

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

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

Avtalet främjar konkurrenskraften genom att det förbättrar förutsättningarna för näringsliv och företagande. Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal som bl.a. innehåller bestämmelser om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse flygbolag att använda de trafikerättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs flygbolagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Dessutom innehåller avtalet sådana befrielser från vissa skatter, tullar och andra avgifter i fråga om internationell luftfart som överensstämmer med internationell praxis.

Genom avtalet öppnas luftfartsmarknaden mellan länderna och vidare från dem. Enligt avtalet får flygbolag utsedda av Finland rätt att trafikera från Finland till Kenya och vidare därifrån genom anslutningsförbindelser. Motsvarande rättigheter beviljas flygbolag utsedda av Kenya från Kenya. I enlighet med avtalet får flygbolag utsedda av Finland rätt att trafikera från vilka orter som helst i Finland till Nairobi och Mombasa och vidare därifrån genom anslutningsförbindelser. Flygbolag utsedda av Kenya har motsvarande trafikerättigheter på de nämnda linjerna. Närmare överenskommelse om antal flygningar per vecka och codeshare-rutter ingås mellan parternas luftfartsmyndigheter. Finland har inget tidigare luftfartsavtal med Kenya.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Den föreslagna lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet. Parterna meddelar varandra genom utväxling av diplomatiska noter när parternas interna krav som förutsätts för avtalets ikraftträdande har uppfyllts. Detta avtal träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
2 EU-LAGSTIFTNINGEN.....	3
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	4
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	4
DETALJMOTIVERING	5
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	5
2 LAGFÖRSLAG	8
3 IKRAFTTRÄDANDE	9
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING	9
4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten	9
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen	10
4.3 Behandlingsordning	12
LAGFÖRSLAG	14
Lag om avtalet med Kenya om luftfart	14
FÖRDRAGSTEXT	15
BILAGA	38
ANNEX	39

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

Det finns ingen regelbunden direkt lufttrafik mellan Finland och Kenya. Finland har inget tidigare bilateralt luftfartsavtal med Kenya. Republiken Kenya är en stat belägen i Östafrika med 49,7 miljoner invånare (2017). Kenya utgör det största centret för lufttrafik i Öst- och Centralafrika.

Kenya har tre internationella och 500 nationella flygplatser. Kenyas största flygplats är Jomo Kenyatta International Airport i Nairobi. I Kenya finns 13 nationella flygbolag som bedriver internationell lufttrafik. Kenya Airways är ett av de ledande flygbolagen i Afrika. Kenya har årligen 5,6 miljoner internationella passagerare (2016).

Finland och Kenya paraferade luftfartsavtalet länderna emellan den 5 december 2017 i Colombo, Sri Lanka som avslutning på de bilaterala luftfartsavtalsförhandlingarna. Avtalet undertecknades den 14 december 2018 i Nairobi.

2 EU-lagstiftningen

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

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

Kommissionen har den 21 december 2017 godkänt förhandlingsresultatet mellan Finland och Kenya. Avtalet innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet. Artiklarna 1–5, 7–11 och 14–21 och bilagan hör helt eller delvis till medlemsstatens behörighet. Unionslagstiftningen och den nationella lagstiftningen på det område som avtalet gäller behandlas nedan i propositionens detaljmotivering och i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Syftet med regeringens proposition är att få riksdagens godkännande för ett luftfartsavtal mellan Finland och Kenya. Propositionen innehåller ett förslag till en så kallad blankettlag för att sätta i kraft de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen.

Avtalet gör det möjligt att öppna luftfartsförbindelserna och luftfartsmarknaden mellan länderna. Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där man bl.a. avtalar om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse lufttrafikföretag till att använda de rättigheter att bedriva trafik som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs lufttrafikföretagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik.

Enligt avtalet får flygbolag utsedda av Finland rätt att trafikera från Finland till Kenya och vidare därifrån genom anslutningsförbindelser. Motsvarande rättigheter beviljas flygbolag utsedda av Kenya från Kenya. I enlighet med avtalet får flygbolag utsedda av Finland rätt att trafikera från vilka orter som helst i Finland till Nairobi och Mombasa och vidare därifrån genom anslutningsförbindelser. Flygbolag utsedda av Kenya har motsvarande trafikrättigheter på de nämnda linjerna. Antal flygningar per vecka och codeshare-rutter avtalas om närmare mellan parternas luftfartsmyndigheter.

4 Propositionens konsekvenser

Avtalet har inga konsekvenser som utsträcker sig till statsbudgeten. Luftfartsavtalet är förenligt med näringslivets intressen, eftersom regelbundna flygförbindelser möjliggör en ökad export och stöder finska företags konkurrenskraft genom förbättrade förutsättningar för företagande. Avtalet öppnar upp för nya möjligheter för luftfart mellan Finland och Kenya. Lufttrafiken mellan Finland och Kenya förväntas fortsätta på en blygsam nivå, varför avtalet inte har några betydande företagskonsekvenser på kort sikt.

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

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

5 Beredningen av propositionen

Finland och Kenya förhandlade om ett bilateralt luftfartsavtal den 5 december 2017 i Colombo i Sri Lanka. Avtalet paraferades i samband med förhandlingarna. Europeiska kommissionen godkände förhandlingsresultatet den 21 december 2017 i enlighet med förordningen om yttre förbindelser. Avtalet undertecknades den 14 december 2018 i Nairobi.

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag. Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag. Utlåtanden

om utkastet till propositionen har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, finansministeriet, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket och medlemmarna i flygtrafiksnätverket, där det ingår representanter från försvarsministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, Finlands ständiga representation vid Europeiska unionen, Centralhandelskammaren, Business Finland Oy, Finavia Oy, Gränsbevakningsväsendet, Finnair Oy, Nordic Regional Airlines Oy, Air Navigation Services Finland Oy, Board of Airline Representatives in Finland och Konsumentförbundet rf.

Finavia konstaterar i sitt utlåtande att bolaget instämmer i regeringens proposition och understöder de flyg mellan Finland och Kenya som avtalet möjliggör.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar i sitt utlåtande att avtalet möjliggör inledandet av lufttrafik mellan länderna och förbättrar tillgängligheten till Finland. Transport- och kommunikationsverket har deltagit i avtalsförhandlingarna och dess synpunkter har beaktats i regeringspropositionen redan i beredningsskedet. Transport- och kommunikationsverket konstaterar i sitt utlåtande att verket stöder ett överlämnande av propositionen i samma form som vid begäran om utlåtande.

Utrikesministeriet konstaterar i sitt utlåtande att ministeriet understöder ett godkännande av avtalet. Utrikesministeriet framförde lagtekniska ändringsförslag till propositionen. De preciseringar som föreslogs av utrikesministeriet har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Finnair konstaterar i sitt utlåtande att de understöder ett godkännande av luftfartsavtalet. Finnair påpekade att företaget anser det vara bra att marknadstillträdet till tredje länder görs lättare för finska flygbolag genom framförhållning. Enligt utlåtandet öppnar luftfartsavtalet upp för spännande nya möjligheter att sälja flygbiljetter mellan Finland och Kenya exempelvis via mellanliggande orter i Europa genom att göra så kallade codeshare-samarbeten mellan ländernas flygbolag möjliga.

Arbets- och näringsministeriet konstaterar i sitt utlåtande att luftfartsavtalet skapar ramar för att utöka luftfarten mellan Finland och Kenya samt främjar kontakten länderna emellan. I utlåtandet påpekar ministeriet att regelbundna flygförbindelser underlättar främjandet av handel och turism mellan länderna och mellan Finland och de övriga afrikanska länderna.

De övriga remissinstanserna hade inga kommentarer om propositionen.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

I avtalets ingress konstaterar Finland och Kenya bl.a. att de önskar öka serviceutbudet i den internationella lufttrafiken. Länderna framhåller att de önskar tillgodose bästa möjliga flygsäkerhet och luftfartsskydd och underlätta utvidgningen av internationella lufttrafikmöjligheter.

Av artiklarna i avtalet överensstämmer artiklarna 3.2 a, 4.1 a och 10 med EU:s modellklausuler. Artiklarna 1.8, 6.7, 8, 12.7, 13.3 och 13.4 grundar sig på EU:s referensklausuler.

Artikel 1. Definitioner. I artikeln definieras de centrala begrepp som används i avtalet. Definitionerna grundar sig på Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) modellklausuler. Artikel 8 grundar sig på EU:s referensklausul.

Artikel 2. Beviljande av rättigheter. I enlighet med artikel 2.1 beviljar parterna varandra i avtalet fastställda rättigheter att bedriva internationell lufttrafik på de linjer som specificeras i bilagan till avtalet. I artikel 2.2 definieras de rättigheter i enlighet med Internationella civila luftfartsorganisationens standardavtalsklausuler som beviljas till vardera partens utsedda flygbolag. Närmare bestämmelser om flygrutterna finns i bilagan till avtalet. I enlighet med internationell praxis förbjuder artikeln cabotage, dvs. trafik mellan orter inom den andra partens territorium.

Artikel 3. Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd. I artikeln fastställs att parterna på diplomatisk väg kan utse ett eller flera flygbolag att sköta överenskommen trafik. Artikel 3.2 a baserar sig på EU:s modellklausuler och gör det möjligt att utse ett i Finland etablerat EU-bolag att bedriva trafik från Finland. Artikel 3.2 b gör det möjligt att utse ett av Republiken Kenya eller dess medborgare ägt flygbolag att bedriva trafik från Kenya. I artikeln föreskrivs att de utsedda flygbolagen står under fortlöpande och effektiv myndighetstillsyn av den part som utsett flygbolaget. När ett flygbolag har utsetts och utfärdats trafiktillstånd kan det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att det iakttar alla tillämpliga bestämmelser i avtalet. I Finland föreskrivs det om utfärdande av trafiktillstånd och om de nationella myndigheternas behörighet i samband med detta i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice (320/2017).

Artikel 4. Återkallande av tillstånd. Enligt artikeln kan en part återkalla ett trafiktillstånd eller begränsa det, om de villkor för beviljande av tillstånd som nämns i artikel 3 inte uppfylls eller om flygbolaget har försummat att iaktta de lagar och bestämmelser som anges i artikel 5. Artikel 4.1 a baserar sig på EU:s modellklausuler. Om det inte är nödvändigt att återkalla ett trafiktillstånd eller att begränsa trafikrättigheterna för att hindra fortsatt överträdelse av lagar och/eller bestämmelser, får en sådan rätt inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra partens luftfartsmyndigheter. Sådant samråd ska inledas inom femton (15) dagar efter det att en begäran om samråd har framställts eller i enlighet med vad som annars har överenskommit mellan parterna.

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

Artikel 6. Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler finns det i artikeln bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter inom luftfarten på basis av ömsesidighet. I enlighet med EU:s referensklausul föreskrivs i artikel 6.7 att bestämmelserna i detta avtal inte ska hindra Finland från att på ett icke-diskriminerande sätt ta ut skatter, tullar och avgifter på flygbränsle som tillhandahålls inom dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett flygbolag utsett av Kenya och som går i trafik mellan en ort i Finland och en annan ort i Finland eller en ort i en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

Artikel 7. Bestämmelser om kapacitet. Enligt artikeln ska parterna i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler ge flygbolagen rättvisa och lika möjligheter att bedriva luftfart. Då flygbolag som utsetts av den ena parten bedriver överenskommen trafik ska de beakta den andra partens utsedda flygbolags intressen. Den överenskomna trafik som tillhandahålls av de flygbolag som utsetts av parterna ska stå i rätt proportion till allmänhetens behov av trafik på de specificerade linjerna.

Artikel 8. Prissättning. I överensstämmelse med EU:s referensklausul ska parterna enligt artikeln låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmissiga överväganden. Det är tillåtet att ingripa i prissättningen endast för att förhindra sådana priser eller förfaranden som strider mot konkurrenslagstiftningen.

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

Artikel 9. Representation av flygbolaget och försäljning. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om rätten för flygbolag från det ena landet att fritt sälja biljetter i det andra landet och överföra inkomsterna från biljettförsäljningen utan att särskilda avgifter, begränsningar eller dröjsmål hänförs till dem.

Artikel 10. Markttjänster. I enlighet med EU:s modellklausul föreskrivs det i artikeln att flygbolagen har rätt att välja leverantören av markttjänsterna eller att tillhandahålla markttjänsterna själva. Om detta inte är möjligt ska varje utsett flygbolag behandlas jämlikt i fråga om användningen egenhantering eller markttjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer. I Finland har man i överensstämmelse med EU-lagstiftningen inte på något sätt begränsat flygbolagens möjligheter att själva tillhandahålla markttjänsterna på flygplatserna. Bestämmelser om markttjänster finns i 8 kap. i luftfartslagen (864/2014).

Artikel 11. Användaravgifter. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att de avgifter som de behöriga myndigheterna eller andra organ tar ut av flygbolagen ska vara rättvisa, skäliga och motsvara kostnaderna. Parterna ska inom sitt territorium främja samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna och de flygbolag som använder tjänsterna och anläggningarna samt uppmuntra dem att utbyta den information som behövs för att reda ut att avgifterna är skäliga.

Under ett tvistlösningsförfarande i enlighet med artikel 16 anses en part inte ha brutit mot bestämmelserna i artikel 11 om parten inte försummar att inom skälig tid ser över den avgift eller den praxis som den andra parten har klagat över, eller om parten inte vidtar alla åtgärder som står i dess makt för att rätta till en avgift eller praxis som vid översynen visar sig vara oförenlig med denna artikel.

Artikel 12. Flygsäkerhet. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs i artikeln om åtgärder som den ena parten får vidta om den märker brister i säkerheten eller annars har behov av att samråda om säkerhetsbestämmelser med den andra parten.

I enlighet med EU:s referensklausuler föreskrivs det i artikel 12.7 att bestämmelserna i artikeln ska tillämpas också i det fallet att Finland har utsett ett sådant flygbolag i fråga om vilket myndighetstillsynen utövas av en annan medlemsstat i EU. I Finland är Transport- och kommunikationsverket den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten. Bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets myndighetsuppgifter finns i lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018), i luftfartslagen och i lagen om transportservice.

Artikel 13. Luftfartsskydd. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler hänvisas det i artikeln till sådana internationella konventioner om luftfartsskydd som bägge parter omfattas av. Vidare föreskrivs det om förfaranden för att garantera luftfartsskyddet och ingripa mot brister i säkerhetsåtgärderna. Artikel 13.3 och 13.4 motsvarar EU:s-referensklausuler.

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

Artikel 15. Rättvis konkurrens. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att vardera parten vid behov ska vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförfaranden som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrenssituationen för det eller de flygbolag som utsetts av den andra parten. I Finland finns bestämmelser om förbud mot konkurrensbegränsningar i konkurrenslagen (948/2011). När en konkurrensbegränsning kan påverka handeln mellan Europeiska unionens medlemsstater tillämpas enligt 3 § i konkurrenslagen också bestämmelserna i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget.

Artikel 16. Samråd och tvistlösning. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att parterna i första hand ska försöka lösa meningsskiljaktigheter genom samråd. I artikeln föreskrivs det om förfarandet vid samråd eller, om samrådet inte ger resultat, om anlita-
ndet av förmedlare eller förlikningsnämnd.

Artikel 17. Ändring av avtalet. I artikeln föreskrivs i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om det förfarande som tillämpas vid ändring av avtalet och om ikraftträdandet av ändringarna. I bestämmelserna om ikraftträdande har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver.

Artikel 18. Multilaterala konventioner. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om att multilaterala konventioner om lufttrafik som träder i kraft för vardera parten är primära i förhållande till detta avtal.

Artikel 19. Uppsägning av avtalet. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om förfarandet för uppsägning av avtalet.

Artikel 20. Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att avtalet och varje ändring i det ska registreras hos ICAO.

Artikel 21. Ikraftträdande. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om förfarandet för ikraftträdande av avtalet. I bestämmelserna om ikraftträdande har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver.

Bilaga Bilagan innehåller tabeller över flyglinjer som flygbolag utsedda av Republiken Finland och Republiken Kenya får trafikera i båda riktningarna. Dessutom föreskrivs det om de gemensamma marknadsföringsarrangemangen i bilagan.

2 Lagförslag

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

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

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

3 Ikraftträdande

Enligt artikel 21 träder avtalet i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de åtgärder som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts. Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

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

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten

Genom förordningen om yttre förbindelser har man skapat en mekanism genom vilken Europeiska unionen under vissa villkor tillåter att medlemsstaten ingår luftfartsavtal som med tanke på sitt innehåll till vissa delar hör till unionens exklusiva behörighet. Medlemsstaten förhandlar och ingår avtal med ett tredjeland under eget namn också till den del behörigheten enligt utgångsläget hör till unionen. Med hänsyn till förordningen om yttre förbindelser är det alltså inte fråga om ett traditionellt blandat avtal som innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet och där både unionen och dess medlemsstater är parter. Det är inte heller fråga om ett sådant avtal som medlemsstaterna i Europeiska unionen förbinder sig till på unionens vägnar (GrUU 16/2004 rd). Trots behörighetsfördelningen godkänner riksdagen dock avtalet i sin helhet, eftersom det enligt grundlagsutskottets ställningstagande (GrUU 7/2012 rd och GrUU 14/2014 rd) i sin helhet är fråga om ett avtal som Finland har ingått. Således begärs det att riksdagen godkänner avtalet i sin helhet. Det begärs även att riksdagen godkänner en lag, genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. Ett tillstånd i enlighet med förordningen om yttre förbindelser behövs från kommissionen för ingående av avtal när det gäller de avtalsbestämmelser som på det sätt som beskrivs ovan till sitt innehåll i regel omfattas av unionens exklusiva behörighet. I och med den antagna unionslagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande.

Medlemsstaternas nationella behörighet begränsas närmast till hur medlemsstaterna ordnar de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna förutsätter i respektive fall. Förordningar som gäller de frågor som täcks av luftfartsavtalet mellan Finland och Kenya är bl.a. förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, förordning (EU) nr 2018/1139 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*EASA-förordningen*), förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (*slot-förordningen*), förordning (EU) nr 391/2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, förordning (EU) nr 376/2014 som gäller rapportering av händelser inom civil luftfart samt förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen.

Dessutom har bestämmelser på direktivnivå antagits bl.a. om mark tjänster (96/67/EEG, *direktivet om mark tjänster*) och om flygplatsavgifter (2009/12/EG, *direktivet om flygplatsavgifter*).

På basis av detta hör åtminstone bestämmelserna i artiklarna 1, 3.2 a, 4.1 a, 5–6, 8.1 och 8.2, delvis 9, 10, 11.1 och 11.2, 12, 13, 14 och 15 till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. Bakgrunden till bestämmelserna är artikel 49 om etableringsfrihet i EUF-fördraget och bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser. På bestämmelserna i avtalet tillämpas dessutom Europeiska unionens konkurrensregler (artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget).

4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen godkänner riksdagen fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis ska en bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande rättighet som är tryggad i grundlagen, om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om det enligt grundlagen ska föreskrivas eller redan föreskrivs i lag om den sak som avses eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas i lag om den sak som avses. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse på dessa grunder till området för lagstiftningen oberoende av om den står i strid eller harmonierar med en bestämmelse som utfärdats genom lag i Finland (se t.ex. GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

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

I artikel 2 finns bestämmelser om beviljande av rätt att bedriva trafik. Bestämmelser om regelbunden lufttrafik mellan Finland och tredjeländer samt om flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal finns i 122 och 123 § i lagen om transportservice. Internationella förpliktelser som är bindande för Finland har företräde framför bestämmelserna i lag. Bestämmelserna i avtalet är så detaljerade att de inte kräver några kompletterande nationella bestämmelser. I artikel 2 i avtalet bestäms det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och bestämmelserna kan därför anses höra till området för lagstiftningen i Finland.

Artiklarna 3 och 4 i avtalet, vilka gäller utseende av flygbolag och beviljande och återkallande av trafiktillstånd, hänför sig till Transport- och kommunikationsverkets behörighet och till det förfarande om vilket det föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artiklarna hör till området för lagstiftningen.

I artikel 5.1 och 5.2 finns bestämmelser om tillämpningen av lagstiftningen i Finland på vissa luftfartyg, passagerare, besättning och viss frakt och post som finns inom Finlands territorium. I artikel 5.3 bestäms det om kontroll av passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen. Enligt artikel 5.4 är det förbjudet att bevilja flygbolag förmåner vid tillämpningen av bestämmelser om inresa, tull, karantän och andra motsvarande bestämmelser. Om bestämmelserna i artikeln föreskrivs i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice och de hör till området för lagstiftningen.

Artikel 6.1, 6.2, 6.5 och 6.6 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet. Bestämmelserna motsvarar internationell praxis. Enligt 81 § i grundlagen ska det bestämmas om statliga skatter och avgifter genom lag. I artikel 6.3 bestäms om tullkontroll och i artikel 6.4 om rätt att lossa luftfartygens utrustning. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen och det föreskrivs om dem bl.a. i mervärdesskattelagen (1501/1993) samt i tullagstiftningen. Tullar hör dock till Europeiska unionens exklusiva behörighet.

I artikel 7 bestäms om flygtrafikens kapacitet. Enligt 123 § i lagen om transportservice kan Transport- och kommunikationsverket fastställa platsutbudet och tidtabellerna för den regelbundna lufttrafiken. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 8 föreskrivs det om prissättningen. Enligt artikeln behöver priserna inte meddelas till den andra partens myndigheter. Enligt 123 § i lagen om transportservice fastställer Transport- och kommunikationsverket vid behov transportavgifterna för regelbunden trafik. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och är viktiga med tanke på den i 18 § i grundlagen tryggnade näringsfriheten. Det föreskrivs om bestämmelserna i artikel 8 i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice. Bestämmelserna hör sålunda till området för lagstiftningen.

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

Artikel 10 gäller lufttrafikföretagens rättigheter att organisera sina marktjänster på flygplatserna. Om detta föreskrivs i 8 kap. i luftfartslagen i överensstämmelse med direktivet om marktjänster, och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

I artikel 11 bestäms det om användaravgifter. Artikel 11.1 och 11.2 grundar sig på den unionslagstiftning som det redogörs för ovan och som delvis har genomförts genom nationell lagstiftning. Bestämmelserna i artikel 11.1 och 11.2 ingår i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011). Artiklarna 11.3 och 11.4 innehåller inte bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

Artikel 12, som gäller flygsäkerhet, hänför sig till Transport- och kommunikationsverkets behörighet att som nationell civil luftfartsmyndighet utöva tillsyn över flygsäkerheten. Bestämmelser om detta finns i lagen om Transport- och kommunikationsverket, luftfartslagen och i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i artikel 12.4 kan anses höra till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i den bestäms om individens rättigheter och skyldigheter.

Artikel 13 innehåller bestämmelser om luftfartsskydd. I Finland ingår bestämmelserna om luftfartsskydd och behörighetsfrågorna i anslutning till det i 9 kap. i luftfartslagen, och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

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

Om de bestämmelser som ingår i artikel 15 föreskrivs i konkurrenslagen. Till de delar det är fråga om effekterna på handeln mellan medlemsstaterna ska konkurrensreglerna i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget tillämpas. Sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

I artikel 16 finns det bestämmelser om skilje- och förlikningsförfaranden, och lösningarna i dessa är bindande för parterna i tvisten. Vid förmedlingsförfarandet kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen bli avgjorda och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller tvistlösning är inte enligt regeringens bedömning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen för avtalet.

I enlighet med artikel 2.1 i avtalet beviljar vardera parten den andra parten i avtalet fastställda rättigheter för den internationella lufttrafik som bedrivs av den andra partens utsedda flygbolag på de linjer som specificeras i bilagan till avtalet. Enligt artikel 17.2 kan bilagan till avtalet ändras genom överenskommelse mellan parternas luftfartsmyndigheter. Ändringarna träder i kraft i enlighet med vad som överenskommit dessa myndigheter emellan. Bilagan innehåller bestämmelser om de flyglinjer som utsedda flygbolag får flyga på. Dessutom innehåller bilagan bestämmelser om marknadsföringssamarbete. Bestämmelserna i bilagan hör inte till området för lagstiftningen. I bestämmelsen i artikel 17.2 är det inte fråga om delegering av behörigheten att ingå fördrag. Det är snarast fråga om ett internationellt förvaltningsavtal som Transport- och kommunikationsverket kan ingå inom ramarna för gällande lagstiftning och sin befogenhet med stöd av 2 § 3 mom. 3 punkten i lagen om Transport- och kommunikationsverket. Dessa internationella förvaltningsavtal sätts på så sätt inte i kraft genom förordning av statsrådet och publiceras inte heller i Finlands författningssamlings fördragsserie. Bestämmelserna i artikel 17 i avtalet om ändring av avtalet eller dess bilaga motsvarar ICAO:s standardavtalsklausuler. Enligt den allmänna internationella praxis som iakttagits länge inom luftfartssektorn kommer parternas luftfartsmyndigheter överens om ändringar i bilagorna till luftfartsavtalen.

4.3 Behandlingsordning

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

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner det i Nairobi den 14 december 2018 ingångna avtalet mellan republiken Finlands regering och republiken Kenyas regering om luftfart.

RP 13/2019 rd

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

Lagförslag

Lag

om avtalet med Kenya om luftfart

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Nairobi den 14 december 2018 mellan Republiken Finlands regering och Republiken Kenyas regering ingångna avtalet om luftfart ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

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

3 §

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

Helsingfors den 29 augusti 2019

Statsminister

Antti Rinne

Kommunikationsminister Sanna Marin

Fördragstext

AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH REPUBLIKEN KENYAS REGERING OM LUFTFART

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KENYA

Republiken Finlands regering och Republiken Kenyas regering, nedan "parterna",

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

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

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

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

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

som önskar arbeta för ett internationellt luftfartssystem, som utgår från konkurrens mellan flygbolagen på marknaden och som har så litet inblandning och reglering från regeringarnas sida som möjligt,

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

som önskar underlätta utvidgningen av internationella lufttrafikmöjligheter,

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

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

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

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

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

har enats om följande:

Have agreed as follows:

Artikel 1

Definitioner

Om inget annat anges, avses i detta avtal med

1. "luftfartsmyndigheter" i fråga om Republiken Finland den finska civila luftfartsmyndigheten och i fråga om Republiken Kenya den minister som ansvarar för den civila luftfarten och andra personer eller organ som beordrigats att utföra de uppgifter som för närvarande sköts av dessa luftfartsmyndigheter, eller liknande uppgifter,

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

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

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

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

6. "territorium", "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "flygbolag" och "landning för

Article 1

Definitions

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

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of the Republic of Kenya, the Cabinet Secretary in charge of civil aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;

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

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

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

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

6. "Territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic

andra än trafikändamål" vad som anges om dem i artiklarna 2 och 96 i konventionen,

7. "användaravgift" en avgift som tas ut av flygbolag för användning av anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygtrafik-tjänster eller luftfartsskydd, inbegripet tjänster, lokaler och anläggningar i anslutning till dem, och

8. "Europeiska unionens grundfördrag" fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Artikel 2

Beviljande av rättigheter

(1) Vardera parten beviljar den andra parten rättigheter enligt detta avtal för den internationella lufttrafik som bedrivs av den andra partens utsedda flygbolag, nedan "överenskommen trafik", på de linjer som specificeras på det berörda stället i bilagan till detta avtal, nedan "specificerade linjer".

(2) I enlighet med denna konvention har vardera partens utsedda flygbolag

(a) rätt att flyga över den andra partens territorium utan att landa,

(b) rätt att landa inom den andra partens territorium för andra än trafikändamål,

(c) rätt att på linjen landa på en eller flera orter som specificerats i bilagan till detta avtal i syfte att i internationell trafik ta ombord och/eller avlämna passagerare, frakt och post, var för sig eller tillsammans, mot ersättning eller avgift.

(3) De rättigheter som fastställs i punkterna 2 a och b i denna artikel har även parternas andra flygbolag än de som har utsetts enligt artikel 3 detta avtal.

purposes" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention;

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

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

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services by a designated airline or airlines (hereinafter called "agreed services") over the routes specified in the appropriate section of the Annex (hereinafter called "specified routes").

2. Subject to the provisions of this Agreement the designated airline(s) of each Contracting Party shall enjoy the following rights:

(a) right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;

(c) right to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail or in combination for remuneration or hire.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights

specified in paragraph 2 (a) and (b) of this Article.

(4) Bestämmelserna i punkt 2 i detta avtal ska inte anses berättiga det eller de flygbolag som utsetts av den ena parten att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare, bagage och frakt, inklusive post, för befordran mot ersättning eller avgift till en annan ort inom den andra partens territorium.

4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the right of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Artikel 3

Utseende av flygbolag och beviljande av tillstånd

1. Vardera parten har rätt att utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik samt att återkalla eller ändra ett sådant beslut att utse ett bolag. Utseendet ska ske skriftligen och den andra parten ska underrättas om detta på diplomatisk väg.

2. När den andra parten har tagit emot en sådan underrättelse och det utsedda flygbolagets formbundna och på föreskrivet sätt inlämnade ansökningar om trafiktillstånd och tekniska tillstånd, ska den utfärda de relevanta tillstånden inom minsta möjliga tid som behandlingen kräver förutsatt att

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Republiken Finland

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

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

Article 3

Designation and Authorisation

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

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

a) In the case of an airline designated by the Republic of Finland:

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

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

(iii) flygbolaget ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av medlemsstater i Europeiska unionen eller Europeiska frihandelssammanslutningen och/eller av medborgare i dessa stater.

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Kenya

(i) bolaget är etablerat inom Kenyas territorium och har tillstånd utfärdat i enlighet med Kenyas tillämpliga lagstiftning, och

(ii) Republiken Kenya utövar och upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget,

(iii) flygbolaget ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av republiken Kenya och/eller av medborgare i republiken Kenya.

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

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

Artikel 4

Återkallande av tillstånd

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

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Republiken Finland

(i) flygbolaget inte är etablerat inom Republiken Finlands territorium i enlighet med

(iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the EU or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States.

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

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

(ii) the Republic of Kenya has and maintains effective regulatory control of the airline;

(iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by the Republic of Kenya and/or by its nationals.

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

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

Article 4

Revocation of Authorisation

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

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

(i) it is not established in the territory of the Republic of Finland under the EU Treaties or

Europeiska unionens grundfördrag eller det inte har en giltig operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk, eller

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

(iii) flygbolaget inte ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av en medlemsstat i Europeiska unionen eller Europeiska frihandelssammanslutningen och/eller deras medborgare.

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Republiken Kenya

(i) bolaget inte är etablerat inom Republiken Kenyas territorium eller det inte har tillstånd utfärdat i enlighet med Republiken Kenyas tillämpliga lagstiftning, eller

(ii) Republiken Kenya inte upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget, eller

(iii) bolaget inte ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av Republiken Kenya och/eller av dess medborgare.

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

2. Om ett omedelbart återkallande av tillstånd eller begränsande av rättigheter enligt punkt 1 i denna artikel inte är nödvändigt för att hindra fortsatt överträdelse av lagar och/eller föreskrifter, får en sådan rättighet inte tillgripas förrän samråd har hållits med den andra partens luftfartsmyndigheter. Samråd ska inledas inom femton (15) dagar efter det att en begäran om samråd har framställts eller i enlighet med vad som annars har överenskommits mellan parterna.

does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or

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

(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member State of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.

b) in the case of an airline designated by the Republic of Kenya:

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

(ii) the Republic of Kenya is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, and it is not effectively controlled by the Republic of Kenya and/or by its nationals.

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

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

Artikel 5

Tillämpning av lagar och föreskrifter

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

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

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

4. Ingendera parten får ge sina egna eller andra flygbolag förmåner i förhållande till ett flygbolag som utsetts av den andra parten och som bedriver liknande internationell lufttrafik när de tillämpar sina föreskrifter om immigration, tull och karantän och andra motsvarande föreskrifter.

Artikel 6

Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter

1. Luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett flygbolag, som utsetts av den

Article 5

Application of Laws and Regulations

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

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

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

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

Article 6

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment,

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

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

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

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

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

d) flygbolagets dokument, såsom flygbiljetter och flygfraktsedlar samt, i den utsträckning som skäligen behövs, reklam- och promotionsmaterial som är avsedda att användas av ett flygbolag som utsetts av den ena parten och som förs in till den andra partens territorium.

3. De i punkt 2 i denna artikel avsedda förmåner ska hållas under tulluppsikt eller tullkontroll, om detta fordras.

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

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

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

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

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

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

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

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

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

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

7. Ingenting i detta avtal hindrar Republiken Finland från att på ett icke-diskriminerande sätt ta ut skatter, tullar eller avgifter på flygbränsle som tillhandahålls inom dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett flygbolag utsett av Republiken Kenya och som går i trafik mellan en ort i Republiken Finland och en annan ort i Republiken Finland eller i en annan medlemsstat i Europeiska unionen.

Artikel 7

Bestämmelser om kapacitet

1. Vardera partens utsedda flygbolag ska ha lika och likvärdiga möjligheter att bedriva lufttrafik på de linjer som specificeras i bilagan till detta avtal.

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

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

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

7. Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Finland from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of the Republic of Kenya that operates between a point in the territory of the Republic of Finland and another point in the territory of the Republic of Finland or in the territory of another European Union Member State.

Article 7

Capacity provisions

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.

2. Parternas utsedda flygbolag ska, då de bedriver överenskommen trafik, beakta den andra partens utsedda flygbolags intressen så att de sistnämndas trafikering av samma linjer eller linjeavsnitt inte orsakas onödig olägenhet.

3. Den överenskomna trafik som tillhandahålls av de flygbolag som utsetts av parterna ska stå i rätt proportion till allmänhetens behov av trafik på de specificerade linjerna och trafikens primära mål ska vara att tillhandahålla sådan kapacitet som när belägningsgraden är rimlig motsvarar det nuvarande och det rimligtvis förutsebara behovet av transport av passagerare och frakt, inklusive post, till eller från den parts territorium som utsett flygbolaget. När det gäller att transportera samt ta ombord och avlämna passagerare och frakt, inklusive post, på de specificerade linjerna på orter belägna på territoriet för någon annan stat än den som utsett flygbolaget, ska sådana allmänna principer iakttas enligt vilka kapaciteten ska ställas i relation till

(a) behovet av trafik till och från territoriet för den part som utsett flygbolaget,

(b) behovet av trafik som gäller det territorium genom vilket den överenskomna trafiken går, med beaktande av den trafik som tillhandahålls av övriga flygbolag i staterna i regionen, och

(c) behovet av transittrafik.

Artikel 8

Prissättning

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

2. In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline. Provision of the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States, other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other services established by airlines of the states comprising the area; and

(c) the requirements of through airline operation.

Article 8

Pricing

1. Each Contracting Party shall allow prices for air services to be decided by each desig-

nated airline based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

a) förhindra oskäligt diskriminerande priser och förfaranden,

a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

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

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

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

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

2. Priserna för internationell lufttrafik mellan parternas territorier behöver inte meddelas. Ingendera parten får kräva att den andra partens utsedda flygbolag ska meddela de priser som charterbeställaren tar ut av allmänheten, om det inte på icke-diskriminerande grunder är nödvändigt i informationssyfte. Trots vad som sagts ovan ska vardera partens utsedda flygbolag för tillämpning av denna artikel på begäran ge parternas luftfartsmyndigheter tillgång till uppgifter om nuvarande och planerade priser på ett sådant sätt och i ett sådant format som dessa luftfartsmyndigheter godkänner.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Contracting Parties shall not be required to be filed. Neither Contracting Party shall require the notification or filing by a designated airline of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Contracting Parties shall provide access, on request, to information on existing and proposed prices to the aeronautical authorities of the Contracting Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities for the purposes of this Article.

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

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

4. Om en part anser att ett pris som avses bli tillämpat av ett flygbolag som utsetts av den andra parten för internationell lufttransport strider mot principerna i punkt 1 i denna artikel, ska den begära samråd och meddela den andra parten orsakerna till sitt missnöje så snart som möjligt. Samråd ska hållas senast trettio (30) dagar efter det att begäran har tagits emot. Parterna ska samarbeta för att säkerställa att de uppgifter som behövs för ett

4. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the

motiverat avgörande finns till hands. Om parterna når samförstånd om det pris som anmälan om missnöje gäller, gör vardera parten sitt yttersta för att genomföra detta avtal. Om ett ömsesidigt avtal inte uppnås, blir det tidigare priset gällande.

Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

Artikel 9

Representation av flygbolaget och försäljning

1. En parts utsedda flygbolag har rätt att inom den andra partens territorium, inom ramen för de lagar och föreskrifter som är gällande där, fritt inrätta och upprätthålla sådana kontor och lokaler samt administrativ och kommersiell personal och personal för tekniska uppgifter och drift samt annan specialistpersonal som behövs för flygbolagets verksamhet.

2. De flygbolag som parterna utsett ska ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster och anknäytande tjänster genom anlitande av sina egna transportdokument inom båda parternas territorier, antingen direkt eller, om flygbolagen så önskar, genom ombud, andra företrädare som flygbolaget utsett eller via internet eller andra tillgängliga kanaler, i lokal valuta eller i någon annan fritt konvertibel valuta. Vardera parten ska avhålla sig från att begränsa rätten för flygbolag som utsetts av den andra parten att sälja, och för någon person att köpa, sådana transporttjänster.

3. Det ska vara tillåtet för båda parternas utsedda flygbolag att inom den andra partens territorium betala lokala kostnader, inbegripet men inte uteslutande bränslekostnader, i lokal valuta. Vardera partens utsedda flygbolag får,

Article 9

Airline Representation and Sales

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

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport and related services on their own transportation documents in the territories of both Contracting Parties, either directly or, at the air carrier's discretion, through an agent, other intermediaries appointed by the air carrier or through the internet or any other available channel in local currency or in any freely convertible other currency. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of a designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

3. The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including, but not limited to, purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the designated airlines of each Contracting Party may pay for such expenses

enligt eget övervägande, inom den andra partens territorium betala sådana utgifter i fritt konvertibla valutor enligt marknadskursen.

4. Parten ska bevilja den andra partens utsedda flygbolag rätt att på begäran omvandla lokala inkomster till en annan fritt konvertibel valuta och när som helst, och på vilket sätt som helst, överföra dem till valfritt land till den del som inkomsterna inte används lokalt. Sådana överföringar ska tillåtas den dag då flygbolaget gör sin första begäran om överföring, och till den valutakurs som tillämpas på betalningar när inkomsterna företes för omvandling och överföring, och inga andra avgifter, begränsningar eller dröjsmål utöver normala bankavgifter och bankförfaranden får hänföras till dem.

Artikel 10

Markttjänster

Varje utsett flygbolag har rätt att sköta sina egna markttjänster inom den andra partens territorium eller att lägga ut dessa tjänster på entreprenad enligt val, antingen helt eller delvis, till vilken bemyndigad tillhandahållare av dessa tjänster som helst. Om de lagar och föreskrifter som tillämpas på markttjänster på den ena partens territorium hindrar utläggning på entreprenad av dessa tjänster eller begränsar utläggningen eller egenhanteringen, ska varje utsett flygbolag behandlas jämlikt i fråga om användning av egenhantering och markttjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer.

Artikel 11

Användaravgifter

1. De avgifter som en parts behöriga myndigheter eller andra organ tar ut av den andra partens utsedda flygbolag ska vara rättvisa

in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies at the market rate of exchange.

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

Article 10

Ground handling

Each designated airline shall have the right to provide their own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Article 11

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of

och skäliga. Avgifterna får inte vara orättvist diskriminerande och de ska fördelas jämnt mellan olika användargrupper. Villkoren för användaravgifter för flygbolag som utsetts av den andra parten ska vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för vilket annat flygbolag som helst vid den tidpunkt då avgifterna fastställs.

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

3. Parterna ska inom sitt territorium främja samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna och de flygbolag som använder tjänsterna och anläggningarna och uppmuntra de behöriga myndigheterna eller organen och flygbolagen att utbyta den information som kan behövas för en noggrann granskning av om avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel. Parterna ska uppmuntra de behöriga myndigheter som tar ut avgifterna att i skälig tid i förväg meddela användarna om varje föreslagen ändring av användaravgifterna, så att användarna får möjlighet att uttrycka sin åsikt innan någon ändring görs.

4. Vid tvistlösning enligt artikel 16 anses en part inte ha brutit mot bestämmelserna i denna artikel om den inte i) underlåter att inom skälig tid granska den avgift eller det förfarande som den andra parten har framfört klagomål över, eller ii) försummar att efter en sådan granskning vidta åtgärder inom dess befogenhet för att rätta en avgift eller ett förfarande som strider mot denna artikel.

each Contracting Party on the designated airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the designated airlines of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

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

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

4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 16 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy

any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Artikel 12

Flygsäkerhet

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

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

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

Article 12

Flight Safety

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 13

Luftfartsskydd

1. Parterna bekräftar, i överensstämmelse med sina rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt, att deras skyldighet gentemot varandra att skydda civil luftfart mot handlingar avseende olagligt ingripande utgör en integrerad del av detta avtal. Utan att begränsa allmängiltigheten i fråga om deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt ska parterna i synnerhet handla i överensstämmelse med bestämmelserna i den i Tokyo den 14 september 1963 undertecknade konventionen rörande brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg, i den i

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

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

6. With reference to paragraph 2 above, if it is determined that a Contracting Party remains in non-compliance with the standards established at that time pursuant to the Convention when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

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

Article 13

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 Sep-

Haag den 16 december 1970 undertecknade konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg, i den i Montreal den 23 september 1971 undertecknade konventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten, i den i Montreal den 24 februari 1988 undertecknade protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik samt i den i Montreal den 1 mars 1991 undertecknade konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte eller något annat avtal som gäller säkerhetsåtgärder inom den civila luftfarten och som är bindande för parterna.

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

3. Parterna ska som ett minimikrav handla i enlighet med de bestämmelser och de tekniska krav om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och intagits som bilagor till konventionen i den omfattning sådana bestämmelser och krav är tillämpliga för parterna. Parterna ska kräva att operatörer av sådana luftfartyg som införts i deras register eller sådana luftfartygsoperatörer vars huvudsakliga verksamhetsställe eller stadigvarande hemort är på den ena partens territorium eller som är etablerade inom Republiken Finlands territorium i enlighet med Europeiska unionens grundfördrag och fått operativ licens i enlighet med Europeiska unionens regelverk samt de som upprätthåller flygplatser inom deras territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser om luftfartsskydd.

4. Vardera parten går med på att sådana luftfartygsoperatörer åläggs att iakttä de bestämmelser och krav om luftfartsskydd som avses i punkt 3 och som den andra parten kräver att

tember 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, as well as with any other agreement relating to the security of civil aviation which both Parties adhere to.

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

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

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above

iakttas vid ankomst till, avgång från och under uppehåll inom denna andra parts territorium. I fråga om ankomst till, avgång från och uppehåll inom Republiken Finlands territorium krävs av luftfartygsoperatörerna att de iakttar bestämmelserna om luftfartsskydd i Europeiska unionens regelverk. Vardera parten ska se till att verkningsfulla åtgärder effektivt tillgrips inom deras respektive territorium för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, bagage, frakt och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning. Vardera parten ska också ge en välvillig behandling av varje begäran av den andra parten om särskilda säkerhetsåtgärder som kan anses vara skäligen för att bemöta ett bestämt hot.

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

6. När en part har skälig anledning att tro att den andra parten inte följer bestämmelserna om luftfartsskydd i denna artikel, får den förstnämnda partens luftfartsmyndigheter begära omedelbart samråd med den andra partens luftfartsmyndigheter. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från begäran, får trafiktillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för den andra partens utsedda flygbolag återkallas permanent eller tillfälligt, begränsas eller för ses med villkor. Om en nödsituation kräver det får en part vidta tillfälliga åtgärder innan tidsfristen på femton (15) dagar har löpt ut. Åtgärder i enlighet med denna punkt ska avbrytas så snart som den andra parten åter iaktar skyddsbestämmelserna i denna artikel.

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

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

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

Artikel 14

Intermodala transporttjänster

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

Artikel 15

Rättvis konkurrens

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

Artikel 16

Samråd och tvistlösning

Article 14

Intermodal Services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air services. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 15

Fair competition

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

Article 16

Consultations and Settlement of Disputes

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

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

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

4. Förmedlaren eller nämndens ledamöter kan utses bland personerna i den förteckning över kompetenta sakkunniga inom luftfartsområdet som Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) upprätthåller. Den eller de sakkunniga ska utses inom femton (15) dagar från mottagandet av begäran om att hänskjuta meningsskiljaktigheten till en förmedlare eller nämnd för avgörande. Om parterna inte lyckas nå enighet om val av sakkunnig eller sakkunniga, kan valet hänskjutas till ordföranden för Internationella civila luftfartsorganisationens råd. I förfarandet ska de sakkunniga som anlitas ha tillräcklig kompetens på det allmänna substansområdet för meningsskiljaktigheten.

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

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

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

4. A mediator or the members of a panel may be appointed from a roster of suitably qualified aviation experts maintained by the International Civil Aviation Organizations (ICAO). The selection of the expert or experts shall be completed within fifteen (15) days of receipt of the request for submission to a mediator or to a panel. If the Contracting Parties fail to agree on the selection of an expert or experts, the selection may be referred to the President of the Council of ICAO. Any expert used for this mechanism should be adequately qualified in the general subject of the dispute.

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

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

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

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

Artikel 17

Ändring av avtalet

1. Om en part anser att en ändring av någon bestämmelse i detta avtal är önskvärd, kan denna part begära samråd i frågan med den andra parten. Samråd ska inledas inom sextio (60) dagar från den dag då begäran framfördes, om inte båda parterna kommer överens om en förlängning av denna tidsfrist. Ändringar som överenskommits vid samråd ska godkännas av vardera parten i enlighet med

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

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

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

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

Article 17

Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such

dess rättsliga förfaranden och de träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då parterna har meddelat varandra på diplomatisk väg att dessa förfaranden har iakttagits.

2. Trots vad som bestäms i punkt 1 i denna artikel kan ändringar som endast hänför sig till bilagan avtalas mellan parternas luftfartsmyndigheter, och de träder i kraft i enlighet med vad dessa myndigheter avtalar i enlighet med parternas nationella lagar och föreskrifter.

Artikel 18

Multilateral konventioner

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

Artikel 19

Uppsägning av avtalet

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

2. I detta fall upphör avtalet att gälla tolv (12) månader efter den dag då den andra parten tog emot underrättelsen, om inte parterna kommer överens om återkallande av uppsägningen före utgången av denna tidsfrist. Om

consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that these procedures have been complied with.

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

Article 18

Multilateral Conventions

If any multilateral convention concerning air transportation enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Article 19

Termination

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

2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice is withdrawn by agreement.

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

ment of the Contracting Parties prior to the expiry of such period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization

Artikel 20

Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen

Article 20

Registration with ICAO

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

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

Artikel 21

Ikraftträdande

Article 21

Entry into force

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

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

Till bekräftelse härav har undertecknade, vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal i två exemplar på engelska.

In witness whereof the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the English language.

Upprättat i Nairobi den 14 december 2018 i två originalexemplar på engelska.

Done at Nairobi on 14th day December 2018 in two original copies in the English language.

Päivi Jämsä

För Republiken Finlands regering

James Macharia

För Republiken Kenyas regering

Päivi Jämsä

For the Government of the Republic of Finland

James Macharia

For the Government of the Republic of Kenya

BILAGA

till avtalet mellan Republiken Finlands regering och Republiken Kenyas regering om luftfart

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

<u>Avgångsorter</u>	<u>Mellanliggande orter</u>	<u>Destinationsorter</u>	<u>Orter bortom destinationsorten</u>
Nairobi och Mom-basa	Vilken ort som helst	Vilken ort som helst i Finland	Vilken ort som helst

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

<u>Avgångsorter</u>	<u>Mellanliggande orter</u>	<u>Destinationsorter</u>	<u>Orter bortom destinationsorten</u>
Vilken ort som helst i Finland	Vilken ort som helst	Nairobi och Mom-basa	Vilken ort som helst

3. Parternas luftfartsmyndigheter ska direkt avtala sinsemellan om mellanliggande orter och orter bortom destinationsorten som parternas utsedda flygbolag får trafikera.

4. Om utövande av femte frihetens rättigheter på specificerade mellanliggande orter och/eller orter som ligger bortom destinationsorten avtalas mellan parternas luftfartsmyndigheter.

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

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

b) med tredje parts flygbolag; om en sådan tredje part inte bemyndigar eller tillåter motsvarande arrangemang mellan den andra partens utsedda flygbolag och andra flygbolag i trafiken till, från eller via ett sådant tredjeland, är parterna inte skyldiga att godkänna sådana arrangemang.

De ovannämnda bestämmelserna förutsätter dock

(a) att de flygbolag som deltar i sådana arrangemang har de trafikrättigheter som behövs, och

(b) att alla flygbolag uppfyller de krav som tillämpas på sådana arrangemang i fråga om information till kunder och anmälningsförfaranden.

ANNEX

**To the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland
and the Government of the Republic of Kenya**

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

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Nairobi and Mom-basa	Any points	Any points in Finland	Any points

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

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any points in Finland	Any points	Nairobi and Mom-basa	Any points

3. The intermediate and beyond points to be operated by the designated airlines of the Contracting Parties have to be agreed upon directly between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

4. The exercise of fifth freedom traffic rights on specified intermediate and/or beyond points shall be subject to agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

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

- a) An airline or airlines established in the territory of either Contracting Party, or
- b) An airline or airlines of a third Party. Should such third Party not authorize or allow comparable arrangements between the designated airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the Contracting Parties have the right not to accept such arrangements.

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

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