

Hallituksen esitys eduskunnalle lentoliikenteestä Kazakstanin kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Suomen tasavallan ja Kazakstanin tasavallan välisen lentoliikennesopimuksen sekä lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Sopimuksen voimaansaattaminen tukee hallituksen kärkihanketta säädösten sujuvoittamisesta. Sopimus edistää kilpailukykyä elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla sekä avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Suomen ja Kazakstanin välillä.

Sopimus on luonteeltaan kahdenvälinen lentoliikennesopimus, jossa sovitaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä osapuolet voivat nimetä lentoyhtiöitä käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään lentoyhtiöiden oikeuksista ja velvollisuuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Lisäksi sopimus sisältää kansainvälisen käytännön mukaiset vapautukset tietyistä veroista, tulleista ja muista maksuista kansainvälisen lentoliikenteen osalta. Sopimuksella pyritään vapauttamaan lentoliikennemarkkinoiden toimintaa. Sopimuksessa Suomen nimeämät lentoyhtiöt saavat rahti- ja matkustajaliikenteen osalta oikeuden liikennöidä Suomesta Kazakstaniin sen mukaan kuin ilmailuviranomaisten välillä sovitaan tarkemmin reiteistä. Vastaavat oikeudet myönnetään Kazakstanin nimeämille lentoyhtiöille.

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti sopimuksen kanssa. Sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun kummankin osapuolen sisäiset menettelyt on täytetty. Osapuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten vaatimusten täyttämistä diplomaattinootteja vaihtamalla. Sopimus tulee voimaan 30 (kolmenkymmenen) päivän kuluessa siitä, kun jälkimmäinen osapuoli on vastaanottanut ilmoituksen.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 NYKYTILA.....	3
2 EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ.....	3
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	4
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	4
5 ASIAN VALMISTELU.....	4
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	5
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	6
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN.....	6
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	8
3 VOIMAANTULO.....	8
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	8
4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä.....	9
4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.....	9
4.3 Käsittelyjärjestys.....	12
LAKIEHDOTUS.....	13
Laki lentoliikenteestä Kazakstanin kanssa tehdystä sopimuksesta.....	13
SOPIMUSTEKSTI.....	14

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

Suomen ja Kazakstanin välinen lentoliikenne on toistaiseksi ollut verraten vähäistä. Suomella on voimassa aikaisempi lentoliikennesopimus Kazakstanin kanssa vuodelta 1996 (SopS 98/1998), jonka sisältämiä rajoituksia uudella sopimuksella on poistettu. Finnair on lentänyt suoria lentoja Helsinki-Vantaan ja Astanan välillä kesäkausina 2017 ja 2018 perustuen viranomaisten välisiin järjestelyihin.

Kazakstanissa on 16 kansainvälistä lentoasemaa. Näistä vilkkaimpiin kuuluu pääkaupunki Astanassa sijaitseva kansainvälinen lentokenttä nimeltä Nursultan Nazarbayev International Airport sekä Almatyssa sijaitseva Almaty International Airport. Tärkeimpiin Kazakstanissa toimiviin lentoyhtiöihin kuuluu Air Astana.

Suomi ja Kazakstan parafoivat 23 päivänä lokakuuta 2015 Antalyassa pidettyjen kahdenvälisten lentoliikenneneuvottelujen päätteeksi maiden välisen lentoliikennesopimuksen. Sopimus allekirjoitettiin 16 päivänä toukokuuta 2018 Astanassa.

2 EU:n lainsäädäntö

Jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiä kansainvälisiä lentoliikennesuhteita on perinteisesti säännelty kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla, niiden liitteillä ja muilla asiaan liittyvillä kahdenvälisillä ja monenvälisillä järjestelyillä. Euroopan unionin tuomioistuimen asioissa C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 ja C-476/98 antamien tuomioiden mukaan unionilla on yksinomainen toimivalta tällaisten sopimusten tiettyjen kysymysten osalta. Tuomioiden johdosta kaikki jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden nykyiset kahdenväliset sopimukset, joihin sisältyy unionin oikeuden vastaisia määräyksiä, on muutettava tai korvattava uusilla, unionin oikeuden mukaisilla sopimuksilla.

Koska lentoliikennesopimusten määräykset kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan, Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet asetuksen (EY) N:o 847/2004 jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisen lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (jäljempänä ulkosuhdeasetus). Asetuksella on perustettu jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyömenettely sen varmistamiseksi, että sopimukset ovat sopusoinnussa unionin lainsäädännön kanssa. Jäsenvaltion tulee ennakolta ilmoittaa komissiolle aikeistaan aloittaa neuvottelut kolmannen maan kanssa sekä tiedot siitä, mitä sopimuksen määräyksiä neuvottelut koskevat ja mikä on neuvottelujen tavoite sekä kaikki muut merkitykselliset tiedot. Komissio kutsutaan tarvittaessa osallistumaan neuvotteluihin tarkkailijana. Asetuksen mukaan jäsenvaltio voi tehdä kolmannen maan kanssa lentoliikennesopimuksen, jos sopimus sisältää asetuksessa tarkoitetut, jäsenvaltioiden ja komission yhteisesti laatimat ja vahvistamat vakiolausekkeet, jotka varmistavat sen, että jäsenvaltioiden lentoyhtiöitä kohdellaan tasapuolisesti. Ulkosuhdeasetuksen mukaan jäsenvaltioiden on tehdessään kolmansien valtioiden kanssa lentoliikennesopimuksen ilmoitettava neuvottelutuloksesta komissiolle. Komissio antaa luvan sopimuksen tekemiseen, jos sopimus sisältää asiaankuuluvat vakiolausekkeet. Jos sopimus ei sisällä vakiolausekkeitä, käsitellään sopimus ulkosuhdeasetuksen mukaisessa komitologiamenettelyssä, edellyttäen ettei sopimuksesta ole haittaa unionin yhteisen lentoliikennepolitiikan tavoitteelle ja tarkoitukselle. Jäsenvaltio voi soveltaa sopimusta tilapäisesti, kunnes kyseinen menettely on johtanut tulokseen.

Suomi on asetuksen mukaisesti ilmoittanut neuvottelutuloksesta komissiolle 4 päivänä lokakuuta 2016. Komissio ei ole ilmoittanut muutostarpeista. Sopimus on vastaava kuin Luxemburgin ja Kazakstanin välinen lentoliikennesopimus, jonka komissio hyväksyi 28 päivänä maaliskuuta 2014. Sopimus sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Artiklat 1—5, 9—24 ja liite kuuluvat kokonaan tai osin jäsenvaltion toimivaltaan. Jäljempänä esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa on käyty läpi unionilainsäädäntöä ja kansallista lainsäädäntöä sopimuksen määräysten osalta.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Hallituksen esityksen tavoitteena on saattaa Suomen ja Kazakstanin välinen lentoliikennesopimus voimaan. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ehdotetaan saatettavaksi voimaan niin sanotulla blankettilailla, jonka voimaantulosta säädetään blankettiasetuksella.

Sopimuksella mahdollistetaan lentoliikennesuhteiden ja -markkinoiden jatkaminen ja kehittäminen maiden välillä. Sopimus on luonteeltaan kahdenvälinen lentoliikennesopimus, jossa sovitetaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä osapuolet voivat nimetä lentoliikenteen harjoittajia käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään lentoliikenteen harjoittajien oikeuksista ja velvollisuuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Sopimuksen määräykset tarjoavat molempien maiden liikenteen harjoittajille vastavuoroisen vapauden lentoliikenteen harjoittamiseen maiden välillä ja niiden kautta sekä niistä kolmannen maahan sen mukaan kuin ilmailuviranomaisten välillä sovitaan tarkemmin reiteistä.

4 Esityksen vaikutukset

Sopimuksella ei ole valtion talousarvioon ulottuvia vaikutuksia. Lentoliikennesopimus on elinkeinoelämän edun mukainen, koska säännölliset lentoyhteydet mahdollistavat viennin kasvun ja tukevat suomalaisten yritysten kilpailukykyä. Lentoliikenteen Suomen ja Kazakstanin välillä odotetaan lisääntyvän, mutta pysyvän kokonaismäärältään sen verran vähäisenä, ettei sopimuksella ole merkittäviä lyhyen aikavälin yritysvaikutuksia.

Esityksellä ei ole välittömiä ympäristövaikutuksia. Lentoliikenteen määrän olennaisella kasvulla voisi olla jonkin verran paikallisia vaikutuksia lentomelun ja muiden lentoliikenteen päästöjen kasvuun.

Esityksellä ei ole merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan tai kansallisen tason organisaatio- tai henkilöstövaikutuksia.

5 Asian valmistelu

Suomi ja Kazakstan neuvottelivat kahdenvälisestä lentoliikennesopimuksesta Antalyassa 23 päivänä lokakuuta 2015, ja sopimus parafoitiin neuvottelujen yhteydessä. Suomi on asetuksen mukaisesti ilmoittanut neuvottelutuloksesta komissiolle 4 päivänä lokakuuta 2016. Komissio ei ole ilmoittanut muutostarpeista. Sopimus on vastaava kuin Luxemburgin ja Kazakstanin välinen lentoliikennesopimus, jonka komissio hyväksyi 28 päivänä maaliskuuta 2014. Sopimus allekirjoitettiin 16 päivänä toukokuuta 2018 Astanassa.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot ulkoministeriöltä, oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Liikennevirastolta, Liikenteen turvallisuusvirastolta sekä lentoliikenneverkoston jäseniltä, joi-

HE 115/2018 vp

hin kuuluu jäseniä puolustusministeriöstä, sisäministeriöstä, Suomen pysyvistä edustustosta Euroopan unionissa, Keskuskauppakamarista, Business Finlandista, Finaviasta, Rajavartiolaiksesta, Finnairista, Nordic Regional Airlinesista, Air Navigation Services Finland Oy:stä, Board of Airline Representatives in Finlandista, työ- ja elinkeinoministeriöstä ja Kuluttajaliitosta.

Lausunnossaan Finnair Oyj kannattaa sopimuksen hyväksymistä ja voimaansaattamista.

Lausunnossaan Keskuskauppakamari puoltaa hallituksen esitystä ja toteaa sen olevan elinkeinoelämän edun mukainen.

Ulkoministeriö totesi lausunnossaan puoltavansa esitystä. Ulkoministeriö esitti lakitekniisiä korjausesityksiä lakiehdotuksen yksityiskohtaisiin perusteluihin. Ulkoministeriön esittämät täsmennysehdotukset on otettu sellaisenaan huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Liikenteen turvallisuusvirasto piti esitystä asianmukaisena. Virasto on ollut mukana sopimusneuvotteluissa ja sen näkemykset on otettu huomioon hallituksen esityksessä jo valmisteluvaiheessa.

Työ- ja elinkeinoministeriö totesi lausunnossaan lentoliikennesopimuksen olevan elinkeinoelämän edun mukainen ja avaavan uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Suomen ja Kazakstanin välillä. Työ- ja elinkeinoministeriö ehdotti täsmennystä kilpailulain viittaamiseen, jotka on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Muilla lausuntopyynnön saaneilla ei ollut lausuttavaa esityksestä.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Liikenteen palveluista annetun lain kolmanteen vaiheeseen liittyvä hallituksen esitys on parhaillaan valmisteltavana. Laissa muutetaan tässä hallituksen esityksessä viitattuja pykälänumeroita. Sen lisäksi on otettu huomioon eduskunnan käsiteltävänä oleva virastouudistusta koskeva hallituksen esitys (HE 61/2018 vp), siltä osin kuin se koskee toimivaltaista ilmailuviranomaista.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen johdanto-osassa Suomi ja Kazakstan toteavat muun muassa tahtovansa edistää maiden välisen lentoliikenteen tarjontaa. Ne toteavat tahtovansa varmistaa lentoturvallisuuden korkean tason.

Sopimuksen artikloista 1 artiklan f kohta, 3 artiklan 4 kohta, ja 4 artiklan 1 kohdan a-alkohta ovat EU-mallilausekkeiden mukaiset. Sopimuksen 4 artiklan 1 kohdan c ja d -alakohdat, 7 artiklan 3 kohta ja 10 artikla perustuvat EU-suosituslausekkeisiin.

1 artikla. *Määritelmät.* Artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt keskeiset käsitteet. Määritelmät perustuvat Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n mallilausekkeisiin.

2 artikla. *Oikeuksien myöntäminen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallien mukaisesti molempien maiden liikenteen harjoittajille vastavuoroisesti oikeudesta matkustajien, rahdin ja postin kuljettamiseen maiden yli, niiden välillä ja niiden kautta sekä niistä kolmanteen maahan. Reiteistä määrätään tarkemmin sopimuksen liitteessä. Kansainvälisen käytännön mukaisesti artiklassa kielletään kabotaasi eli liikennöinti toisen osapuolen alueella sijaitsevien pisteiden välillä.

3 artikla. *Lentoyhtiöiden nimeäminen ja liikennöintilupien myöntäminen.* Artiklassa määrätään, että osapuoli voi nimetä lentoyhtiön hoitamaan sovittua liikennettä kirjallisella ilmoituksella toiselle osapuolelle. Artiklan 4 kohta on EU-mallilausekkeen mukainen ja mahdollistaa Suomeen sijoittautuneen EU-yhtiön nimeämisen harjoittamaan liikennettä Suomesta. Artiklassa määrätään, että nimetyt lentoyhtiöt ovat jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alaisia. Lentoyhtiön tultua nimetyksi ja sen saatua liikennöintiluvan se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen, edellyttäen että se noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä. Suomessa säännökset liikennöintiluvan myöntämisestä ja siihen liittyvästä kansallisesta viranomaistoimivallasta ovat liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II osan 12 luvussa.

4 artikla. *Liikennöintiluvan peruuttaminen kokonaan tai määräajaksi.* Artiklan mukaan osapuoli voi peruuttaa liikennöintiluvan tai rajoittaa sitä, jos se ei ole vakuuttunut siitä, että 3 artiklan 4 alakohta täyttyy, jos lentoyhtiö on laiminlyönyt soveltuvien lakien ja määräysten noudattamisen, tai lentoyhtiö muuten laiminlyö sopimuksen ehtoja. Artiklan 1 a-alkohta on EU-mallilausekkeen mukainen. Artiklan 1 c- ja d -alakohdissa on estetty liikenneoikeuksien käyttö tilanteissa, joissa se ei ole Kazakstanille vastavuoroisesti mahdollista toisen EU-maan kanssa tehdyn lentoliikennesopimuksen tai sen puuttumisen takia. Kohta on EU-suosituslausekkeen mukainen. Ellei luvan peruuttaminen tai liikenneoikeuksien rajoittaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta ei saa käyttää ennen kuin toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu 17 artiklan mukaisesti.

5 artikla. *Lakien ja määräysten soveltaminen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti tarvittavien kansallisten lakien ja määräysten soveltamisesta kansainvälisessä lentoliikenteessä kyseisen maan alueella, läpikulkuliikenteen yksinkertaistetusta tarkastuksista ja lentoyhtiöiden tasavertaisesta kohtelusta.

6 artikla. *Lupien ja todistusten tunnustaminen (Lentoturvallisuus).* Artiklan 1 alakohdassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti osapuolten velvollisuudesta tunnustaa toisen osapuolen myöntämät luvat ja todistukset. Artiklan 2 alakohdassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti

toimista, joihin toinen osapuoli voi ryhtyä havaittuaan turvallisuuspuutteen tai muuten tarvetta neuvotella turvallisuusmääräyksistä toisen osapuolen kanssa.

7 artikla. *Ilmailun turvaaminen.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklassa viitataan kansainvälisiin ilmailun turvaamista koskeviin sopimuksiin, joihin molemmat osapuolet ovat liittyneet ja määrätään menettelyistä ilmailun turvallisuuden takaamiseksi ja turvapuutteisiin puuttumisesta. Artiklan kohta 3 on EU-suosituslausekkeen mukainen.

8 artikla. *Vapautus veroista ja muista maksuista.* Artikla sisältää määräykset vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista lentoliikenteessä ICAO:n mallin mukaisesti.

9 artikla. *Liikennekapasiteetti.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan osapuolten on annettava lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet lentoliikenteen harjoittamiseen. Artiklan 2 kohdan mukaan kaikista kapasiteettia, vuorotiheyttä ja ilma-aluksen tyyppiä koskevista asioista tulee sopia osapuolten ilmailuviranomaisten kesken.

10 artikla. *Tariffit.* ICAO:n ja EU:n mallin mukaisesti artiklan mukaan osapuolten on annettava jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista. Hinnoitteluun saadaan puuttua vain kilpailua vääristävien hintojen tai käytäntöjen estämiseksi. Artiklan 3 kohdassa määrätään hintojen ilmoittamisesta ilmailuviranomaisille.

Artikla sisältää määräykset neuvottelumenettelystä, johon on ryhdyttävä, jos osapuoli uskoo, että hinnat ovat artiklan periaatteiden vastaisia.

11 artikla. *Lentoyhtiön edustus.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti lentoyhtiöiden oikeudesta hankkia toimistoja ja henkilökuntaa toisen osapuolen alueelle.

12 artikla. *Kaupallinen toiminta ja varojen siirto.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti toisen maan lentoyhtiöiden oikeudesta myydä lippuja toisessa maassa ja siirtää siitä saatuja tuloja ilman erityisiä maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.

13 artikla. *Yhteistyöjärjestelyt.* Artiklassa määrätään, että osapuolen nimetty lentoyhtiö voi osallistua yhteisiin järjestelyihin toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön kanssa ja käyttää yhteisiä reittitunnuksia.

14 artikla. *Eri kuljetusmuotojen välinen rahtiliikenne.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklassa määrätään lentoyhtiöiden ja rahtipalveluja tarjoavien yritysten oikeudesta käyttää kansainvälisten lentokuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta ja soveltuvissa tapauksissa kuljettaa tullaamatonta tavaraa voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentotermien tullipalvelujen on oltava käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljettaanko rahti pintakuljetuksena vai ilmakuljetuksena.

15 artikla. *Maksut.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan toimivaltaisten viranomaisten tai muiden elinten lentoyhtiöiltä perimät maksut eivät saa syrjiä toisen osapuolen lentoyhtiöitä.

16 artikla. *Tilastotiedot.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti, että osapuolet toimittavat toisen osapuolen pyynnöstä lentoyhtiöidensä liikennöintiin liittyviä tietoja.

17 artikla. *Neuvottelut.* Artiklassa määrätään osapuolten oikeudesta pyytää neuvotteluja sopimuksen alaan liittyvistä asioista.

18 artikla. *Erimielisyyksien sovittelu.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan osapuolten on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan erimielisyydet neuvotteluteitse. Artiklassa määrätään menettelystä neuvotteluja tai niiden epäonnistuksessa välimiesmenettelyä käytettäessä.

19 artikla. *Sopimuksen muuttaminen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti menettelystä, jolla sopimusta muutetaan ja muutosten voimaantulosta. Voimaantuloa koskevissa määräyksissä on otettu huomioon lainsäädäntömenettelyn Suomessa vaatima aika.

20 artikla. *Monenvälinen sopimus.* Artiklassa määrätään siitä, että sopimusta ja sen liitteitä tulee muuttaa vastaamaan monenvälistä lentoliikennettä koskevaa yleissopimusta, joka tulee voimaan kummankin osapuolen osalta.

21 artikla. *Sopimuksen irtisanominen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti sopimuksen irtisanomismenettelystä.

22 artikla. *Rekisteröinti.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan sopimus ja kaikki siihen tehtävät muutokset on rekisteröitävä ICAO:ssa.

23 artikla. *Voimaantulo.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti sopimuksen voimaantulosta. Voimaantuloa koskevissa määräyksissä on otettu huomioon lainsäädäntömenettelyn Suomessa vaatima aika.

24 artikla. Artiklassa määrätään Suomen ja Kazakstanin välisen aiemman lentoliikennesopimuksen voimassaolon lakkaamisesta.

2 Lakiehdotuksen perustelut

1 §. Lain 1 § sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan lailla ne sopimuksen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Sopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

3 §. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin sopimus tulee voimaan.

3 Voimaantulo

Sopimuksen 23 artiklan mukaan sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun kummankin osapuolen sisäiset menettelyt on täytetty. Osapuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten vaatimusten täyttämistä diplomaattinootteja vaihtamalla. Sopimus tulee voimaan 30 (kolmenkymmenen) päivän kuluessa siitä, kun jälkimmäinen osapuoli on vastaanottanut ilmoituksen. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin sopimus tulee voimaan.

Sopimus ei sisällä Ahvenanmaan toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, sillä itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 1 mom. 14) kohdan mukaan ilmaisu kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä

Ulkosuhdeasetuksella on luotu mekanismi, jolla Euroopan unioni sallii tietyin edellytyksin jäsenvaltion tekemän lentoliikennesopimuksia, jotka kuuluvat sisältönsä puolesta osittain unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Jäsenvaltio neuvottelee ja tekee sopimuksen kolmannen maan kanssa omissa nimissään myös siltä osin kuin toimivalta kyseisessä asiassa lähtökohtaisesti kuuluu unionille. Ulkosuhdeasetuksen mukaisen menettelyn valossa kyse ei siis ole perinteisestä sekasopimuksesta, joka sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ja jonka osapuolina ovat sekä unioni että sen jäsenvaltiot. Kyse ei myöskään ole sellaisesta sopimuksesta, johon Euroopan unionin jäsenvaltiot sitoutuvat unionin puolesta (PeVL 16/2004 vp). Toimivallanjaosta huolimatta eduskunta hyväksyy sopimuksen kuitenkin kokonaisuudessaan, sillä kyse on perustuslakivaliokunnan kannanoton (PeVL 7/2012) mukaan kokonaisuudessaan Suomen tekemästä sopimuksesta. Eduskuntaa pyydetään näin ollen hyväksymään sopimus kokonaisuudessaan ja saattamaan voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Ulkosuhdeasetuksen mukainen komission lupa tehdä sopimus tarvitaan niille sopimusmääräyksille, jotka edellä selostetulla tavalla sisältönsä puolesta kuuluvat lähtökohtaisesti unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Annetun unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi.

Tällöin jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotehtävät. Suomen ja Kazakstanin välisen lentoliikennesopimuksen kattamista seikoista asetuksia on annettu muun muassa lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä ((EY) N:o 1008/2008), yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta ((EY) N:o 216/2008, EASA-asetus), siviili-ilmailun turvaamisesta ((EY) N:o 300/2008), lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta Euroopan yhteisön lentoasemilla (neuvoston asetus (ETY) N:o 95/93, slot-asetus), lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä ((EU) N:o 391/2013), poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla ((EU) N:o 376/2014) sekä meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamisesta unionin lentoasemilla ((EU) N:o 598/2014). Lisäksi on annettu direktiivitasoisia säännöksiä muun muassa maahuolinnasta (96/67/ETY, maahuolintadirektiivi) sekä lentoasemamaksuista (2009/12/EY, lentoasemamaksudirektiivi).

Tällä perusteella sopimuksen määräyksistä ainakin 1 artikla, 3 artiklan 4 kohta, 4 artikla, 5 artikla, 7-9 artiklat, 10 artiklan 1 ja 2 kohta, 11-12 artiklat sekä 15 artikla kuuluvat unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Määräysten taustalla ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 49 artiklan sijoittautumisvapaus sekä ulkosuhdeasetuksen säännökset. Sopimuksen määräyksiin erityisesti lentoyhtiöiden tasapuolisesta kohtelusta ja hinnoittelusta sovelletaan lisäksi Euroopan unionin kilpailusääntöjä (SEUT 101 ja 102 artikla).

4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan määräys on luettava lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos se koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, tai jos määräyksessä tarkoitettu asiasta on jo voimassa lain säännöksiä taikka siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Perustuslakivaliokunnan mukaan kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan siitä riippumatta, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (ks. esimerkiksi PeVL 11/2000 vp ja PeVL 12/2000 vp).

HE 115/2018 vp

Sopimuksen 1 artiklassa luetellaan ja määritellään sopimuksessa käytettyjä käsitteitä. Tällaiset määräykset, jotka välillisesti vaikuttavat aineellisten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten tulkintaan ja soveltamiseen, kuuluvat itsekin lainsäädännön alaan (PeVL 24/2001 vp). Artikla sisältää näin ollen lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä.

Sopimuksen 2 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. Säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä sekä reiteillä, joihin kohdistuu lentoliikennesopimukseen perustuvia käyttörajoituksia, säädetään liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvun 3-4 §:ssä. Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet ovat ensisijaisia lain säännöksiin nähden. Sopimuksen määräykset ovat niin yksityiskohtaiset, etteivät ne edellytä täydentäviä kansallisia säännöksiä.

Sopimuksen 2 artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja määräysten voidaan näin ollen katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan. Lentoyhtiöiden nimeämistä sekä liikennöintilupien myöntämistä ja peruuttamista koskevat sopimuksen 3-4 artiklat liittyvät Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvussa. Artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohdassa on määräyksiä Suomen lainsäädännön soveltamisesta tiettyihin Suomen alueella oleviin ilma-aluksiin, matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin. Artiklan 3 kohdan mukaan etuoikeuksien myöntäminen lentoyhtiöille, sovellettaessa maa-hanmuutto-, tulli-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiä, on kielletty. Artiklan määräyksistä on säädetty liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvussa ja ne kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 6 artiklassa määrätään luvista sopimuksenmukaisen liikenteen harjoittamiseksi. Artiklassa määrättävistä luvista säädetään liikenteen palveluista annetun lain 12 luvun 4, 5 ja 7 §:ssä. Määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Lentoturvallisuutta koskeva sopimuksen 6 artiklan 2 kohta liittyy Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan lentoturvallisuutta valvovana kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena, mistä on säädetty laissa Liikenne- ja viestintävirastosta (xxx/xxxx) ja ilmailulaissa (864/2014) sekä laissa liikenteen palveluista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 7 artikla sisältää määräykset ilmailun turvatoimista. Suomessa siviili-ilmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä toimivaltakysymyksistä säädetään ilmailulain 9 luvussa, joten artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 8 artikla sisältää määräyksiä vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista. Määräykset vastaavat kansainvälistä käytäntöä. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Tullit kuitenkin kuuluvat Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Sopimuksen 9 artiklassa määrätään lentoliikenteen kapasiteetista. Liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvun 4 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa säännöllisen reittiliikenteen paikkatarjonnan ja aikataulut. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 10 artiklassa määrätään hinnoittelusta. Artiklan 3 kohdan mukaan hinnat tulee ilmoittaa toisen osapuolen viranomaiselle. Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa tarvittaessa säännöllisen liikenteen kuljetusmaksut liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvun 4

§:n mukaan. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja ovat tärkeitä perustuslain 18 §:ssä turvatuin elinkeinovapauden näkökulmasta. Näin sopimuksen 10 artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan ja niistä on säädetty liikenteen palveluista annetun lain II osan 12 luvussa.

Lentoliikenteen harjoittajien edustusta koskeva sopimuksen 11 artikla sisältää sijoittautumis-oikeutta koskevia määräyksiä. Suomessa maahantulosta, maassa oleskelusta ja työnteosta on säädetty ulkomaalaislaissa (301/2004) ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 14 artikla, Eri liikennemuotojen väliset yhteydet, kuuluu tullipalvelujen osalta lainsäädännön alaan, mutta pääosin artiklan määräyksistä sovitaan lentoliikenteen harjoittajien ja muiden palvelun tarjoajien välisillä kuljetussopimusten ehdoilla.

Sopimuksen 15 artiklassa määrätään käyttömaksuista. Artikla perustuu yllä selostettuun unionilainsäädäntöön, joka on osin implementoitu kansallisella lainsäädännöllä. Artiklan määräykset sisältyvät lentoasemaverkosta ja -maksuista annettuun lakiin (210/2011).

Sopimuksen 18 artikla sisältää määräykset välimies- ja sovittelumenettelyistä, joissa annetut ratkaisut sitovat riidan osapuolia. Välimiesmenettelyssä voi tulla ratkaistuksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen on katsottava siten kuuluvan lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskevan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka ne eivät kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluvana seikkana olekaan ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta sopimuksen käsittelyjärjestykseen.

Sopimuksen 19 artiklan 2 kohdan mukaan sopimuksen liitettä voidaan muuttaa osapuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja muutokset tulevat voimaan siten kuin niiden välillä sovitaan. Valtiosopimuksentekovalinnan delegoinnista ei ole säännöksiä perustuslaissa. Perustuslain perusteluissa ja perustuslakivaliokunnan käytännössä on kuitenkin katsottu, että sopimuksentekovaltaa voidaan lailla rajoitetusti siirtää poikkeuksellisesti muille viranomaisille. Edellytyksenä on, että valtuutus rajoittuu valtuuttavan velvoitteen puitteisiin eikä merkitse valtuutta sopia päävelvoitteen luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista sopimus-suhteeseen eikä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat eduskunnan toimivaltaan. Viranomaisille osoitettu sopimuksentekovaltuutus voi näin ollen koskea lähinnä päävelvoitteen teknisiä tarkistuksia tai täydennyksiä taikka viranomaisten välisen yhteistoiminnan yksityiskohtien järjestämistä (HE 1/1998 vp, PeVL 16/2004 vp, PeVL 48/2005 vp). Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 2 artikla sisältää osapuolille asetetut päävelvoitteet taata nimetyille lentoyhtiöille tietyt oikeudet. Artiklan määräysten voidaan katsoa kattavan kyseisten oikeuksien perusteet.

Sopimuksen 24 artiklassa on määrätty aiemman Suomen ja Kazakstanin välisen sopimuksen lakkauttamisesta. Koska lakkautettava sopimus sisältää uuden perustuslain sisällön perusteella arvioituna lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, sopimuksen lakkauttaminen edellyttää nykyisen perustuslain mukaan eduskunnan suostumusta.

Sopimuksen 13 artikla ja liiteosa puolestaan sisältävät näitä määräyksiä täydentäviä teknisluonteisempia määräyksiä muun muassa lentoreiteistä. Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 19 artiklan 2 kohdan delegointimääräys ei merkitse valtuutta sopia 2 artiklassa tarkoitettujen päävelvoitteiden luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista. Valtuutus ei

ole rajoittamaton, ja valtuutuksessa sekä sopimuksessa itsessään on ilmaistu ne viranomaistohot, jotka voivat sopia muutoksista. Menettely vastaa lisäksi ilmailualalla pitkään yleisesti noudatettua kansainvälistä käytäntöä.

4.3 Käsittelyjärjestys

Sopimuksen ei voida katsoa sisältävän määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Perustuslakivaliokunnan lausunnossa 7/2012 vp, koskien Suomen ja Venäjän välisen lentoliikennesopimuksen muuttamisesta tehdystä pöytäkirjasta annettua hallituksen esitystä 10/2012 vp, todettiin että pöytäkirjan hyväksymisestä voitiin päättää äänten enemmistöllä ja lakiehdotus voitiin käsitellä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä. Lausunnossa perustuslakivaliokunta otti ensimmäistä kertaa kantaa ulkosuhdeasetukseen sisältyvän mekanismin mukaisesti tehdyn lentoliikennesopimuksen kansalliseen hyväksymis- ja voimaansaattamismenettelyyn. Suomen ja Kazakstanin välinen sopimus on tehty mainitun mekanismin puitteissa. Sopimus voidaan näin ollen hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus voimaansaattamislainsäädännön mukaisesti tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Kazakstanin tasavallan hallituksen välillä Astanassa 16 päivänä toukokuuta 2018 tehdyn sopimuksen.

Koska sopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

lentoliikenteestä Kazakstanin kanssa tehdystä sopimuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Kazakstanin tasavallan hallituksen välillä Astanassa 16 päivänä toukokuuta 2018 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Sopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä 6 päivänä syyskuuta 2018

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Sopimusteksti

SOPIMUS

**SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN
JA KAZAKSTANIN TASAVALLAN HAL-
LITUKSEN**

VÄLILLÄ LENTOLIIKENTEESTÄ

Suomen tasavallan hallitus ja Kazakstanin tasavallan hallitus (jäljempänä "osapuolet"), jotka

ovat Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälisen siiviili-ilmailun yleissopimuksen osapuolia,

haluavat tehdä sopimuksen, jonka tarkoituksena on saada aikaan lentoliikenneyhteydet niiden alueiden välille ja niiltä edelleen,

haluavat varmistaa kansainvälisen lentoliikenteen korkean lentoturvallisuustason,

ovat sopineet seuraavaa:

1 artikla

Määritelmät

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa:

(a) "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Suomen osalta Liikenteen turvallisuusvirastoa ja Kazakstanin tasavallan osalta Ministry for Investments and Developmentia ja molempien osalta muuta virastoa tai henkilöä, joka on valtuutettu suorittamaan yllä mainittujen viranomaisten hoitamia tehtäviä. Osapuoli ilmoittaa valtuutetun elimen nimen muutoksista toiselle osapuolelle kirjallisesti diplomaattisesti;

(b) "sovittu liikenne" tarkoittaa matkustajien,

AIR SERVICES AGREEMENT

**BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF FINLAND AND**

**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC
OF KAZAKHSTAN**

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

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

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

willing to ensure the highest degree of safety in international air transport;

have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

(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

rahdin tai postin kuljetukseen, joko yhdessä tai erikseen, tarkoitettua säännöllistä lentoliikennettä tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä;

(c) "sopimus" tarkoittaa tätä sopimusta, sen liitettä sekä sopimukseen ja liitteeseen tehtyjä muutoksia;

(d) "yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet ja kaikki yleissopimuksen 90 ja 94 artiklan mukaiset liitteiden ja yleissopimuksen muutokset, sikäli kuin liitteet ja muutokset ovat molempien osapuolten hyväksymät tai ratifioimat;

(e) "nimetty lentoyhtiö" tarkoittaa tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti nimettyä ja liikennöintiluvan saanutta lentoyhtiötä;

(f) "Valtio" tarkoittaa Euroopan unionin jäsenvaltiota;

(g) "tariffi" tarkoittaa matkustajien, matkataroiden tai rahdin kuljettamisesta perittäviä maksuja ja hintojen ehtoja, mukaan lukien asiamiestoiminnan hinnat ja ehdot, mutta pois lukien postinkuljetuksen korvaukset ja ehdot;

(h) termeillä "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on niille yleissopimuksen 96 artiklassa annettu merkitys;

(i) "alue" tarkoittaa sille yleissopimuksen 2 artiklassa annettua merkitystä.

channels;

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

2 artikla

Oikeuksien myöntäminen

Article 2

Granting of Rights

HE 115/2018 vp

1. Osapuoli myöntää toiselle osapuolelle seuraavat oikeudet tämän nimettyjen lentoyhtiöiden harjoittamaa säännöllistä kansainvälistä lentoliikennettä varten:

a) lentää laskeutumatta toisen osapuolen alueen yli;

b) laskeutua toisen osapuolen valtion alueelle ilman kaupallista tarkoitusta;

c) laskeutua toisen osapuolen valtion alueelle liitteenä olevassa reittitaulukossa kyseiselle reitille määrätyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen.

2. Tämän artiklan 1 kohdan määräysten ei voida katsoa oikeuttavan osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ottamaan toisen osapuolen valtion alueella matkustajia, rahtia tai postia kuljetettavaksi korvausta tai vuokraa vastaan toiseen paikkaan tämän toisen osapuolen valtion alueella.

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

3 artikla

Lentoyhtiöiden nimeäminen ja liikennöintilupien myöntäminen

1. Osapuolilla on oikeus nimetä toiselle osapuolelle tehtävällä kirjallisella ilmoituksella yksi tai useampi lentoyhtiö harjoittamaan sovitua liikennettä määrätyillä reiteillä sekä peruuttaa tällainen nimeäminen tai muuttaa sitä.

2. Saatuaan tällaisen ilmoituksen, ja tämän sopimuksen 3 ja 4 artiklojen määräysten mukaisesti, toisen osapuolen ilmailuviranomaiset viivytyksettä myöntävät nimetyille lentoyhtiöille tai nimetyille lentoyhtiöille asianmu-

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.

kaiset liikennöintiluvat.

3. Osapuolen ilmailuviranomaiset voivat ennen liikennöintiluvan myöntämistä vaatia toisen osapuolen nimeämää lentoyhtiötä osoittamaan, että se täyttää niihin lakeihin ja määräyksiin sisältyvät vaatimukset, joita vastaavat viranomaiset normaalisti soveltavat kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen.

4. Molemmat osapuolet nimeävät alueelleen sijoittautuneen lentoyhtiön sovitun liikenteen harjoittamiseksi määrätyillä reiteillä.

Kummallakin osapuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettua liikennöintilupaa tai asettaa nimetynt lentoyhtiön tämän sopimuksen 2 artiklassa määritettyjen oikeuksien käytölle tarpeelliseksi katsomiaan ehtoja, jos mainitulla osapuolella ei ole näyttöä siitä, että toisen osapuolen nimetty lentoyhtiö:

-on sijoittautunut valtion alueelle; tai

-sillä on nimeävän osapuolen sovellettavan lainsäädännön mukainen voimassa oleva liikennelupa ja lentotoimintalupa; tai

-lentotoimintaluvan myöntänyt valtio harjoittaa ja ylläpitää nimetynt lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa ja siitä vastaava ilmailuviranomainen on selvästi määritelty nimeämisen yhteydessä.

5. Kun lentoyhtiö on asianmukaisesti nimetty ja sille on myönnetty liikennöintilupa, se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen, edellyttäen että lentoyhtiö noudattaa tämän sopimuksen määräyksiä.

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 Contracting 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.

4 artikla

Liikennöintiluvan peruuttaminen kokonaan tai määräajaksi

Article 4

Withdrawal or Suspension of Operating Permit

1. Osapuolilla on oikeus peruuttaa liikennöintilupa kokonaan tai peruuttaa määräajaksi toisen osapuolen nimeämälle lentoyhtiölle tämän sopimuksen 2 artiklassa annettujen oikeuksien käyttäminen tai asettaa näiden oikeuksien käytölle tarpeellisiksi katsomiaan ehtoja, jos:

a) ei ole näyttöä siitä, että nimetty lentoyhtiö täyttää tämän sopimuksen 3 artiklan 4 kohdassa määritellyt ehdot; tai

b) kyseinen lentoyhtiö on jättänyt noudattamatta oikeudet myöntäneen osapuolen lajeja ja määräyksiä; tai

c) lentoyhtiöllä on jo sovitun liikenteen liikennöintilupa Kazakstanin tasavallan ja jonkin toisen Euroopan unionin jäsenvaltion kahdenvälisen sopimuksen nojalla ja käyttämällä tämän sopimuksen mukaisia liikenneoikeuksiaan reitillä, johon sisältyy jokin paikka toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa, mainittu lentoyhtiö kiertäisi mainitussa kahdenvälisessä sopimuksessa määrättyjä liikenneoikeuksiin liittyviä rajoituksia; tai

d) osapuolen nimeämän lentoyhtiön viranomaisvalvontaa harjoittaa Valtio, jonka kanssa Kazakstanin tasavallalla ei ole kahdenvälistä lentoliikennesopimusta ja kyseinen Valtio on kieltäytynyt myöntämästä liikenneoikeuksia toisen osapuolen nimeämille lentoyhtiöille; tai

e) lentoyhtiö ei muutoin liikennöi tässä sopimuksessa määrättyjen ehtojen mukaisesti.

2. Ellei tämän artiklan 1 kohdassa määritelty oikeuksien välitön peruuttaminen kokonaan tai määräajaksi tai oikeuksien rajoittaminen ole välttämätöntä lakien tai määräysten tai tämän sopimuksen määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta saa käyttää vasta, kun toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu tämän sopimuksen 17 artiklan mukaisesti. Mainitut neuvottelut käydään 30 (kolmenkymmenen) päivän kuluessa siitä, kun osapuoli on toimitanut pyynnön, elleivät osapuolet toisin sovi.

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

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.

5 artikla

Lakien ja määräysten soveltaminen

1. Osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka sääntelevät kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen valtion alueelle, lähtöä sieltä tai sellaisten ilma-alusten toimintaa, sovelletaan toisen osapuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön ilma-aluksiin niiden tullessa määritellylle alueelle, sieltä lähtiessä ja siellä ollessa.

2. Osapuolen valtion lakeja ja määräyksiä, jotka sääntelevät matkustajien, miehistön, rahdin tai postin tuloa tämän osapuolen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, sekä erityisesti passeja, tullia, valuuttaa ja terveystarkastuksia koskevia määräyksiä, sovelletaan toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin niiden ollessa mainitulla alueella.

3. Kumpikaan osapuoli ei saa antaa nimitylle lentoyhtiölleen etusijaa toisen osapuolen nimettyyn samankaltaista kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavaan lentoyhtiöön nähdessä soveltaessaan tässä artiklassa määriteltyjä lakeja ja määräyksiä

6 artikla

Lupien ja todistusten tunnustaminen (Lentoturvallisuus)

1. Osapuoli tunnustaa toisen osapuolen myöntämät tai hyväksymät, voimassa olevat lentokelpoisuustodistukset, pätevyystodistukset ja luvat sovitun liikenteen harjoittamiseksi liitteessä määritetyillä reiteillä edellyttäen, että luvat tai todistukset on myönnetty tai hyväksytty yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien mukaan.

2. Osapuoli voi pyytää neuvotteluja turvallisuusnormeista, joita toinen osapuoli noudattaa lentoasemien, lentomiehistön, ilma-alusten ja nimettyjen lentoyhtiöiden lento-

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. 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 opera-

toiminnan osalta. Mikäli osapuoli tällaisten neuvottelujen jälkeen havaitsee, että toinen osapuoli ei tehokkaasti ylläpidä ja hallinnoi näillä aloilla turvallisuusnormeja, jotka ovat vähintään yhtenevät yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa, toiselle osapuolelle ilmoitetaan havainnot ja tarve vähimmäisnormien noudattamiseksi, ja se ryhtyy asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin. Osapuolilla on oikeus kieltäytyä myöntämästä toisen osapuolen nimeämälle lentoyhtiölle tai lentoyhtiöille liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaa ne kokonaan tai määrääjäksi tai rajoittaa niitä, jos toinen osapuoli ei ole ryhtynyt oikea-aikaisesti korjaustoimenpiteisiin.

7 artikla

Ilmailun turvaaminen

1. Kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti osapuolet vahvistavat, että niiden velvollisuus toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainväliseen oikeuteen perustuvia oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan osapuolet toimivat niiden määräysten mukaisesti, jotka perustuvat Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun yleissopimukseen ilma-alusten laittoman haltuunon ehkäisemisestä, ja Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun yleissopimukseen siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä.

2. Osapuolet antavat pyydettyä toisilleen kaiken tarpeellisen avun siviili-ilma-alusten laittoman haltuunon ja ilma-alusten turvallisuuteen, niiden matkustajiin ja miehistöön, lentoasemiin ja lennonvarmistuslaitteisiin ja -palveluihin kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan torjumiseksi.

3. Osapuolet toimivat Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja yleissopimuk-

tion 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 technical 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.

Article 7.

Aviation Security

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. 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. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions

sen liitteissä määriteltyjen ilmailun turvamääräysten ja suositeltujen käytäntöjen mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset määräykset ovat osapuolten valtioihin sovellettavissa. Osapuolet vaativat, että ilma-alusten käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakainainen kotipaikka on niiden valtion alueella, ja Suomen tasavallan tapauksessa sen alueelle sijoittautuneet ilma-alusten käyttäjät, joilla on Euroopan unionin säännösten mukainen liikennelupa, sekä niiden Valtion alueella olevien kansainvälisten lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvamääräysten mukaisesti. Tässä kohdassa viittaukset ilmailun turvamääräyksiin sisältävät kaikki osapuolten esiin tuomat eroavuudet. Osapuoli tiedottaa toiselle osapuolelle etukäteen aikomuksestaan ilmoittaa tällaisiin määräyksiin liittyvästä eroavuudesta.

4. Kumpikin osapuoli suostuu siihen, että toinen osapuoli voi vaatia sen ilma-alusten käyttäjiä noudattamaan tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja ilmailun turvamääräyksiä, joita toinen osapuoli vaatii noudatettavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen osapuolen valtion alueelle, lähtiessä sieltä tai ollessa siellä.

Kumpikin osapuoli varmistaa, että sen valtion alueella tehdään asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojaamiseksi, matkustajien ja käsimatkatavaroiden tarkastamiseksi sekä miehistön, tavaroiden ja ilma-aluksen varastojen valvomiseksi asiaankuuluvalla tavalla ennen ilma-alukseen nousemista tai siihen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kumpikin osapuoli myös harkitsee myönteisesti toisen osapuolen pyyntöä kohtuullisista erityisturvatoimista tietyn uhkan yhteydessä.

5. Jos siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia ja miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu muu laitton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, osapuolet avustavat toisiaan tarjoamalla yhteyksiä ja ryhtymällä muihin asianmukaisiin toimenpiteisiin, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti

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 international 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.

saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

6. Jos osapuolella on ongelmia tämän artiklan ilmailun turvaamista koskevien määräysten suhteen, kumman tahansa osapuolen ilmailuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa.

8 artikla

Vapautus veroista ja muista maksuista

1. Osapuolet vapauttavat toisen osapuolen nimeämien lentoyhtiöiden ilma-alukset ja niiden varaosat, mukaan lukien moottorit, poltto- ja voiteluaineet, tekniset kulutustarvikkeet, ilma-aluksessa olevat varusteet (mukaan lukien ruoka, juoma, matkustajille lennon aikana käytettäväksi tarkoitetut tuotteet) sekä muut ilma-aluksen toimintaan tai huoltamiseen käytetyt tai vain siihen toimintaan tarkoitetut tuotteet kyseisen osapuolen tullimääräysten mukaisista tulleista, tarkastusmaksuista ja muista vastaavista maksuista.

2. Tämän artiklan nojalla myönnettyjä vapautuksia (lukuun ottamatta tämän artiklan 4 kohtaan perustuvia kuluja) sovelletaan tämän artiklan 1 kohdassa määriteltyihin materiaaleihin, jotka on:

(a) tuotu osapuolen alueelle tai toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön tai nimettyjen lentoyhtiöiden puolesta;

(b) jätetty osapuolen nimetyn lentoyhtiön tai nimettyjen lentoyhtiöiden ilma-alukseen sen saapuessa toisen osapuolen alueelle tai sieltä lähtiessä;

(c) otettu osapuolen nimetyn lentoyhtiön tai nimettyjen lentoyhtiöiden ilma-alukseen toisen osapuolen alueella ja tarkoitettu käytettäväksi harjoitettaessa sovittua liikennettä;

riippumatta siitä, onko tavarat kokonaan tai osittain käytetty vapautuksen myöntävän osapuolen alueella, edellyttäen, että tavaroita ei ole luovutettu mainitun osapuolen alueella.

Jos edellä mainitut materiaalit tuodaan vapautuksen antaneen osapuolen alueelle, niistä

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.

Article 8

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 in-

on tehtävä tullilmoitus.

3. Osapuolen nimeämän lentoyhtiön tai nimeämien lentoyhtiöiden ilma-aluksessa olevat laitteet, kuten myös ilma-aluksessa pidettävät poltto- ja voiteluaineet ja varaosat, saadaan purkaa toisen osapuolen alueella ainoastaan tämän osapuolen tulliviranomaisen myöntäessä siihen luvan. Tällaiset materiaalit asetetaan tullivalvontaan, kunnes ne jälleen viedään Euraasian talousunionin tai Suomen alueen ulkopuolelle tai asetetaan tullimenetelyjen alaiseksi.

4. Ylläpitoon, varastointiin ja tullilmoitukseen liittyvät maksut veloitetaan osapuolten valtioiden kansallisen lainsäädännön mukaisesti vain siinä määrin kuin maksut perustuvat näiden palveluiden tuottamisen todellisiin kustannuksiin tämän sopimuksen 15 artiklan määrittelyn mukaisesti.

9 artikla

Liikennekapasiteetti

1. Osapuolten nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet harjoittaa tämän sopimuksen alaista sovitua liikennettä.

2. Kaikki kapasiteettia, vuorotiheyttä ja ilma-aluksen tyyppiä koskevat, tämän sopimuksen liitteessä määritellyn sovitun liikenteen harjoittamiseen liittyvät liiketoiminnalliset asiat sovitaan molempien osapuolten ilmailuviranomaisten kesken

10 artikla

Tariffit

1. Osapuolten alueiden välillä sovellettavat tariffit määritetään kohtuulliselle tasolle kaikki asiaankuuluvat tekijät huomioon ottaen, mukaan lukien kuljetuskustannukset, käyttäjien etu, kohtuullinen tuotto, palveluluokka ja tarvittaessa reiteillä tai niiden osilla liikennöivien muiden lentoyhtiöiden tariffit.

to 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 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. Jos osapuolen tai osapuolten ilmailu-
viranomaiset ilmaisevat tyytymättömyytensä
tariffeihin, ensisijainen tavoite on:

a) saalistushintojen tai syrjivien hintojen tai
käytäntöjen estäminen;

b) kuluttajien suojaaminen kohtuuttoman
korkeilta tai rajoitteilta hinnoilta, jotka pe-
rustuvat määräävän aseman väärinkäyttöön;
ja

c) lentoyhtiöiden suojaaminen keinotekoi-
sen alhaisilta hinnoilta, jotka perustuvat suo-
raan tai välilliseen valtion avustukseen; ja

d) lentoyhtiöiden suojaaminen alihinnoilta,
jotka on ilmiselvästi tarkoitettu kilpailun
poistamiseen.

3. Artiklan 1 kohdassa tarkoitettut tariffit
ilmoitetaan molempien osapuolten ilmailu-
viranomaisille vähintään 60 (kuusikymmentä)
vuorokautta ennen niiden ehdotettua käyt-
töönottoa.

4. Jos osapuoli katsoo, että tariffit ovat tä-
män artiklan 1 kohdassa esitettyjen määräys-
ten vastaisia, se pyytää neuvotteluja ja ilmoit-
taa toiselle osapuolelle tyytymättömyytensä
syyt mahdollisimman pian. Neuvottelut pide-
tään viimeistään 30 (kolmenkymmenen) päi-
vän kuluttua pyynnön vastaanottamisesta, ja
osapuolet yhteistyössä varmistavat, että asian
perusteltua ratkaisua varten on jaettu tarvitta-
vat tiedot.

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 discriminato-
ry 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 re-
duced prices because of direct or indirect
governmental subsidies; and

d) protection of airlines from undervalued
prices evidently aimed at eliminating compe-
tition.

3. The tariffs mentioned in paragraph (1) of
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 infor-
mation necessary for reasoned resolution of
the issue.

11 artikla

Lentoyhtiön edustus

1. Osapuolen nimetyllä lentoyhtiöllä tai
nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus vastavuo-
roisesti hankkia ja ylläpitää toisen osapuolen
alueella sovitun liikenteen harjoittamisessa
edustustaan sekä tarvittavaa kaupallista, toi-
minnallista ja teknistä henkilökuntaa.

2. Henkilökuntaa koskevat vaatimukset
voidaan, osapuolen nimetyn lentoyhtiön tai
nimettyjen lentoyhtiöiden niin halutessa, to-
teuttaa oman henkilökunnan voimin tai käyt-
tää muun organisaation, yhtiön tai lentoyhti-
ön palveluja, joka toimii ja on valtuutettu

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, opera-
tional and technical staff as required in con-
nection 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 per-
sonnel or by using the services of any other
organization, company or airline operating in
the territory of the other Contracting Party,

toimimaan toisen osapuolen alueella.

3. Edustukseen ja henkilökuntaan sovelletaan toisen osapuolen voimassa olevia lakeja ja määräyksiä, ja näiden lakien ja määräysten mukaisesti kumpikin osapuoli vastavuoroisesti ja vähimmäisessä mahdollisessa ajassa avustaa tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettun edustuksen tarpeisiin ja henkilökunnalle tarvittavien työlupien, vierailuviusumien tai muiden vastaavien asiakirjojen saamisessa.

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.

12 artikla

Kaupallinen toiminta ja varojen siirto

1. Osapuolen nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus myydä toisen osapuolen kansallisten lakien ja määräysten mukaisesti kuljetuspalveluja omilla kuljetusasiakirjoillaan toimipainoissaan toisen osapuolen alueella ja nimetä asianmukaisesti valtuutettuja asiamiehiä.

2. Osapuolet myöntävät toisen osapuolen nimetylle lentoyhtiölle oikeuden vapaasti siirtää mainitun lentoyhtiön tuloylijäämät alueelleen harjoitettaessa sovittua liikennettä. Jos osapuolten välillä on tällaisista siirtomenettelyistä erityissopimuksia, sovelletaan niiden määräyksiä. Jos sopimuksia tai asiaankuuluvia määräyksiä ei ole, siirto toteutetaan vapaasti vaihdettavassa kovassa valuutassa virallisella valuuttakurssilla osapuolten valutanvaihtosäännösten mukaisesti.

13 artikla

Yhteistyöjärjestelyt

Osapuolten nimetyillä lentoyhtiöillä, jolla on vaadittu lupa harjoittaa sovittua liikennettä, on oikeus harjoittaa ja/tai tarjota sovittua liikennettä määrättyillä reiteillä tai reittien

Article 12

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 ser-

osilla erilaisten yhteistyöjärjestelyjen avulla, kuten yhteiset reittitunnukset, kiintiövaraus, yhteenliittymä tai muut toisen osapuolen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden kanssa sovitut yhteistyömuodot, edellyttäen, että kyseisillä lentoyhtiöillä on asianmukaiset luvat kyseisten reittien ja osuuksien liikennöintiin.

vices 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.

14 artikla

Article 14

Eri kuljetusmuotojen välinen rahtiliikenne

Intermodal Cargo Transportation

Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen muissa määräyksissä sanotaan, molempien osapuolten epäsuorien rahtikuljetuspalvelujen tarjoajien sallitaan käyttää mitä tahansa lentorahdin maakuljetusta mihin tahansa paikkaan tai mistä tahansa paikasta osapuolten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan lukien kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta, ja mukaan lukien tarvittaessa oikeuden kuljettaa tullaamatonta lentorahdia soveltuvien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelut ja rahdinkäsittely ovat käytettävissä tällaista lentorahdia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti maakuljetuksena vai ilmakuljetuksena. Lentoyhtiöt voivat halutesaan hoitaa itse omat maakuljetuksensa tai sopia niistä muiden maakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan lukien muiden lentoyhtiöiden ja lentorahdikuljetusta epäsuorasti tarjoavien yritysten maakuljetukset. Tällaiset eri kuljetusmuotojen väliset rahtikuljetukset voidaan tarjota yhtenäiseen ilma- ja maakuljetuksen käsittävään yhteishintaan edellyttäen, että rahdinantajia informoidaan asianmukaisesti tällaisesta kuljetuksesta.

Notwithstanding any other provisions of this Agreement, airlines and indirect providers 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.

15 artikla

Article 15

Maksut

Fees

1. Lentoaseman käyttömaksut, mukaan lukien laitteistot, tekniset ja muut laitteet ja palvelut sekä lennonvarmistuspalvelujen ja viestintälaitteiden ja -palvelujen käyttömaksut, suoritetaan osapuolen määrittämien maksujen ja tariffien mukaisesti.

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 Contract-

2. Osapuolen nimetty lentoyhtiö ei maksa tai nimetyt lentoyhtiöt eivät maksa korkeampia maksuja kuin toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiölle tai nimetyille lentoyhtiöille ja/tai muille ulkomaisille, samankaltaista kansainvälistä liikennettä harjoittaville lentoyhtiöille on määrätty toisen osapuolen laitteista ja palveluista.

ing 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.

16 artikla

Article 16

Tilastotiedot

Statistical Data

Osapuolten ilmailuviranomaiset toimittavat pyynnöstä toisen osapuolen ilmailuviranomaisille kohtuuden rajoissa tilasto- ja muuta vastaavaa tietoa sovitussa liikenteessä tarjottavan kapasiteetin tarkistamista varten.

The aeronautical authorities of one Contracting 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.

17 artikla

Article 17

Neuvottelut

Consultation

1. Läheisen yhteistyön hengessä osapuolten ilmailuviranomaiset neuvottelevat aika ajoin toistensa kanssa varmistaakseen tämän sopimuksen ja sen liitteen määräysten täytäntönpäön ja tyydyttävän noudattamisen ja neuvottelevat tarpeen mukaan muutosten tekemisestä.

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. Osapuolet voivat pyytää neuvotteluja, jotka voidaan käydä keskusteluin tai viestinvaihdoin, ja neuvottelut on aloitettava 60 (kuudenkymmenen) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet sovi tämän määräajan pidentämisestä.

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.

18 artikla

Article 18

Erimielisyyksien sovittelu

Settlement of Disputes

1. Jos osapuolten välillä syntyy erimielisyyttä tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta, osapuolten on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan se neuvottelemalla.

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. Jos osapuolet eivät pääse neuvotellen

2. If the Contracting Parties fail to reach a

ratkaisuun, ne voivat sopia saattavansa erimielisyyden jonkun henkilön tai oikeushenkilön ratkaistavaksi tai se voidaan kumman tahansa osapuolen pyynnöstä viedä kolmijäsenisen välimiesoikeuden ratkaistavaksi. Kumpikin osapuoli nimeää yhden välimiehen, ja kolmannen välimiehen, joka ei ole osapuolten maiden kansalainen, nimeävät nämä kaksi välimiestä yhdessä, jolloin kolmas välimies toimii välimiesoikeuden puheenjohtajana. Kumpikin osapuoli nimeää välimiehen 60 (kuudenkymmenen) päivän kuluessa siitä, kun osapuoli on diplomaattisesti vastaanottanut toisen osapuolen pyynnön erimielisyyden ratkaisemiseksi välimiesoikeudessa, ja kolmas välimies nimitetään 60 (kuudenkymmenen) päivän kuluessa kahden ensimmäisen välimiehen nimittämisestä. Jos osapuoli ei nimeä välimiestä määrätyn ajanjaksona tai jos kolmatta välimiestä ei nimitetä määrätyn ajanjaksona, osapuoli voi pyytää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajaa tekemään nimitykset. Jos Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtaja on sopimuksen osapuolena olevan valtion kansalainen tai on muusta syystä estynyt hoitamasta tehtävää, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston ensimmäinen varapuheenjohtaja tekee tarvittavan nimityksen.

3. Osapuolet noudattavat tämän artiklan 2 kohdan mukaisesti tehtyä ratkaisua.

4. Jos osapuoli laiminlyö tämän artiklan 2 kohdan mukaisen ratkaisun noudattamisen, toinen osapuoli voi perua laiminlyönteelle osapuolelle tämän sopimuksen nojalla myöntämiään oikeuksia tai rajoittaa niitä laiminlyönnin ajaksi.

19 artikla

Sopimuksen muuttaminen

1. Mikäli jompikumpi osapuoli pitää tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, sillä on oikeus pyytää neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Neuvottelut, jotka voidaan käydä ilmailuviranomaisten välillä joko keskusteluin tai viestienvaihdoin, aloitetaan 60 (kuudenkymmenen) päivän ku-

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 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

luessa pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet sovi tämän määräajan pidentämisestä. Sopimuksen muutokset hyväksytään kummankin osapuolen oikeudellisia menettelytapoja noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen diplomaattinootteja vaihtamalla, että näitä menettelytapoja on noudatettu.

2. Liitteen muutoksista voidaan sopia osapuolten ilmailuviranomaisten kesken. Tällaiset muutokset tulevat voimaan siten kuin ilmailuviranomaisten välillä sovitaan.

20 artikla

Monenvälinen sopimus

Tätä sopimusta ja sen liitteitä muutetaan sellaisten monenvälisten sopimusten mukaisiksi, joissa kumpikin osapuoli on osallisena.

21 artikla

Sopimuksen irtisanominen

Osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus; tällainen ilmoitus toimitetaan samanaikaisesti Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle. Sopimus lakkaa olemasta voimassa 12 (kahdenkymmentä) kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen osapuoli on vastaanottanut ilmoituksen, ellei irtisanomisen peruuttamisesta sovita ennen tämän määräajan päättymistä. Ellei toinen osapuoli tunnusta vastaanottaneensa ilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi 14 (neljäntoista) päivän kuluttua siitä, kun Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on sen vastaanottanut.

22 artikla

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 authorities.

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

Rekisteröinti

Tämä sopimus ja kaikki siihen tehtävät muutokset rekisteröidään Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.

Registration

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

23 artikla

Voimaantulo

Tämä sopimus tulee voimaan 30 (kolmenkymmenen) päivän kuluessa siitä, kun jälkimmäinen osapuoli on vastaanottanut diplomaattiteitse toisen osapuolen kirjallisen ilmoituksen, että kaikki tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät sisäiset menettelyt on saatettu päätökseen.

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.

24 artikla

Sopimus Suomen tasavallan hallituksen ja Kazakstanin tasavallan hallituksen välillä lentoliikenteestä, joka on tehty 7. helmikuuta 1996, lakkaa olemasta voimassa tämän sopimuksen voimaantulon jälkeen.

Osapuolet ilmoittavat Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle päätöksestään lopettaa Suomen tasavallan hallituksen ja Kazakstanin tasavallan hallituksen välillä 7. helmikuuta 1996 lentoliikenteestä tehdyn sopimuksen täytäntöönpano.

Tämän vakuudeksi molempien hallitusten edustajat, siihen asianmukaisesti valtuutettuina, ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

Tehty kahtena kappaleena Astanassa, Kazakstanissa 16. toukokuuta 2018 suomen, ruotsin, englannin, kazakin ja venäjän kielellä, kaikkien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaiset.

Jos tulkinnassa syntyy eroja, englanninkielinen teksti on ensisijainen muunkielisiin versioihin nähden.

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 16th 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.

HE 115/2018 vp

Mikko Kivikoski	Mikko Kivikoski
Suomen tasavallan hallituksen puolesta	For the Government of the Republic of Finland
Zhenis Kassymbek	Zhenis Kassymbek
Kazakstanin tasavallan hallituksen puolesta	For the Government of the Republic of Kazakhstan

Liite sopimukseen lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Kazakstanin tasavallan hallituksen välillä

Reittitaulukko

Reitit, joita Suomen nimeämä lentoyhtiö tai nimeämät lentoyhtiöt voivat liikennöidä:

Paikat Suomessa – välillä olevat paikat – paikat Kazakstanissa – määräpaikasta edelleen olevat paikat.

Reitit, joita Kazakstanin nimeämä lentoyhtiö tai nimeämät lentoyhtiöt voivat liikennöidä:

Paikat Kazakstanissa – välillä olevat paikat – paikat Suomessa – määräpaikasta edelleen olevat paikat.

1. Osapuolen nimetty lentoyhtiö voi tai nimetyt lentoyhtiöt voivat liikennöidä välillä oleviin paikkoihin ja/tai määräpaikasta edelleen oleviin paikkoihin harjoittamatta viidennen vapauden liikenneoikeuksia.

2. Viidennen vapauden liikenneoikeuksien käytöstä sovitaan osapuolten ilmailuviranomaisen kesken.

3. Osapuolten nimetyt lentoyhtiöt voivat millä tahansa tai kaikilla lennoillaan jättää laskeutumatta mihin tahansa edellä määritellyillä reiteillä oleviin paikkoihin ja liikennöidä niihin missä järjestyksessä tahansa, edellyttäen, että sovittu liikenne näillä reiteillä alkaa lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden nimeävän osapuolen alueella.

**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.