgifterna som ett sådant flygbolag i sitt territorium tjänat i samband med att den överenskomna trafiken bedrivs. När förfarandet för sådana överföringar styrs av en speciell överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna, ska sådana överenskommelser tillämpas. Om en sådan överenskommelse saknas eller den saknar tillämpliga bestämmelser, ska överföringen genomföras i konvertibel hårdvaluta enligt den officiella växelkursen i enlighet med de avtalsslutande parternas valutabestämmelser.

Artikel 13

*Samarbetsavtal*

Vardera avtalsslutande partens utsedda flygbolag som innehar nödvändiga tillstånd för att bedriva den överenskomna lufttrafiken kommer att ha rätt att bedriva och/eller erbjuda den överenskomna trafiken på de fastställda linjerna eller på avsnitt av linjerna genom olika samarbetsavtal såsom koddelning, platskvoter, samriskföretag eller andra samarbetsformer med ett eller flera av den andra avtalsslutande partens flygbolag, förutsatt att sådana flygbolag innehar lämpliga tillstånd att bedriva trafik på linjerna och avsnitten i fråga.

Artikel 14

*Intermodal frakttransport*

Utan hinder av andra bestämmelser i detta avtal, ska flygbolag och företag som indirekt

*Commercial Activities and Transfer of Funds*

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation services on the basis of their own transportation documents in their offices in the territory of the other Contracting Party and appoint duly authorised agents in accordance with national laws and regulations of the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of local income over local expenditure earned by such airline in its territory in connection with the operation of the agreed services. If the procedure for such transfers is governed by special agreements between the Contracting Parties, then the provisions of these agreements shall be applied. In the absence of such agreements or relevant provisions therein, the transfer shall be carried out in hard convertible currency at the official exchange rate in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Parties.

Article 13

*Cooperative Arrangements*

The designated airlines of each Contracting Party that hold the required authorizations to operate the agreed air services shall be entitled to operate and/or offer the agreed services on the specified routes or in any of the sections of those routes on the basis of different cooperative arrangements such as code-sharing, blocked-space, joint venture or other ways of cooperation with an airline of airlines of the other Contracting Party on the condition that such airlines hold the appropriate authorizations to operate the routes or sections concerned.

Article 14

*Intermodal Cargo Transportation*

Notwithstanding any other provisions of this Agreement, airlines and indirect provid-

tillhandahåller flygfrakttransporter tillåtas att utan begränsningar välja landtransportsätt för distribution av flygfrakt till och från punkter inom den andra avtalsslutande partens territorium eller i tredjeland, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter enligt tillämpliga lagar och föreskrifter att transportera flygfrakt som inte har förtullats. Sådan flygfrakt ska, oavsett om det fraktas till lands eller med luftfartyg, kunna presenteras vid flygplatsens tullkontor för tullbehandling och använda dess fraktbehandlingstjänster. Flygbolag får utföra sina egna landtransporter eller ingå avtal om sådana med andra landtransportföretag, inbegripet markfordon av andra flygbolag och företag som indirekt tillhandahåller flygfrakttransporter. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet luft- och landtransport, förutsatt att befraktarna på behörigt sätt informeras om sådana transporter.

ers of air cargo transportation services of both Contracting Parties shall be permitted to employ any land transportation for air cargo delivery to or from points in the territories of the Contracting Parties or third countries including transport to and from all airports with customs facilities, and including, if necessary, the right to transport bonded air cargo in accordance with applicable laws and regulations. Such air cargo, whether moving by land or by air, shall have access to airport customs and cargo handling facilities. Airlines may at its discretion perform their own land transportation or to carry it out through arrangements with other land carriers, including land vehicles of other airlines and indirect providers of air cargo transportation services. Such intermodal cargo services may be offered on the basis of single tariff for the air and land transportation combined, on the condition that shippers are properly informed about such transportation.

Artikel 15

*Avgifter*

1. Avgifter och andra kostnader för användningen av vardera flygplats, inklusive dess utrustning, tekniska och andra inrättningar och tjänster, liksom kostnader för användningen av anläggningar för flygtrafik-tjänster, kommunikationsanläggningar och tjänster ska fastställas i enlighet med de pris och tariffer som fastställts av vardera avtalsslutande parten.

2. En avtalsslutande parts utsedda flygbolag ska inte betala högre avgifter för användningen av den andra avtalsslutande partens utrustning och tjänster än den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolag och/eller något annat utländskt flygbolag som bedriver liknande internationell luftfart.

Article 16

*Statistiska uppgifter*

En avtalsslutande parts luftfartsmyndighet-

Article 15

*Fees*

1. Fees and other charges for the use of each airport including its equipment, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services shall be made in accordance with the rates and tariffs established by each Contracting Party.

2. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall not pay higher fees than those imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party and/or on any other foreign airlines operating similar international services, for the use of equipment and services of other Contracting Party.

Article 16

*Statistical Data*

The aeronautical authorities of one Con-

er ska på begäran förse den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter med sådana statistiska och andra uppgifter som skäligen kan krävas för granskning av den kapacitet som erbjuds inom den överenskomna trafiken.

Artikel 17

*Samråd*

1. De avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter ska i en anda av nära samarbete tidvis samråda med varandra för att säkerställa genomförandet av bestämmelserna i detta avtal och dess bilaga och en tillfredsställande efterlevnad av dem, och ska också konsultera varandra vid behov för att göra modifieringar.

2. Den ena avtalsslutande parten kan begära samråd, som kan genomföras genom diskussion eller per brev, och ska inledas inom 60 (sextio) dagar efter den dag begäran framförts, ifall inte båda avtalsslutande parterna kommer överens om en förlängning av denna frist.

Artikel 18

*Twistlösning*

1. Om det uppkommer meningsskiljaktighet mellan de avtalsslutande parterna om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, ska de avtalsslutande parterna i första hand försöka avgöra den genom underhandlingar.

2. Om de avtalsslutande parterna inte når en överenskommelse genom underhandlingar, kan de komma överens om att hänskjuta meningsskiljaktigheten till en viss person eller ett visst organ för avgörande, eller på någondera avtalsslutande partens begäran underställa den en skiljedomstol, bestående av tre skiljemän. Vardera avtalsslutande parten utser en skiljeman och de två sålunda utsedda utser en tredje som inte är medborgare i endera avtalsparts stat, varvid den tredje skiljemannen är skiljedomstolens ordförande. Vardera avtalsslutande parten ska utse en skiljeman inom 60 (sextio) dagar räknat från den dag då den ena avtalsslutande parten av den andra emottagit en på diplomatisk väg framställd begäran om biläggande av me-

tracting Party shall reasonably provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request with statistical data and other information like that for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services.

Article 17

*Consultation*

1. In the spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and its Annex, and, if necessary, shall also carry out consultations to introduce modifications.

2. Any Contracting Party have the right to request consultations through negotiations or correspondence and they shall begin within the period of 60 (sixty) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to extend this period.

Article 18

*Settlement of Disputes*

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for settlement to some individual or legal entity, or any Contracting Party may request to submit the dispute to arbitration court of three arbitrators. Each Contracting Party shall nominate one of the arbitrators and the third one, who is not a citizen of the Contracting Parties, shall be appointed by the two arbitrators, and shall act as the president of the arbitration court. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 (sixty) days from the date of receipt by any Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed

ningsskiljaktigheten, och den tredje skiljemannen ska utses inom följande period av 60 (sextio) dagar efter det att de två första skiljemännen utses. Om någondera avtalsslutande parten inte utser en skiljeman inom utsatt tid, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den angivna perioden, kan ordföranden för Internationella civila luftfartsorganisationens råd ombes av någondera avtalsslutande parten att utse en skiljeman eller skiljemän. Om ICAO:s ordförande är medborgare i avtalsslutande stat eller av annat skäl inte kan uppfylla denna funktion ska viceordföranden för ICAO uppfylla samma roll.

3. De avtalsslutande parterna ska iakttäva varje beslut som fattats med stöd av punkt 2 i denna artikel.

4. Om, i något fall, endera avtalsslutande part underlåter att efterleva de beslut som fattats med stöd av punkt 2 i denna artikel, har den andra parten rätt att begränsa eller återkalla den brytande partens rättigheter enligt detta avtal för hela perioden för överträdelserna.

#### Artikel 19

##### *Ändring av avtalet*

1. Om en avtalsslutande part anser att en ändring av någon bestämmelse i detta avtal är önskvärd, kan denna part begära samråd i frågan med den andra avtalsslutande parten. Sådant samråd, som kan genomföras mellan luftfartsmyndigheter genom diskussion eller per brev, ska inledas inom 60 (sextio) dagar efter den dag begäran framförts, ifall inte båda avtalsslutande parterna kommer överens om en förlängning av denna frist. Ändringar som överenskommit vid sådana samråd ska godkännas av vardera avtalsslutande parten i enlighet med dess rättsliga förfaranden och de träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att dessa förfaranden har iakttagits.

2. Införande av ändringar av bilagan kan beslutas mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter. Sådana ändringar träder i kraft i enlighet med vad som överenskommit dessa myndigheter emellan.

within a period of 60 (sixty) days after the appointment of the first two arbitrators. If any of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by any Contracting Party to make appointments. If the president of the ICAO is the citizen of contracting state or by the other reasons is not able to implement the attempted functions, then the first vice-president of the ICAO is able to provide the necessary appointment.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision reached under paragraph 2 of this Article.

4. In any case, if one Contracting Party fails to comply with any decision reached under paragraph 2 of this Article, then the other Contracting Party may limit or withdraw some rights of the violating Contracting Party given by this Agreement within the whole period of the non-compliance.

#### Article 19

##### *Introduction of Modifications*

1. If one of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it has the right to request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be carried out between the aeronautical authorities through negotiations or correspondence, shall begin within a period of 60 (sixty) days from the date of the request unless both Contracting Parties agree to extend this period. Any modifications to the agreements 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 by an exchange of diplomatic notes that these procedures have been complied with.

2. Introduction of modifications to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such modifications shall become effective as agreed between the aeronautical au-

thorities.

Artikel 20

*Multilateral avtal*

Detta avtal jämte bilagor kommer att ändras så att de överensstämmer med multilaterala avtal som båda de avtalsslutande parterna deltar i.

Artikel 21

*Uppsägning av avtalet*

En avtalsslutande part kan när som helst skriftligen underrätta den andra avtalsslutande parten på diplomatisk väg om sitt beslut att säga upp detta avtal. Sådan underrättelse ska samtidigt skickas till Internationella civila luftfartsorganisationen. Detta avtal ska upphöra att gälla 12 (tolv) månader efter den dag då den andra avtalsslutande parten tog emot nämnda underrättelse, om inte underrättelsen om uppsägning återkallas genom överenskommelse innan utgången av denna period. Erkänner inte den andra avtalsslutande parten mottagandet av underrättelsen, anses denna vara mottagen 14 (fjorton) dagar efter det att underrättelsen togs emot av Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 22

*Registrering*

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

Artikel 23

*Ikraftträdande*

Detta avtal träder i kraft inom 30 (trettio) dagar efter den dag då den sista av de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat den andra att alla de interna förfaranden som behövs för ikraftträdandet av detta avtal enligt vardera avtalsslutande parten har slutförts.

Article 20

*Multilateral Agreement*

This Agreement and its Annexes will be amended so as to conform with any multilateral agreement, participated by both Contracting Parties.

Article 21

*Termination of Agreement*

Each Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement will be terminated 12 (twelve) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party the notice shall be deemed to have been received 14 (fourteen) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 22

*Registration*

This Agreement and any modifications and amendments thereto shall be registered in the International Civil Aviation Organization.

Article 23

*Entry into force*

This Agreement shall enter into force in 30 (thirty) days after the date of receipt by one of the Contracting Parties through diplomatic channels of the last written notification confirming that all the internal procedures required for its entry into force have been completed by the other Contracting Party.

## RP 115/2018 rd

### Artikel 24

Avtalet mellan regeringen för republiken Finland och regeringen för republiken Kazakstan om luftfart från 7 februari 1996 upphör att gälla i och med ikraftträdandet av detta avtal.

De avtalsslutande parterna ska informera den Internationella civila luftfartsorganisationen om beslutet att avbryta implementeringen av avtalet mellan regeringen för republiken Finland och regeringen för republiken Kazakstan om luftfart av 7 februari 1996.

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

UPPRÄTTAT i två exemplar i Astana, Kazakstan den \_\_\_\_\_ 2018 på finska, svenska, engelska, kazakiska och ryska, varav samtliga har likvärdig giltighet.

Vid avvikande tolkningar ska texten på engelska ha företräde.

Mikko Kivikoski

För Republiken Finlands regering

Zhenis Kassymbek

För Republiken Kazakstans regering

### Article 24

The Agreement between the Government of the Republic of Finland and Government of the Republic of Kazakhstan on Air Services dated 7 February 1996 shall cease to be effective after the entry into force of this Agreement.

The Contracting Parties shall inform the International Civil Aviation Organization about its decision to stop the implementation of the Agreement between the Government of the Republic of Finland and Government of the Republic of Kazakhstan on Air Services dated 7 February 1996.

In witness whereof the representatives of both governments, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Astana, Kazakhstan on this 16<sup>th</sup> of May 2018 in the Finnish, Kazakh, Swedish, English and Russian languages, all texts being equally authentic.

In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Mikko Kivikoski

For the Government of the Republic of Finland

Zhenis Kassymbek

For the Government of the Republic of Kazakhstan

**BILAGA TILL AVTALET  
MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH  
REPUBLIKEN KAZAKSTANS REGERING OM LUFTFART**

Tabell över flyglinjer

Linjer som flygbolag utsedda av Finland kan trafikera:

Orter i Finland – mellanliggande orter – orter i Kazakstan – orter bortom destinationsorten.  
Linjer som flygbolag utsedda av Kazakstan kan trafikera:

Orter i Kazakstan – mellanliggande orter – orter i Finland – orter bortom destinationsorten.

1. En parts utsedda flygbolag kan trafikera till mellanliggande orter och/eller orter som ligger bortom destinationsorten utan att utöva rättigheter enligt femte friheten.

2. Parternas luftfartsmyndigheter kan enas om att utöva rättigheterna enligt femte friheten.

3. Vardera partens flygbolag får på vilken som helst eller alla av sina flygningar avstå från att landa på vilken som helst av de orter som finns på ovan fastställda linjer och trafikera till dem oavsett ordningsföljd, förutsatt att trafiken på dessa linjer börjar inom territoriet för den part som utsett flygbolaget eller flygbolagen.

**Annex to Air services agreement  
between the Government of the Republic of Finland and  
the Government of the Republic of Kazakhstan**

**Route Schedule**

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

Points in Finland – intermediate points – points in Kazakhstan – points beyond.

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

Points in Kazakhstan – intermediate points – points in Finland – points beyond.

1. Any intermediate points and / or points beyond may be serviced by the designated airline or airlines of both Contracting Parties without using the Fifth Freedom of the Air.
2. The use of the Fifth Freedom of the Air is the subject of a separate agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
3. The designated airlines of the Contracting Parties may on any or all flights omit stops at any points on the routes specified above, and may serve points in any order provided that the agreed services on these routes begin in the territory of the Contracting Parties designating the airline or airlines.