

Hallituksen esitys eduskunnalle lentoliikenteestä Mauritiuksen kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymisestä ja laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

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

Sopimus on luonteeltaan kahdenvälinen lentoliikennesopimus, jossa sovitaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä osapuolet voivat nimetä lentoyhtiöitä käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään lentoyhtiöiden oikeuksista ja velvollisuuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Lisäksi sopimus sisältää kansainvälisen käytännön mukaiset vapautukset tietyistä veroista, tulleista ja muista maksuista kansainvälisen lentoliikenteen osalta. Sopimus ei rajoita lentoliikenteen määrää eikä reittejä Suomen ja Mauritiuksen välillä.

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti sopimuksen kanssa. Sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun kummankin osapuolen sisäiset oikeudelliset vaatimukset on täytetty. Osapuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten vaatimusten täyttämistä diplomaattinootteja vaihtamalla. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä päivästä lukien, jolloin viimeinen ilmoitus on vastaanotettu.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 NYKYTILA.....	3
2 EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ.....	3
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	4
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	4
5 ASIAN VALMISTELU.....	4
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	5
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN	5
7 ARTIKLA. <i>SUORA KAUTTAKULKU</i> . ARTIKLASSA MÄÄRÄTÄÄN LÄPIKULKULIIKENTTEEN YKSINKERTAISTETUSTA TARKASTUKSISTA JA MAKSUISTA.	6
8 ARTIKLA. <i>LIIKENNE- JA TOIMINTALUPIEN TUNNUSTAMINEN</i> . ARTIKLASSA MÄÄRÄTÄÄN OSAPUOLTEN VELVOLLISUUDESTA TUNNUSTAA TOISEN OSAPUOLEN MYÖNTÄMÄT LUVAT JA TODISTUKSET.....	6
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT	8
3 VOIMAANTULO.....	8
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	8
4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä.....	8
4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.....	9
LAKIEHDOTUS	13
Laki lentoliikenteestä Mauritiuksen kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	13
SOPIMUSTEKSTI	14
LIITTEET	43
ANNEX	45

YLEISPERUSTELUT

1 Nykytila

Suomen ja Mauritiuksen välinen lentoliikenne on toistaiseksi ollut verraten vähäistä. Säännöllistä suoraa lentoliikennettä Mauritiukselle ei ole, mutta matkanjärjestäjien lomalentoja maiden välillä on etenkin talvella. Mauritiuksella on viisi lentokenttää. Niistä vilkkaimpiin kuuluu pääkaupunki Port Louisin lähellä sijaitseva kansainvälinen lentokenttä nimeltä Sir Seewoosagur Ramgoolam International Airport. Port Louisin asukasluku on noin 140 000. Tärkeimmät Mauritiuksella operoivat lentoyhtiöt ovat Air Mauritius, British Airways, Emirates Airlines ja Condor.

Suomi ja Mauritius parafoivat 20 päivänä lokakuuta 2015 Antalyassa, Turkissa pidettyjen kahdenvälisen lentoliikenneneuvottelujen yhteydessä maiden välisen lentoliikennesopimuksen. Sopimus allekirjoitettiin Port Louisissa 17 päivänä kesäkuuta 2016. Suomella ei ole aikaisemmin ollut kahdenvälistä lentoliikennesopimusta Mauritiuksen kanssa.

2 EU:n lainsäädäntö

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

Koska lentoliikennesopimusten määräykset kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan, Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet asetuksen (EY) N:o 847/2004 jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelumenetelmästä ja täytäntöönpanosta (jäljempänä ulkosuhdeasetus). Asetuksella on perustettu jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyömenettely sen varmistamiseksi, että sopimukset ovat sopusoinnussa unionin lainsäädännön kanssa. Jäsenvaltion tulee ennakolta ilmoittaa komissiolle aikeistaan aloittaa neuvottelut kolmannen maan kanssa sekä tiedot siitä, mitä sopimuksen määräyksiä neuvottelut koskevat ja mikä on neuvottelujen tavoite sekä kaikki muut merkitykselliset tiedot. Komissio kutsutaan tarvittaessa osallistumaan neuvotteluihin tarkkailijana. Asetuksen mukaan jäsenvaltio voi tehdä kolmannen maan kanssa lentoliikennesopimuksen, jos sopimus sisältää asetuksessa tarkoitetut, jäsenvaltioiden ja komission yhteisesti laatimat ja vahvistamat vakiolausekkeet, jotka varmistavat sen, että jäsenvaltioiden lentoyhtiöitä kohdellaan tasapuolisesti. Ulkosuhdeasetuksen mukaan jäsenvaltioiden on tehdessään kolmansien valtioiden kanssa lentoliikennesopimuksen ilmoitettava neuvottelutuloksesta komissiolle. Komissio antaa luvan sopimuksen tekemiseen, jos sopimus sisältää asiaankuuluvat vakiolausekkeet. Jos sopimus ei sisällä vakiolausekkeitä, käsitellään sopimus ulkosuhdeasetuksen mukaisessa komitologiamenettelyssä, edellyttäen ettei sopimuksesta ole haittaa unionin yhteisen lentoliikennepolitiikan tavoitteelle ja tarkoitukselle. Jäsenvaltio voi soveltaa sopimusta tilapäisesti, kunnes kyseinen menettely on johtanut tulokseen. Komissio on hyväksynyt Suomen ja Mauritiuksen välisen neuvottelutuloksen 20 päivänä toukokuuta 2016. Sopimus sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Artiklat 1-8, 11, 13-18, 20-28 ja liite kuuluvat kokonaan tai osin jäsenvaltion toimivaltaan. Jäljempänä esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jak-

sossa on käyty läpi unionilainsäädäntöä ja kansallista lainsäädäntöä sopimuksen määräysten osalta.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

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

Sopimuksella mahdollistetaan lentoliikennesuhteiden ja -markkinoiden kehittäminen maiden välillä. Sopimus on luonteeltaan kahdenvälinen lentoliikennesopimus, jossa sovitaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä osapuolet voivat nimetä lentoliikenteen harjoittajia käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään lentoliikenteen harjoittajien oikeuksista ja velvollisuuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Sopimus on Suomen lentoliikennepolitiikan tavoitteiden mukaisesti liberaali sopimus. Sopimuksen määräykset tarjoavat molempien maiden liikenteen harjoittajille vastavuoroisen vapauden lentoliikenteen harjoittamiseen maiden välillä ja niiden kautta sekä niistä kolmanteen maahan.

4 Esityksen vaikutukset

Sopimuksella ei ole valtion talousarvioon ulottuvia vaikutuksia. Lentoliikennesopimus on elinkeinoelämän edun mukainen, koska säännölliset lentoyhteydet mahdollistavat viennin kasvun ja tukevat suomalaisten yritysten kilpailukykyä yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla sekä avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Suomen ja Mauritiuksen välillä. Lentoliikenteen Suomen ja Mauritiuksen välillä odotetaan jatkuvan vähäisenä eikä sopimuksella siten ole merkittäviä lyhyen aikavälin yritysvaikutuksia.

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

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

5 Asian valmistelu

Suomi ja Mauritius neuvottelivat kahdenvälisestä lentoliikennesopimuksesta Antalyassa, Turkissa 20 päivänä lokakuuta 2015, ja sopimus parafoitiin neuvottelujen päätteeksi. Euroopan komissio hyväksyi ulkosuhdeasetuksen mukaisesti neuvottelutuloksen 20 päivänä toukokuuta 2016. Sopimus allekirjoitettiin Port Louisissa 17 päivänä kesäkuuta 2016.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä sekä Liikenteen turvallisuusvirastolta ja lentoliikenneverkoston jäsenenä olevilta organisaatioilta. Ulkoasiainministeriö esitti täsmennysehdotuksia esityksen voimaantuloa, eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta ja käsittelyjärjestystä ja lakiehdotusta koskeviin osioihin. Lisäksi ulkoasiainministeriö kiinnitti huomiota sopimustekstin julkaisukieleen. Ulkoasiainministeriön esittämät täsmennysehdotukset on otettu sellaisenaan huomioon esityksen jatkovalmistelussa. Valtiovarainministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota esityksen tuloverotusta ja tul- leja koskeviin osioihin. Esitystä on muutettu valtiovarainministeriön lausunnon mukaisesti si-

ten että verotuspaikkaa koskevat väitteet on poistettu esityksestä ja tullivapautusten osalta mainittu että PL:n 81 § kattaa ne muiden verojen ja maksujen tapaan. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto ja Finnair Oyj puolsivat esitystä sellaisenaan.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen johdanto-osassa Suomi ja Mauritius toteavat muun muassa tahtovansa edistää lentoyhtiöiden vapaata kilpailua ja lisätä kansainvälisen lentoliikenteen palveluntarjontaa. Ne toteavat tahtovansa varmistaa lentoturvallisuuden ja ilmailun turvatoimien korkean tason ja haluavansa helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajenemista. Sopimuksen artikloista 4 artiklan 4 kohdan a-alakohta ja 5 artiklan 1 kohdan a-alakohta ovat EU-mallilausekkeiden mukaiset. Sopimuksen 9 artiklan 8 kohta, 10 artiklan 4 ja 5 kohta, 16 artikla perustuvat EU-suosituslausekkeisiin.

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

2 artikla. Yleissopimuksen sovellettavuus. Artiklassa määrätään, että yleissopimuksen kansainvälistä lentoliikennettä koskevia määräyksiä sovelletaan sopimukseen.

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

4 artikla. Lentoyhtiöiden ilmoittaminen ja lupien myöntäminen. Artiklassa määrätään että osapuoli voi nimetä diplomaattitietse lentoyhtiön hoitamaan sovittua liikennettä. Artiklan 4 a kohta on EU-mallilausekkeen mukainen ja mahdollistaa Suomeen sijoittautuneen EU-yhtiön nimeämisen harjoittamaan liikennettä Suomesta. Lentoyhtiön tultua nimetyksi ja sen saatua liikennöintiluvan se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen, edellyttäen että se noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä. Suomessa säännökset liikennöintiluvan myöntämisestä ja siihen liittyvästä kansallisesta viranomaistoimivallasta ovat ilmailulain 6 luvussa (864/2014).

5 artikla. Liikennöintiluvan peruuttaminen kokonaan tai määräajaksi. Artiklan mukaan osapuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä liikennöintilupaa, jos 4 artiklassa mainitut edellytykset luvan saamiselle eivät täyty tai jos lentoyhtiö on laiminlyönyt sopimuksen 6 artiklassa tarkoitettujen lakien ja määräysten noudattamisen on osapuolilla oikeus luvan peruuttamiseen. Artiklan 1 a kohta on EU-mallilausekkeen mukainen. Ellei luvan peruuttaminen tai liikenneoikeuksien rajoittaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta ei saa käyttää ennen kuin toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu 23 artiklan mukaisesti.

6 artikla. Lakien ja määräysten soveltaminen. Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti tarvittavien kansallisten lakien ja määräysten soveltamisesta kansainvälisessä lentoliikenteessä kyseisen maan alueella ja lentoyhtiöiden tasavertaisesta kohtelusta.

7 artikla. *Suora kauttakulku.* Artiklassa määrätään läpikulkuliikenteen yksinkertaistetusta tarkastuksista ja maksuista.

8 artikla. *Liikenne- ja toimintalupien tunnustaminen.* Artiklassa määrätään osapuolten velvollisuudesta tunnustaa toisen osapuolen myöntämät luvat ja todistukset.

9 artikla. *Lentoturvallisuus.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklassa määrätään toimista, joihin toinen osapuoli voi ryhtyä havaittuaan turvallisuuspuutteen tai muuten tarvetta neuvotella turvallisuusmääräyksistä toisen osapuolen kanssa.

EU-suosituslausekkeen mukaisesti artiklan 8 kohdan mukaan artiklan määräyksiä sovelletaan myös siinä tapauksessa, että Suomi on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa muu Euroopan unionin jäsenvaltio. Suomessa lentoturvallisuudesta vastaava viranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto, jonka ilmailuun liittyvistä viranomaistehtävistä säädetään laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta (863/2009) ja ilmailulaissa.

10 artikla. *Ilmailun turvaaminen.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklassa viitataan kansainvälisiin ilmailun turvaamista koskeviin sopimuksiin, joihin molemmat osapuolet ovat liittyneet ja määrätään menettelyistä ilmailun turvallisuuden takaamiseksi ja turvallisuuspuutteisiin puuttumiseksi. Artiklan kohdat 4 ja 5 ovat EU-suosituslausekkeen mukaiset.

11 artikla. *Tullimaksut, verot ja muut vastaavat maksut.* Artikla sisältää määräykset vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero- tulli- ja maksuvapautuksista lentoliikenteessä ICAO:n mallin mukaisesti.

12 artikla. *Käyttömaksut.* ICAO:n mallin mukaisesti toimivaltaisten viranomaisten tai muiden elinten lentoyhtiöiltä perimien maksujen on oltava oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja kustannusvastaavia.

Osapuolten on edistettävä alueellaan maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai elinten ja palveluja ja laitteita käyttävien lentoyhtiöiden välisiä neuvotteluja sekä kannustettava näitä maksujen kohtuullisuuden selvittämiseksi tarpeellisten tietojen vaihtoon.

13 artikla. *Verotuspaikka.* Artiklan mukaan jos osapuolten välillä on tätä asiaa koskeva sopimus, sen sopimuksen määräyksiä sovelletaan. Suomen ja Maurituksen välillä ei ole voimassa olevaa verotuspaikkaa koskevaa sopimusta.

14 artikla. *Sovitun liikenteen harjoittamisen periaatteet.* ICAO:n mallin mukaisesti osapuolten on annettava lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet lentoliikenteen harjoittamiseen. Osapuolten ilmailuviranomaiset määrittävät lentoyhtiöiden kapasiteetin ja lentojen tiheyden.

15 artikla. *Liikenneohjelmien hyväksyminen.* Artiklan mukaan osapuolet voivat edellyttää, että toisen osapuolen lentoyhtiöt toimittavat hyväksyttäväksi ennen lentojen aloittamista liikenneohjelmansa.

16 artikla. *Tariffit.* EU:n suosituslausekkeen mukaisesti osapuolten on annettava jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista kaupallisten näkökohtien perusteella. Hinnoitteluun saadaan puuttua vain kilpailulainsäädännön vastaisten hintojen tai käytäntöjen esittämiseksi. Artikla sisältää määräykset neuvottelumenettelystä, johon on ryhdyttävä, jos osapuoli uskoo, että hinnat ovat artiklan määräysten vastaisia.

17 artikla. *Tilastot.* Artiklassa määrätään, että osapuolet toimittavat toisen osapuolen pyynnöstä lentoyhtiöidensä liikennöintiin liittyviä tietoja.

18 artikla. *Edustus ja henkilöstö / Kaupallinen toiminta.* Artiklassa määrätään lentoyhtiöiden oikeudesta myydä lentoliikennepalveluja ilman rajoituksia sekä, toisen osapuolen lainsäädännön mukaisesti, oikeudesta hankkia toimistoja ja henkilökuntaa.

EU-suosituslausekkeen mukaisesti artiklassa määrätään että lentoyhtiöillä on oikeus valita maahuolintapalvelun tarjoaja tai hoitaa ne itse, tai jos tämä ei ole mahdollista jokaista nimettyä lentoyhtiötä on kohdeltava tasapuolisesti omahuolinnan sekä yhden tai useamman toimittajan tarjoamien maahuolintapalvelujen käytössä. Suomessa ei unionilainsäädännön mukaisesti ole rajoitettu mitenkään lentoyhtiöiden mahdollisuutta järjestää itse maahuolintapalvelujaan lentoasemilla. Maahuolintapalveluista on säädetty ilmailulain 8 luvussa.

19 artikla. *Tulojen muuntaminen.* Artiklassa määrätään osapuolten nimettyjen lentoyhtiöiden oikeudesta siirtää voitot haluamaansa maahan ilman erityisiä maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.

20 artikla. *Yhteiset reittitunnukset ja järjestelmät.* Artiklassa määrätään, että osapuolen nimetty lentoyhtiö voi osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin kumman tahansa osapuolen tai kolmannen maan lentoyhtiöiden kanssa ja käyttää yhteisiä reittitunnuksia. Lisäksi artiklassa annetaan tarkempia määräyksiä yhteistyöjärjestelyihin osallistuville lentoyhtiöille.

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

22 artikla. *Reilu kilpailu.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan osapuolen on tarvittaessa ryhdyttävä kaikkiin asianmukaisiin, oikeudenkäyttövallassaan oleviin toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön kilpailuasemaan. Suomessa asiaa koskevat kansalliset säännökset ovat kilpailulaissa (948/2011). Kilpailulain 3 §:n mukaan, kun kilpailunrajoitus on omiaan vaikuttamaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sovelletaan myös Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 101 ja 102 artiklan säännöksiä.

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

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

25 artikla. *Erimielisyyksien sovittelu.* ICAO:n mallin mukaisesti osapuolten on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan erimielisyydet neuvotteluteitse, lukuun ottamatta tariffeja koskevia erimielisyyksiä. Artiklassa määrätään välimenettelystä.

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

27 artikla. *Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan sopimus ja kaikki siihen tehtävät muutokset on rekisteröitävä ICAO:ssa.

28 artikla. *Voimaantulo.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti sopimuksen voimaantulosta. Voimaantuloa koskevista määräyksistä on otettu huomioon lainsäädäntömenettelyn Suomessa vaatima aika.

Liite. Liitteessä määrätään tarkemmin reiteistä.

2 Lakiehdotuksen perustelut

1 §. Lain 1 § sisältäisi tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan laillat sopimuksen määräykset, jotka kuuluisivat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä on selostettu jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Laki sekä sopimuksen muut kuin lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ehdotettaisiin perustuslain 80 ja 95 §:n mukaisesti tulevaisuuteen voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

3 Voimaantulo

Sopimuksen 27 artiklan mukaan sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun osapuolet ovat diplomaattinootteja vaihtamalla vahvistaneet, että sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt on saatettu päätökseen. Laki ehdotetaan tulevaisuuteen voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kuin sopimus tulee voimaan.

4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä

Ulkosuhdeasetuksella on luotu mekanismi, jolla Euroopan unioni sallii tietyin edellytyksin jäsenvaltion tekemän lentoliikennesopimuksia, jotka kuuluvat sisältönsä puolesta osittain unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Jäsenvaltio neuvottelee ja tekee sopimuksen kolmannen maan kanssa omista nimistään myös siltä osin kuin toimivalta kyseisessä asiassa lähtökohtaisesti kuuluu unionille. Ulkosuhdeasetuksen mukaisen menettelyn valossa kyse ei siis ole perinteisestä sekasopimuksesta, joka sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ja jonka osapuolina ovat sekä unioni että sen jäsenvaltiot. Kyse ei myöskään ole sellaisesta sopimuksesta, johon Euroopan unionin jäsenvaltiot sitoutuvat unionin puolesta (PeVL 16/2004 vp). Perustuslain 8 luvussa säädetyn kansallisen hyväksymis- ja voimaansaattamismenettelyn näkökulmasta kysymys on kokonaisuudessaan Suomen tekemästä sopimuksesta. Sopimukseen sitoutuminen, edellyttäen, että toimitaan unionin hyväksymän valtuutuksen puitteissa, on niin ikään kokonaisuudessaan Suomen päätettävissä. Lisäksi perustuslakivaliokunta on antanut lausunnon (PeVL 7/2012 vp) koskien hallituksen esitystä eduskunnalle Venäjän federaation kanssa tehdyn lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevan pöytäkirjan hyväksymisestä ja laiksi pöytäkirjan lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Lausunnon mukaan eduskunnan suostumus on tarpeellinen ko. lentoliikennesopimuksen muuttamista koskevaan pöytäkirjaan. Eduskuntaa pyydetään näin ollen hyväksymään sopimus kokonaisuudessaan ja saattamaan voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Ulkosuhdeasetuksen mukainen komission lupa tehdä sopimus tarvitaan niille sopimusmääräyksille, jotka edellä selostetulla tavalla sisältönsä puolesta kuuluvat

lähtökohtaisesti unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Annetun unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi.

Pääosa tästä lainsäädännöstä on annettu suoraan velvoittavina asetuksina. Tällöin jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotehtävät. Suomen ja Mauritiuksen välisen lentoliikennesopimuksen kattamista seikoista asetuksia on annettu lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä ((EY) N:o 1008/2008)), yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta ((EY) N:o 216/2008, jäljempänä EASA-asetus), siviili-ilmailun turvaamisesta ((EY) N:o 300/2008), lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta Euroopan yhteisön lentoasemilla (neuvoston asetus (EU) N:o 95/93, jäljempänä slot-asetus), lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä ((EY) N:o 1794/2006) sekä poikkeamien ilmoittamisesta (EU) N:o 598/2014. Lisäksi on annettu direktiivitasoisia säännöksiä muun muassa maahuolinnasta (96/67/ETY, jäljempänä maahuolintadirektiivi) sekä lentoasemamaksuista (2009/12/EY, jäljempänä lentoasemamaksudirektiivi). Tällä perusteella ainakin sopimuksen määräyksistä 1 artikla, 4 artiklan 4 kohdan a-alakohta, 5 artiklan 1 kohdan a-alakohta, 6-13 artikla, osittain 16 artikla, 21 artikla sekä 22 artikla kuuluvat unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Säädösten taustalla ovat SEUT 49 artiklan sijoittautumisvapaus sekä ulkosuhdeasetuksen säännökset. Sopimuksen määräyksiin sovelletaan lisäksi Euroopan unionin kilpailusääntöjä (SEUT 101 ja 102 artikla).

Sopimuksen 3 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. Liikenneoikeuksien myöntäminen koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja niiden voidaan katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan. Liikenneoikeudet kuuluvat valtion suvereniteetin piiriin, eikä niiden myöntämistä voida pitää merkitykseltään vähäisenä. Näin ollen kyse on tavanomaisesta valtiosopimuksesta, jonka hyväksymisestä päättää tasavallan presidentti PL 93.1 §:n nojalla.

4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

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

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

Sopimukseen sovelletaan 2 artiklan mukaisesti yleissopimuksen kansainvälistä lentoliikennettä koskevia määräyksiä. Yleissopimus sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä ja on saatettu Suomessa voimaan asetuksella 11/1949. Artikla sisältää näin ollen lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä.

Sopimuksen 3 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. Liikenneoikeuksien myöntäminen koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja niiden voidaan katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan. Säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä sekä reiteillä, joihin kohdistuu lentoliikennesopimukseen perustuvia käyttörajoituksia, säädetään ilmailulain 66-67 §:ssä. Ilmailulain 1 § mukaan Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet ovat ensisijaisia ilmailulain säännöksiin nähden. Sopimuksen määräykset ovat niin yksityiskohtaiset, etteivät ne edellytä täydentäviä kansallisia säännöksiä.

Sopimuksen liite ja artikla 20 sisältävät täydentäviä teknisluonteisempia määräyksiä muun muassa lentoreiteistä, markkinointiyhteistyöstä sekä edellytykset järjestelyihin osallistuvien lentoyhtiöiden asiaankuuluvista liikennöintioikeuksista ja vaatimukset täyttävistä tiedottamisesta ja ilmoittautumismenettelyistä.

Lentoyhtiöiden nimeämistä sekä liikennöintilupien myöntämistä ja peruuttamista koskevat sopimuksen 4–5 artiklat liittyvät Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty ilmailulain 6 luvussa. Artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 6 artiklan 1 ja 2 kohdassa on määräyksiä Suomen lainsäädännön soveltamisesta tiettyihin Suomen alueella oleviin ilma-aluksiin, matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin. Artiklan 3 kohdan mukaan etuoikeuksien myöntäminen lentoyhtiöille, sovellettaessa maahanmuutto-, tulli-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiä, on kielletty. Artiklan määräyksistä on säädetty ilmailulain 6 luvussa ja ne kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 7 artiklassa määrätään välittömällä läpikulkumatalla olevien matkustajien, matkatavaroiden ja rahdin tarkastuksista. Artiklan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 8 artiklassa määrätään luvista sopimuksenmukaisen liikenteen harjoittamiseksi. Artiklassa määrättävistä luvista säädetään ilmailulain 66, 67 ja 69 §:ssä. Määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Lentoturvallisuutta koskeva sopimuksen 9 artikla liittyy Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan lentoturvallisuutta valvovana kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena, mistä on säädetty laissa Liikenteen turvallisuusvirastosta ja ilmailulaissa. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Artiklan 6 kohdan määräysten voidaan katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan, sillä siinä määrätään yksilön oikeuksista ja velvollisuuksista.

Sopimuksen 10 artikla sisältää määräykset ilmailun turvaamisen osalta, Suomessa siviili-ilmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä toimivaltakysymyksistä säädetään ilmailulain 9 luvussa, joten artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 11 artiklan 1, 2 ja 5 kohdat sisältävät määräyksiä vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista. Määräykset vastaavat kansainvälistä käytäntöä. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Perustuslain 81 § kattaa myös tullivapautukset. Tullit kuitenkin kuuluvat Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Artiklan 3 kohdassa määrätään tullivalvonnasta ja 4 kohdassa ilma-alusten varusteiden purkuoikeuksista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan ja näistä on säädetty mm. arvonnlisäverolailla sekä tullilainsäädännössä.

Sopimuksen 12 artiklassa määrätään käyttömaksuista. Artiklan 1 ja 2 kohdassa määrätyistä asioista säädetään lentoasemaverkosta ja -maksuista annetun lain 5 §:ssa. Määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Lailla on pantu täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston lentoasemamaksuista annettu direktiivi 2009/12/EY. Määräykset kuuluvat näin ollen Euroopan unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 13 artiklassa määrätään verosopimuksen ensisijaisuudesta. Verosopimus sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä ja näin ollen artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 14 artiklassa määrätään lentoliikenteen kapasiteetista. Kapasiteetista sovitaan ilmailuviranomaisten välillä. Ilmailulain 66 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa säännöllisen reittiliikenteen paikkatarjonnan ja aikataulut. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 15 artiklassa määrätään liikenneohjelmien ilmoittamisesta. Toinen osapuoli voi vaatia toisen osapuolen nimettyä lentoyhtiötä toimittamaan aikataulunsa hyväksyttäväksi. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 16 artiklassa määrätään hinnoittelusta. Artiklan mukaan nimetty lentoyhtiö päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden ja kaupallisten näkökohtien perusteella. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa tarvittaessa säännöllisen liikenteen kuljetusmaksut ilmailulain 66 §:n mukaan. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Lentoliikenteen harjoittajien edustusta koskevaa sopimuksen 18 artikla sisältää sijoittautumis-oikeutta koskevia määräyksiä. Suomessa maahantulosta, maassa oleskelusta ja työnteosta on säädetty ulkomaalaislaissa (301/2004) ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan. Artiklan 3 kohta koskee lentoliikenteen harjoittajien oikeutta järjestää maahuolintapalvelunsa lentoasemilla. Näistä on säädetty ilmailulain 8 luvussa maahuolintadirektiivin mukaisesti ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 22 artiklan määräyksistä säädetään kilpailulaissa sekä siltä osin kuin kyse vaikutuksesta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan sovelletaan SEUT 101 ja 102 artiklan kilpailusääntöjä. Artiklan määräykset kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen liitettä voidaan sopimuksen 24 artiklan 2 kohdan mukaan muuttaa osapuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja muutokset tulevat voimaan siten kuin niiden välillä sovitaan. Valtiosopimuksentekovalan delegoinnista ei ole säännöksiä perustuslaissa. Perustuslain perusteluissa ja perustuslakivaliokunnan käytännössä on kuitenkin katsottu, että sopimuksentekovaltaa voidaan lailla rajoitetusti siirtää poikkeuksellisesti muille viranomaisille. Edellytyksenä on, että valtuutus rajoittuu valtuuttavan velvoitteen puitteisiin eikä merkitse valtuutta sopia päävelvoitteen luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista sopimus-suhteeseen eikä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat eduskunnan toimivaltaan. Viranomaisille osoitettu sopimuksentekovaltuutus voi näin ollen koskea lähinnä päävelvoitteen teknisiä tarkistuksia tai täydennyksiä taikka viranomaisten välisen yhteistoiminnan yksityiskohtien järjestämistä (HE 1/1998 vp, PeVL 16/2004 vp, PeVL 48/2005 vp). Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 3 artikla sisältää osapuolille asetetut päävelvoitteet taata nimetyille lentoyhtiöille tietyt oikeudet. Artiklan määräysten voidaan katsoa kattavan kyseisten oikeuksien perusteet.

Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 24 artiklan 2 kohdan delegointimääräys ei merkitse valtuutta sopia 3 artiklassa tarkoitettujen päävelvoitteiden luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista. Valtuutus ei ole rajoittamaton, ja valtuutuksessa sekä sopimuksessa itsessään on ilmaistu ne viranomaistahot, jotka voivat sopia muutoksista. Menettely vastaa lisäksi ilmailualalla pitkään yleisesti noudatettua kansainvälistä käytäntöä. Sopimuksen ei voida katsoa sisältävän määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Sopimus voidaan näin ollen hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus voimaansaattamislaki voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisyksessä.

Sopimuksen 25 artikla sisältää määräykset välitys- ja sovittelumenettelyistä, joissa annetut ratkaisut sitovat riidan osapuolia. Välitysmenettelyssä voi tulla ratkaistuiksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen on katsottava siten kuuluvan lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskevan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluvana seikkana olekaan ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta sopimuksen käsittelyjärjestykseen.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Mauritiuksen tasavallan hallituksen välillä Port Louisissa 17 päivänä kesäkuuta 2016 tehdyn sopimuksen.

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

Lakiehdotus

Laki

lentoliikenteestä Mauritiuksen kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Mauritiuksen tasavallan hallituksen välillä Port Louisissa 17 päivänä kesäkuuta 2016 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Sopimuksen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Helsingissä 1 päivänä kesäkuuta 2017

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Sopimusteksti

SOPIMUS MAURITIUKSEN TASAVALLAN HALLITUKSEN JA SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN VÄLILLÄ LENTOLIIKENTEESTÄ

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

Mauritiuksen tasavallan hallitus ja Suomen tasavallan hallitus, jäljempänä "osapuolet", ja yksikössä "osapuoli", jotka

The Government of the Republic of Mauritius and the Government of the Republic of Finland hereinafter referred to as the Contracting Parties; and in Singular as a "Contracting Party".

tunnustavat lentoliikenteen tärkeyden maiden kansojen välisen ystävyys-, yhteisymmärryksen ja yhteistyön säilyttämisen keinona,

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and preserving friendship, understanding and co-operation between the peoples of the two countries;

haluavat edistää kansainvälisiä lentoliikennemahdollisuuksia maiden välisen ja maailmanlaajuisen kaupan ja turismin edistämiseksi,

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities in order to promote trade and tourism between the two countries and also globally;

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

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

haluavat varmistaa kansainvälisen lentoliikenteen korkean lentoturvallisuus- ja turvatoimen sekä ilmaisevat vakavan huolensa ilmailun turvallisuuteen kohdistuvista toimista ja uhkista, jotka voivat vaarantaa henkilöiden tai omaisuuden turvallisuuden, ja

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transportation and reaffirming their grave concern about acts of threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property; and

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

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

ovat sopineet seuraavasta:

Have agreed as follows:

1 ARTIKLA

Määritelmät

1. Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa:

(a) "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Mauritiuksen tasavallan osalta siviili-ilmailusta vastaavaa ministeriä tai muuta henkilöä tai elintä, joka on valtuutettu suorittamaan tähän sopimukseen liittyviä tehtäviä, ja Suomen tasavallan osalta Ilmailuhallintoa tai molempien osalta henkilöä tai elintä, joka on valtuutettu suorittamaan tähän sopimukseen liittyviä tehtäviä;

(b) "sovittu liikenne" tarkoittaa matkustajien, matkatavaran, rahdin tai postin kuljetukseen tarkoitettua säännöllistä kansainvälistä lentoliikennettä tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä sovitun kapasiteetin mukaisesti;

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

(d) "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" tarkoittavat niille yleissopimuksen 96 artiklassa annettua merkitystä; ja

(e) "kapasiteetti" tarkoittaa sopimuksen mukaisia liikennemääriä, jotka tavallisesti mitataan lentojen määrinä (vuorotiheytenä) tai markkinoilla (kaupunkiparit tai maasta maahan) tarjolla olevina tai reitillä tiettyinä aikana, kuten päivittäin, viikoittain, kausittain tai vuosittain olevina paikkoina tai rahtitonneina;

(f) "yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet ja kaikki yleissopimuksen 90 ja 94 artiklojen mukaisesti hyväksytyt liitteiden tai

ARTICLE 1

Definitions

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

(a) The term "Aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Mauritius, the Minister charged with the responsibility for civil aviation or any person or body authorized to exercise a particular function relating to this Agreement, and in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Authority or in either case, any person or body duly authorized to perform the functions now related to this Agreement;

(b) The term "agreed services" means scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, baggage, cargo and mail in accordance with agreed capacity entitlements;

(c) The term "Agreement" means this agreement, the Annex thereto and any amendments to the Agreement or to the Annex;

(d) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(e) The term "Capacity" means the amount(s) of services provided under the agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually.

(f) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendments of the Annexes or the Convention adopted under Articles 90 and 94

yleissopimuksen muutokset, sikäli kuin nämä liitteet ja muutokset ovat molempien osapuolten hyväksymiä;

(g) "nimetty lentoyhtiö" tai "nimetyt lentoyhtiöt" tarkoittaa yhtä tai useampaa tämän sopimuksen 4 artiklan mukaisesti nimettyä ja liikennöintiluvan saanutta lentoyhtiötä;

(h) "lentoliikennettä sisältävä intermodaali liikenne" tarkoittaa matkustajien, matkatavaran, rahdin tai postin kuljetusta, joko yhdessä tai erikseen, korvausta tai maksua vastaan ilma-alusta ja yhtä tai useampaa pintakuljetusmuotoa käyttäen;

(i) "tariffi" tarkoittaa hintaa tai maksua, jonka lentoyhtiö tai sen asiamies perii matkustajien (ja heidän matkatavaroidensa) ja/tai rahdin (postia lukuun ottamatta) kuljetuksesta lentoliikenteessä, mukaan lukien kansainväliseen lentokuljetukseen mahdollisesti liittyvä pintakuljetus, sekä näitä hintoja koskevat ehdot, pois lukien postin kuljetuksen hinnat ja ehdot;

(j) "alue" tarkoittaa sille yleissopimuksen 2 artiklassa annettua merkitystä; ja

(k) "käyttömaksu" tarkoittaa toimivaltaisten viranomaisten lentoyhtiöiltä perimää tai perittäväksi sallimaa maksua lentoasema-alueen tai -laitteiden, lennonvarmistuslaitteiden tai ilmailun turvalaitteiden tai -palvelujen, mukaan lukien niihin liittyvien palvelujen ja laitteiden, tarjoamisesta ilma-alusten, niiden miehistön, matkustajien ja rahdin käyttöön;

(l) "Euroopan unionin perussopimukset" tarkoittavat Euroopan unionista tehtyä sopimusta ja Euroopan unionin toiminnasta tehtyä sopimusta.

2. Tämän sopimuksen liite on olennainen osa sopimusta, ja kaikkia viittauksia sopimukseen sovelletaan myös sen liitteeseen, ellei erikseen toisin määrätä.

thereof, insofar as such Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(g) The term "designated airline(s)" means one or more airlines which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(h) The term "intermodal air transportation" means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

(i) The term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo in air service including surface transportation in connection with international air transportation, if applicable, charged by airlines or their agents, and the conditions under which those prices apply, excluding prices and conditions for the carriage of mail;

(j) The term "territory" has the meaning assigned to it under Article 2 of the Convention; and

(k) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

(l) The term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

2. The Annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement and all references to the Agreement, unless expressly provided otherwise, shall apply to the said Annex.

2 ARTIKLA

Yleissopimuksen sovellettavuus

Yleissopimuksen kansainvälistä lentoliikennettä koskevia määräyksiä sovelletaan tähän sopimukseen.

ARTICLE 2

Applicability of the Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air Services.

3 ARTIKLA

Oikeuksien myöntäminen

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

(a) oikeuden lentää ilman välilaskua alueensa yli;

(b) oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta; ja

(c) laskeutua toisen osapuolen alueelle tämän sopimuksen liitteessä asianomaiselle reitille määrättyissä paikoissa ottaakseen ja jättääkseen matkustajia ja/tai rahtia, mukaan lukien posti, tässä liitteessä määriteltujen ehtojen mukaisesti.

2. Tämän artiklan määräysten ei katsota oikeuttavan osapuolen lentoyhtiötä ottamaan toisen osapuolen alueella matkustajia ja/tai rahtia, mukaan lukien posti, kuljetettavaksi korvausta vastaan toiseen paikkaan tämän toisen osapuolen alueella.

3. Osapuoli myöntää edellä 1 (a) ja (b) kohdissa määritellyt oikeudet toisen osapuolen lentoyhtiölle, vaikka kyseinen lentoyhtiö ei olisi nimetty lentoyhtiö.

ARTICLE 3

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the purpose of operation of scheduled international air services by the designated airlines of the other Contracting Party:

(a) the right to fly across its territory without landing;

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

(c) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified on the route agreed in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and/or cargo including mail, subject to the conditions specified in the said Annex.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on an airline of one Contracting Party the right of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and/or cargo including mail, for remuneration, destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

3. The rights specified at paragraph 1 (a) and (b) above shall be granted by each Contracting Party to an airline of the other Contracting Party even if that airline is not a designated airline.

4 ARTIKLA

Lentoyhtiöiden ilmoittaminen ja lupien myöntäminen

1. Kummallakin osapuolella on oikeus nimeä kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle osapuolelle yksi tai useampi lentoyhtiö hoitamaan sovittua liikennettä tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä ja peruuttaa tällainen nimeäminen tai muuttaa sitä kirjallisesti ja ilmoittaa siitä diplomaattiteitse.

2. Kun toinen osapuoli on ottanut vastaan tällaisen ilmoituksen, sen on myönnettävä tämän artiklan 3, 4 ja 5 kohtien määräysten mukaan ja käsittelyn vaatimassa vähimmäisajassa tämän artiklan 1 kohdan mukaan nimitetyille lentoyhtiöille asianmukaiset liikennöintiluvat ja tekniset luvat. Liikennöintilupaa ei saa luovuttaa tai siirtää ilman sen myöntävän osapuolen lupaa.

3. Osapuolen ilmailuviranomaiset voivat vaatia toisen osapuolen nimeämää lentoyhtiötä vakuuttamaan, että se täyttää niihin lakeihin ja määräyksiin sisältyvät ehdot, joita vastaavat viranomaiset normaalisti soveltavat kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen.

4. Vaatimus on, että

a) Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö on sijoittautunut Suomen alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukaisesti ja sillä on Euroopan unionin säännösten mukainen liikennelupa; ja

(ii) lentotoimintaluvan myöntänyt Euroopan unionin jäsenvaltio harjoittaa ja ylläpitää lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa, ja siitä vastaava ilmailuviranomainen on selvästi määritetty nimeämisen yhteydessä;

(iii) lentoyhtiö on Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja/tai Euroopan unionin jäsenvalti-

ARTICLE 4

Designation of Airlines and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing through diplomatic channels, to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement, and to withdraw or alter such a designation in writing through diplomatic channels.

2. On receipt of such a designation, the other Contracting Party shall, with minimum of procedural delay, subject to the provisions of paragraphs 3, 4 and 5 of this Article, grant to the airline designated in accordance with paragraph 1 of this Article the appropriate operating authorisations and technical permissions. This operating authorisation shall not be assigned or transferred without the consent of the Contracting Party granting it.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities.

4. It is required:

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

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

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

(iii) the Airline is owned directly or through majority ownership, and it is effective

oiden kansalaisten, ja/tai jonkun muun 1 liitteessä luetellun valtion ja/tai sen kansalaisten omistuksessa joko suoraan tai osakeenemmistön kautta ja sen tai niiden tosiasiallisessa määräysvallassa;

b) Mauritiuksen nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö on sijoittautunut Mauritiuksen valtion alueelle ja sillä on Mauritiuksen lainsäädännön mukainen toimilupa; ja

(ii) Mauritius harjoittaa ja ylläpitää lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa;

(iii) lentoyhtiö on Mauritiuksen tasavallan ja/tai Mauritiuksen tasavallan kansalaisten omistuksessa joko suoraan tai osakeenemmistön kautta ja sen tai niiden tosiasiallisessa määräysvallassa.

5. Kun lentoyhtiö on nimetty ja sille on myönnetty liikennöintilupa, se voi harjoittaa sovittua liikennettä, jolle se on nimetty, edellyttäen että lentoyhtiö noudattaa tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä.

tively controlled by (a) European Union Member State(s) and/or Nationals of European Union Member State(s), and/or by (an) other State(s) listed in Annex 1 and/or Nationals of such other State(s).

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

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

(ii) Mauritius 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 Mauritius and/or Nationals of the Republic of Mauritius.

5. When an airline has been designated and authorised in accordance with this Article, it may operate the agreed services for which it has been designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

5 ARTIKLA

Liikennöintiluvan peruuttaminen kokonaan tai määräajaksi

1. Osapuolilla on oikeus peruuttaa kokonaan, määräajaksi tai rajoittaa liikennöintilupa tai tekniset luvat tai kieltää toisen osapuolen nimeämälle lentoyhtiölle tällä sopimuksella annettujen oikeuksien käyttäminen tois-
taiseksi tai asettaa näiden oikeuksien käytölle tarpeelliseksi katsomiaan ehtoja, jos:

(a) lentoyhtiö ei täytä tämän sopimuksen 4 artiklan 4 kohdassa määrättyjä ehtoja; tai

(b) toinen osapuoli ei ylläpidä ja hallinnoi 9 artiklassa (Lentoturvallisuus) ja 10 artiklassa

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold, limit or revoke an operating authorisation or technical permissions or to suspend the exercise of the rights granted under this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights in any case where:

(a) the airline fails to meet the conditions stipulated in paragraph 4 of Article 4 of this Agreement; or

(b) the other Party is not maintaining and administering the standards set forth in Arti-

(Ilmailun turvaaminen) määrättyjä normeja; tai

(c) lentoyhtiö laiminlyö tämän sopimuksen 6 artiklassa tarkoitettujen lakien ja määräysten noudattamisen; tai

(d) lentoyhtiö ei muutoin liikennöi tässä sopimuksessa määrättyjen ehtojen mukaisesti.

2. Ellei tämän artiklan 1 kohdassa mainittu peruuttaminen tai ehtojen asettaminen ole välittömästi tarpeen lakien tai tämän sopimuksen määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta ei saa käyttää ennen kuin toisen osapuolen kanssa on 23 artiklan mukaisesti neuvoteltu.

cle 9 (Aviation Safety) and Article 10 (Aviation Security); or

(c) the airline falls to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 of this Agreement; or

(d) the airline otherwise fails to operate the services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringement of the laws or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation in accordance with Article 23 with the other Contracting Party.

6 ARTIKLA

Lakien ja määräysten soveltaminen

1. Osapuolen lentoyhtiöt noudattavat toisen osapuolen alueelle tullessa, siellä ollessa ja sieltä lähtiessä toisen osapuolen voimassa olevia lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen alueelle, lähtöä sieltä ja ilma-alusten toimintaa ja lentämistä.

2. Osapuolen alueelle tultaessa, siellä ollessa tai sieltä lähtiessä sen voimassa olevia lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät matkustajien, miehistön, rahdin, postin ja lentoalusten (mukaan lukien maahan tulo, selvitys), lentoturvallisuus, ilmailun turvaaminen, maahan muutto, passit, tulli ja karanteeni tai postin osalta postisäännökset) pääsyä sen alueelle tai sieltä lähtöä, on toisen osapuolen lentoyhtiöiden matkustajien, miehistön ja rahdin noudatettava tai niitä on niiden puolesta noudatettava.

3. Kumpikaan osapuoli ei saa antaa omalle lentoyhtiölleen tai millekään muulle lentoyhtiölle etusijaa toisen osapuolen nimeämään,

ARTICLE 6

Application of Laws and Regulations

1. The airlines of one Contracting Party, while entering, staying within or leaving the territory of the other Contracting Party shall comply with the laws and regulations in force of the other Contracting Party relating to entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, as well as operation and navigation of aircraft.

2. While entering, staying within, or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations in force relating to admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo, mail and aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation safety, aviation security, immigration, passports, customs, and quarantine, or in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers and crew or cargo of the airlines of the other Contracting Party.

3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting

samankaltaista kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavaan lentoyhtiöön nähden soveltaessaan maahanmuutto-, tulli-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiään.

Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

7 ARTIKLA

Suora kauttakulku

Osapuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla oleville matkustajille, matkatavaroille ja rahdille, jotka eivät poistu lentoterminalin tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa tehdä muuta kuin yksinkertaisen tarkastuksen. Tämä ei kuitenkaan koske turvatoimia, jotka on suunnattu väkivallantekojen, huumeiden salakuljetusta ja lentokonekaappauksia vastaan.

Välittömällä läpikulkumatkalla olevat matkatavarat ja rahti ovat vapaat veroista, tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapuessa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin.

ARTICLE 7

Direct Transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party, and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against acts of violence, smuggling of narcotics and air piracy, at the most be subject to a simplified control.

Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from duties and taxes including customs duty and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

8 ARTIKLA

Liikenne- ja toimintalupien tunnustaminen

1. Osapuoli tunnustaa toisen osapuolen myöntämät tai hyväksymät, voimassa olevat lentokelpoisuustodistukset, pätevyystodistukset ja luvat tämän sopimuksen mukaisen lentoliikenteen harjoittamiseksi liitteessä määrätyillä reiteillä edellyttäen, että todistusten ja lupien myöntämisen tai hyväksymisen edellytykset ovat yhtenevät yleissopimuksen mahdollistamien vähimmäisnormien kanssa tai ylittävät ne.

2. Osapuolet varaavat kuitenkin oikeuden kieltäytyä tunnustamasta toisen osapuolen sen omille kansalaisille myöntämiä tai hyväksymiä pätevyystodistuksia ja lupia oman alueensa yllä lennettäviä tai sille laskeutuvia

ARTICLE 8

Recognition of Certificates and Licences

1. Each Contracting Party shall recognise as valid for the purpose of air transport operations provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for issue or rendering valid of such certificates or licences are equal to or above the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its territory, certificates of competency and licences granted or validated to its own nation-

lentoja varten.

als by the other Contracting Party.

9 ARTIKLA

Lentoturvallisuus

1. Osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja turvallisuusnormeista, joita toinen osapuoli noudattaa ilmailulaitteistojen, miehistön, ilma-alusten ja lentotoiminnan osalta. Tällaiset neuvottelut on pidettävä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä.

2. Mikäli osapuoli tällaisten neuvottelujen jälkeen havaitsee, että toinen osapuoli ei 1 kohdassa mainitulla alalla tehokkaasti ylläpidä ja hallinnoi turvallisuusnormeja, jotka ovat vähintään yhtenevät sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa, ensin mainitun osapuolen on ilmoitettava toiselle osapuolelle havaintonsa ja tarpeelliseksi katsomansa toimenpiteet vähimmäisnormien noudattamiseksi, ja toisen osapuolen on ryhdyttävä asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin. Mikäli toinen osapuoli ei ryhdy asianmukaisiin toimenpiteisiin viidentoista (15) päivän kuluessa, tai mahdollisesti osapuolten kesken soveltavan pidemmän ajan kuluessa, on se peruste tämän sopimuksen 5 artiklan (Liikennöintiluvan peruuttaminen kokonaan tai määrajaksi) soveltamiselle.

3. Yleissopimuksen 16 artiklan mukaisesti, ja sen estämättä mitä yleissopimuksen 33 artiklassa mainituissa velvoitteissa määrätään, osapuolen valtuutetut edustajat voivat tehdä toisen osapuolen alueelle tai alueelta liikennöivälle, toisen osapuolen lentoyhtiön käyttämälle tai sen puolesta vuokrasopimuksella käytettävälle ilma-alukselle sisä- ja ulkopuolisen tarkastuksen, jos se ei kohtuuttomasti viivästytä ilma-aluksen toimintaa, ja jonka tarkoituksena on selvittää ilma-aluksen ja sen miehistön asiakirjojen voimassaolo sekä ilma-aluksen ja sen varustuksen ilmeinen kunto (asematasotarkastus), kun ilma-alus on ensin mainitun osapuolen alueella, edellyttäen, että tarkastus ei johda kohtuuttomaan viivy-

ARTICLE 9

Aviation Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft or their operation maintained by the other Contracting Party. 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 any area mentioned in paragraph 1 that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed between the Contracting Parties, shall be a reason for the application of Article 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorisation) of this Agreement.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention and notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of an airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of search by the authorised representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (ramp inspection), provided this does not lead to un-

tykseen.

4. Mikäli tällainen asematasotarkastus tai niiden sarja osoittaa:

(a) ettei ilma-alus tai ilma-aluksen käyttö ole sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien mukaista; tai

(b) että sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen turvallisuusnormien tehokkaassa hyväksymisessä ja toimeenpanossa on puutteita.

Tarkastuksen tekevä osapuoli voi, yleissopimuksen 33 artiklan tarkoitusta varten, vapaasti tehdä sen johtopäätöksen, että vaatimukset, joiden perusteella kyseisen ilma-aluksen lentokelpoisuustodistus tai luvat tai sen miehistön lupakirjat on myönnetty tai hyväksytty, tai vaatimukset, joiden perusteella ilma-alusta käytetään, eivät ole yhtenevät yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa tai niitä vaativat.

5. Jos osapuolen lentoyhtiön edustaja kieltää 3 kohdan soveltamisen lentoyhtiön käyttämälle tai sen puolesta käytettävälle ilma-alukselle, toinen osapuoli voi vapaasti päätellä, että tämä osoittaa 4 kohdassa mainitun tyyppiset tilanteet toteen, ja tehdä kohdassa viitatu johtopäätökset.

6. Kumpikin osapuoli pidättää itselleen oikeuden välittömästi peruuttaa toisen osapuolen lentoyhtiön liikennöintilupa määräajaksi tai muuttaa sitä, mikäli ensin mainittu osapuoli joko asematasotarkastuksen, asematasotarkastusten sarjan, asematasotarkastuksen kieltämisen tai neuvottelun perusteella tai muusta syystä tekee sen johtopäätöksen, että välitön toimenpide on välttämätön lentoyhtiön toiminnan turvallisuuden vuoksi.

7. Toimenpide, johon osapuoli on ryhtynyt edellä 1, 2 tai 6 kohdan mukaisesti, keskeytetään heti, kun toimenpiteelle ei enää ole perustetta.

reasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to evidence:

(a) that an aircraft or operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or

(b) that there is lack of effective adoption and implementation of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of application of paragraph 3 to an aircraft operated by or on behalf of an airline of one Contracting Party is denied, the other Contracting Party shall be free to infer that evidence of the type referred to in paragraph 4 arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the authorisation to conduct international air transportation of an airline of the other Contracting Party in the event that the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to ensure the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 1, 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Jos Suomi on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa toinen Euroopan unionin jäsenvaltio, Mauritiukselle tämän artiklan mukaisesti kuuluvia oikeuksia sovelletaan yhtäläisesti tämän toisen Euroopan unionin jäsenvaltion turvallisuusnormien käyttöönottoon, noudattamiseen ja ylläpitoon sekä kyseisen lentoyhtiön liikennöintilupa.

8. Where Finland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of Mauritius under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

10 ARTIKLA

Ilmailun turvaaminen

1. Kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti osapuolet vahvistavat, että niiden velvollisuus toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa tätä sopimusta.

2. Rajoittamatta kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa yleispätevyyttä osapuolten on erityisesti toimittava niiden määräysten mukaisesti, jotka sisältyvät Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun yleissopimukseen ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisestä, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun yleissopimukseen siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun pöytäkirjaan kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallanteiden ehkäisemisestä, joka täydentää Montrealissa 23 syyskuuta 1971 tehtyä yleissopimusta siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä, sekä Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovaitavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, tai muuhun monenkeskiseen, molempia osapuolia sitovaan siviili-ilmailun turvaamista koskevaan

ARTICLE 10

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. Without limiting the generality of its rights and obligations under international law, each Contracting Party shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on Marking of Plastic Explosives for the purpose of detection, signed at Montreal on March 1, 1991, and any other multilateral agreement or protocol relating to civil aviation security which has been adhered to by both Contracting Parties.

sopimukseen.

3. Osapuolten on pyydettyäessä annettava toisilleen kaikki tarpeellinen apu siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja tällaisten ilma-alusten turvallisuuteen, niiden matkustajiin ja miehistöön, lentoasemiin ja lennonvarmistuslaitteisiin liittyvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvaamiseen liittyvän muun uhan torjumiseksi.

4. Osapuolet toimivat keskinäisissä suhteissaan Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ovat molempiin osapuoliin sovellettavissa. Osapuolten on vaadittava, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät tai sellaiset ilma-alusten käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakituinen kotipaikka on osapuolen alueella tai jotka ovat sijoittautuneet Suomen alueelle Euroopan unionin perussopimusten mukaisesti ja saaneet Euroopan unionin säännösten mukaisen liikenneluvan, sekä niiden alueilla olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvaamista koskevien, molempiin osapuoliin sovellettavien määräysten mukaisesti.

5. Kumpikin osapuoli suostuu siihen, että sen ilma-alusten käyttäjien vaaditaan noudattavan 3 kohdassa tarkoitettuja ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä, joita toinen osapuoli vaatii noudatettavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen osapuolen alueelle, ollessa siellä tai lähtiessä sieltä. Suomen alueelle saapumisen, siellä olemisen ja sieltä lähtemisen osalta ilma-alusten käyttäjien vaaditaan noudattavan Euroopan unionin säännösten mukaisia ilmailun turvamääräyksiä. Kummankin osapuolen on varmistettava, että sen alueella sovelletaan tehokkaasti asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojaamiseksi ja matkustajien, miehistön, käsimatkatavaroiden, matkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista ja sen lasaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kummankin osapuolen on myös harkittava myönteisesti toisen osapuolen pyyntöä kohtuullisista erityisturvatoimista sen alueella

3. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other acts of unlawful interference 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.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to both 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 respective territories or are established in the territory of Finland under the EU Treaties and have received an operating licence in accordance with European Union law, and the operators of airports in their respective territories, act in conformity with such aviation security provisions that are applicable to both Contracting Parties.

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 required by the other Contracting Party for entry into, while within or departure from the territory of that other Contracting Party. For entry into, while within or departure from the territory of Finland, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively 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 and loading. Each Contracting Party shall give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures in its territory to meet a particular threat.

tiettyä uhkaa vastaan.

6. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laiton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia ja miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu muu laiton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, osapuolet avustavat toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

7. Kumpikin osapuoli ryhtyy käytännössä mahdollisiksi katsomiinsa toimenpiteisiin varmistaakseen, että toisen osapuolen ilma-alus, johon kohdistuu laiton haltuunotto tai muu laiton teko maassa osapuolen alueella, pidetään maassa, ellei sen lähtö ole välttämätöntä miehistön ja matkustajien henkien suojaamiseksi. Mahdollisuuksien mukaan tällaisiin toimenpiteisiin ryhdytään toisen osapuolen kanssa käytyjen neuvottelujen perusteella.

8. Jos osapuolella on riittävä syy uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tämän artiklan määräyksistä, ensimmäisen osapuolen ilmailuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa. Tällaiset neuvottelut aloitetaan viidentoista (15) päivän kuluessa siitä, kun pyyntö on vastaanotettu. Jos tyydyttävään sopimukseen ei päästä viidentoista (15) päivän kuluessa neuvottelujen aloittamisesta, se on peruste 5 artiklan 1 kohdan soveltamiselle. Jos hätätilanne niin vaatii, osapuoli voi ryhtyä tällaisiin toimenpiteisiin ennen viidentoista (15) päivän määräajan päättymistä.

9. Kaikki 8 kohdan mukaiset toimenpiteet on keskeytettävä heti, kun toinen osapuoli taas noudattaa tämän artiklan määräyksiä.

6. 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.

7. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party, subjected to an act of unlawful seizure or any other act of unlawful interference, which is on ground in its territory, is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its crew and passengers. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of consultations with the other Contracting Party.

8. If a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this article, the Aeronautical Authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall start within fifteen (15) days of the receipt of the request. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for application of paragraph 1 of Article 5. When required by an emergency, a Contracting Party may take such action prior to expiry of fifteen (15) days.

9. Any action taken in accordance with paragraph 8 shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the provisions of this Article.

11 ARTIKLA

ARTICLE 11

*Tullimaksut, verot ja muut vastaavat maksut**Customs Duty, Taxes and Similar Charges*

1. Osapuoli vastavuoroisuuden periaatetta noudattaen vapauttaa toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettävät ilma-alukset, samoin kuin niiden vakiovarusteet, varaosat, polttoja voiteluaineet sekä ilma-aluksessa olevat varastot (mukaan lukien ruoka, juoma ja tupakka) tullimaksuista, veroista, tarkastusmaksuista ja muista sen kaltaisista maksuista saapuessaan toisen osapuolen alueelle edellyttäen, että tällaiset varusteet, varaosat ja varastot jäävät ilma-alukseen siihen asti, kunnes ne jälleen viedään maasta tai kulutetaan kyseisessä ilma-aluksessa sen lentäessä mainitun alueen yläpuolella.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista veroista, tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta suoritettun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat vapaita myös:

a) osapuolen alueella ilma-alukseen otetut kohtuulliset varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käyttämässä ilma-aluksessa tältä alueelta pois suuntautuvalla lennolla;

b) toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä käyttämien ilma-alusten huoltoa tai korjausta varten osapuolen alueelle tuodut varaosat, mukaan lukien moottorit;

c) osapuolen alueelle tuodut ja siellä hankittavat polttoaine, voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä, siinäkin tapauksessa, että niitä käytetään lennettäessä ensiksi mainitun osapuolen alueen yläpuolella olevalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen;

d) lentoyhtiön asiakirjat, kuten lentoliput ja lentorahikirjat sekä kohtuuden rajoissa mainos- ja myyntityöstämismateriaalit, jotka on

1. Each Contracting Party shall on the basis of reciprocity exempt the aircraft of the designated Airline of the other Contracting Party operated in international air services, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft, from customs duties, taxes, inspection fees and 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

tarkoitettu osapuolen nimeämän lentoyhtiön käyttöön ja tuodaan toisen osapuolen alueelle.

3. Tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitetut tavarat voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa.

4. Osapuolen nimeämän lentoyhtiön ilmaluksen vakiovarusteet, kuten myös ilmaluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varastot ja varaosat saadaan purkaa toisen osapuolen alueella ainoastaan tämän osapuolen tulliviranomaisen antaessa siihen luvan. Tällöin ne voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kunnes ne jälleen viedään alueelta tai niiden suhteen muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti.

5. Tässä artiklassa määrättyjä vapautuksia/vapauksia sovelletaan silloin, kun toisen osapuolen nimetty lentoyhtiö on osallistunut yhteisiin järjestelyihin toisen lentoyhtiön kanssa tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa määriteltyjen tavaroiden lainasta tai siirrosta jomman kumman osapuolen alueella; edellyttäen, että toinen osapuoli on myöntänyt tälle lentoyhtiölle samanlaiset vapautukset.

for use by a designated airline of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party.

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

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

5. The exemptions provide for by this Article shall also apply to cases where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline for the loan or transfer in the territory of the either Contracting Party of the items specified in Paragraph (1) and (2) of this Article; provided such other airline similarly enjoys such exemption from the other Contracting Party.

12 ARTIKLA

Käyttömaksut

1. Osapuolet pyrkivät varmistamaan, että maksut, joita osapuolen toimivaltaiset viranomaiset perivät tai sallivat periä toisen osapuolen nimetyiltä lentoyhtiöiltä, ovat oikeudenmukaisia ja kohtuullisia eivätkä ole epäoikeudenmukaisesti syrjiviä, ja ne jakautuvat tasapuolisesti eri käyttäjäryhmien kesken. Maksut perustuvat taloudellisesti järkeviin periaatteisiin.

2. Kumpikaan osapuoli ei peri tai salli periä toisen osapuolen nimetyiltä lentoyhtiöiltä käyttömaksuja huonommin ehdoin kuin ne edullisimmat ehdot, jotka ovat minkä tahansa muun vastaavaa kansainvälistä lentoliikenne-

ARTICLE 12

User Charges

1. Each Contracting Party shall endeavour to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on a designated airline of the other Contracting Party are just and reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. These charges shall be based on sound economic principles.

2. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on a designated airline of the other Contracting Party user charges on terms less favourable than the most favourable terms available to any other airline

nettä harjoittavan lentoyhtiön, joka käyttää vastaavia ilma-aluksia, laitteita ja palveluja maksujen perimisen hetkellä, saatavissa.

conducting similar international air transportation using similar aircraft and associated facilities and services at the time the charges are imposed.

3. Osapuolet edistävät maksuja perivien toimivaltaisten elinten ja laitteita ja palveluja käyttävien nimettyjen lentoyhtiöiden välisiä neuvotteluja.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and the designated airlines using the facilities and services.

4. Osapuolet kannustavat toimivaltaisia maksuja periviä viranomaisia tai elimiä ja lentoyhtiöitä vaihtamaan sellaisia tietoja, jotka voivat olla tarpeen tarkan kuvan saamiseksi maksujen kohtuullisuudesta tämän artiklan 1 ja 2 kohdan periaatteiden mukaisesti. Osapuolet kannustavat maksuja periviä toimivaltaisia viranomaisia ilmoittamaan käyttäjille kaikista ehdotetuista käyttömaksujen muutoksista kohtuullisesti etukäteen, jotta käyttäjät voivat ilmaista mielipiteensä ennen muutosten toteuttamista.

4. Each Contracting Party 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 enunciated in 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.

13 ARTIKLA

ARTICLE 13

Verotuspaikka

Place of Taxation

Jos osapuolten välillä on tätä asiaa koskeva sopimus, sen sopimuksen määräyksiä sovelletaan.

In case a particular Agreement exists between the Contracting Parties on this subject, the provisions of that Agreement shall be applicable.

14 ARTIKLA

ARTICLE 14

Sovitun liikenteen harjoittamisen periaatteet

Principles Governing Operation of Agreed Services

1. Kumpikin osapuoli, lakien ja määräystensä mukaisesti, antaa toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla tämän sopimuksen alaisen kansainvälisen lentoliikenteen tuottamisessa.

1. Each Contracting Party shall, in conformity with its laws and regulations, allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of the other Contracting Party to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Osapuolet, lakiensa ja määräystensä mukaisesti, ryhtyvät tarvittaessa kaikkiin asianmukaisiin, oikeudenkäyttövallassaan oleviin toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän

2. Each Contracting Party shall, in conformity with its laws and regulations, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or un-

tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen nimeämien lentoyhtiöiden kilpailuasemaan.

3. Osapuolten nimeämien lentoyhtiöiden tarjoaman kapasiteetin on oltava suhteessa yleisön asettamiin liikennöintivaatimuksiin sovitulla reiteillä ja sen ensisijaisena tarkoituksena on oltava sellaisen kapasiteetin tarjoaminen, joka käyttöasteen ollessa kohtuullinen vastaa lentoyhtiöiden nimenneen osapuolen alueelta lähtevien tai sinne saapuvien matkustajien, matkatavaran, rahdin ja postin kuljettamisen nykyisiä ja kohtuudella ennakoitavia vaatimuksia.

4. Nimettyjen lentoyhtiöiden määräys liikenteen ottamisesta tai jättämisestä paikoissa, jotka ovat määrättyillä reiteillä kolmansien valtioiden alueilla, tehdään niiden yleisperiaatteiden mukaisesti, että kapasiteetti liittyy

(a) liikennevaatimukseen lentoyhtiöt nimenneen osapuolen alueelle ja alueelta;

(b) sen alueen, jonka läpi sovittu liikenne kulkee, liikennevaatimukseen, ottaen huomioon muut alueen valtioiden lentoyhtiöiden liikennepalvelut; ja

(c) lentoyhtiön kautta toimimisen vaatimukseen.

5. Osapuolten ilmailuviranomaiset määrittävät yhdessä ennalta osapuolten nimettyjen lentoyhtiöiden kapasiteetin ja liikenteen vuorotiheyden tämän artiklan periaatteiden pohjalta.

6. Jotta voidaan vastata kausivaihteluihin tai väliaikaiseen, odottamattomaan liikenteen kysyntään, osapuolen nimetty lentoyhtiö tai nimetyt lentoyhtiöt lähettävät, edellytettävässä, tarvittavan sovelluksen toisen osapuolen ilmailuviranomaisille hyväksyttäväksi.

fair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airlines of the other Contracting Party.

3. The capacity to be provided by the designated airlines of each Contracting Party shall bear a relationship to the requirements of the public for transportation on the agreed routes and shall have as its primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers baggage, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airlines.

4. Any provision by the designated airlines for the carriage of traffic to be uplifted from or discharged at points on the specified routes in the territories of third States, 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 airlines;

(b) traffic requirements of the area through which the agreed services pass, after taking account of other transport services established by the airlines of the States comprising the area; and

(c) the requirements of through airline operation.

5. The capacity and frequency of services to be operated by the designated airlines of each Contracting Party shall be subject to pre-determination jointly done by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties on the basis of the principles enshrined in this Article.

6. In order to meet seasonal fluctuations or unexpected traffic demands of a temporary nature, the designated airline(s) of one Contracting Party shall, if so required, submit the necessary application to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party for approval.

15 ARTIKLA

Liikenneohjelmien hyväksyminen

1. Osapuolen ilmailuviranomaiset voivat edellyttää toisen osapuolen nimettyä lentoyhtiötä antamaan ensin mainitun osapuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi sen suunnitellun liikenneohjelman kaksikymmentä (20) päivää etukäteen, jossa määritellään liikennöimispaikat, vuorotiheys, ilmalustyyppi, kokoonpano/konfiguraatio ja matkustajille tarjottava istumapaikkojen määrä.

2. Jos ohjelmat täytyy hyväksyttää, nimetyn lentoyhtiön hyväksytyihin ohjelmiin jälkikäteen tekemät muutokset on hyväksyttävä toisen osapuolen ilmailuviranomaisilla.

3. Jos ohjelmat täytyy hyväksyttää ja nimetty lentoyhtiö haluaa lisätä lentoja hyväksytyyn ohjelmaan merkittyjen lentojen lisäksi, se hankkii etukäteen kyseisen osapuolen ilmailuviranomaisten luvan.

4. Osapuoli ei ilman pätevää syytä hylkää ohjelmia tai nimetyn lentoyhtiön niihin tekemiä muutoksia tai lupaa lisälentoihin.

5. Ohjelmille voidaan antaa nimenomainen hyväksyntä. Jos kyseinen osapuoli ei ole kirjallisesti ilmoittanut toiselle osapuolelle ja/tai kyseiselle lentoyhtiölle viidentoista (15) päivän kuluessa ohjelmien ilmoittamisesta, että se ei hyväksy toisen osapuolen lentoyhtiön ohjelmaa, kyseinen ohjelma katsotaan hyväksytyksi.

ARTICLE 15

Approval of Timetables

1. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the designated airline of the other Contracting Party to submit for the approval of the Aeronautical Authorities of the first mentioned Contracting Party, twenty (20) days in advance the timetable of its intended services, specifying the points to be served, the frequency, the type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. In case the timetables are required to be approved, any subsequent changes to the approved timetables of a designated airline shall be submitted to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party for its approval.

3. In case the timetables are required to be approved, if a designated airline wishes to operate flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the Aeronautical Authorities of the Contracting Party concerned.

4. The approval of timetables or changes thereto submitted by a designated airline, or authorisation for supplementary flights, shall not be refused by a Contracting Party without a valid reason.

5. Approval of timetables may be given expressly. However, if the Contracting Party concerned has not given in writing to the other Contracting Party and or the airline concerned notice of disapproval of timetable of the airline of the other Contracting Party within fifteen (15) days from the date of submission, the timetable concerned shall be considered approved.

16 ARTIKLA

Tariffit

ARTICLE 16

Tariffs

1. Osapuolten nimettyjen lentoyhtiöiden veloittamat tariffit tämän sopimuksen mukaisesti kansainvälisestä lentokuljetuksesta voidaan vapaasti määrittää kohtuulliselle tasolle kaikki asiaankuuluvat tekijät huomioon ottaen, mukaan lukien toiminnan kulut, liikenteen luonne, käyttäjien etu, kohtuullinen tuotto ja muut markkinoihin liittyvät seikat.

2. Kumpikin osapuoli voi vaatia toisen osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ilmoittamaan sen ilmailuviranomaisille ne tariffit, jotka yhtiö perii toisen osapuolen alueelta lähtevistä ja sinne suuntautuvista lennoista. Molempien osapuolten nimettyjä lentoyhtiöitä voidaan vaatia ilmoittamaan hinnat viimeistään kolmekymmentä (30) työpäivää ennen ehdotettua voimaantulopäivämäärää. Yksittäistapauksissa ilmoittaminen voidaan sallia lyhyemmällä varoitusaajalla kuin normaalisti. Kumpikaan osapuoli ei vaadi toisen osapuolen lentoyhtiötä ilmoittamaan kuljetuksenantajan yleisöltä veloittamia tariffeja, ellei se ole syrjimättömin perustein tiedotussyistä välttämätöntä.

3. Tämän vaikuttamatta kummankaan osapuolen sovellettavissa olevan kilpailu- ja kuluttajansuojalainsäädännön soveltamiseen kumpikaan osapuoli ei saa ryhtyä yksipuolisiin toimiin estääkseen sellaisen tariffin käyttöönoton tai jatkamisen, jota toisen osapuolen nimetty lentoyhtiö on ehdottanut perittäväksi tai perii kansainvälisestä lentokuljetuksesta tämän sopimuksen mukaisesta liikenteestä. Osapuolet saavat puuttua hinnoitteluun vain:

(a) estääkseen kohtuuttoman syrjivät hinnat tai käytännöt;

(b) kuluttajien suojaamiseksi kohtuuttoman korkeilta tai rajoittavilta hinnoilta, jotka perustuvat määräävän aseman väärinkäyttöön;

(c) lentoyhtiöiden suojaamiseksi keinotekoisien alhaisilta hinnoilta, jotka perustuvat suoraan tai välilliseen avustukseen tai tukeen; ja

(d) suojatakseen lentoyhtiötä keinotekoisien alhaisilta hinnoilta, jos on näyttöä kilpailun poistamiseen tähtäävästä aikomuksesta.

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of each Contracting Party for the international carriage in the services provided under this Agreement shall be freely established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operations, the characteristics of the service, the interest of users, a reasonable profit and other market consideration.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its Aeronautical Authorities of tariffs to be charged to or from its territory by designated airlines of the other Contracting Party. Notification of filing by the designated airlines of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) working days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification nor filing by airlines of the other Contracting Party of tariffs charged by charterers to the public, except as be required in a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Without prejudice of the applicable competition and consumer protection law prevailing in each Contracting Party, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of an effective tariff proposed to be charged or charged by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation in the services provided under this Agreement. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

(a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

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

(c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support; and

(d) protection of airlines from prices that are artificially low, where evidence exists as to an intent to eliminate competition.

4. Tämän kuitenkin rajoittamatta tämän artiklan edellisen 3 kohdan soveltamista, kummankin osapuolen ilmailuviranomaiset voivat nimenomaisesti hyväksyä nimettyjen lentoyhtiöiden toimittamat tariffit. Jos ilmailuviranomaisten mielestä tietty tariffi kuuluu 3(a), 3(b), 3(c) tai 3(d) kohdan alle, ne lähettävät perustellun ilmoituksen tariffiin tyytymättömyydestä toisen osapuolen ilmailuviranomaisille ja kyseiselle lentoyhtiölle niin pian kuin mahdollista ja voivat pyytää neuvotteluja. Ensin mainitun osapuolen pyytämät neuvottelut on pidettävä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnöstä ja molemmat osapuolet yhteistyössä varmistavat, että asian perusteltua ratkaisua varten on käytettävissä tarvittavat tiedot, ja pyrkivät saavuttamaan tyydyttävän ratkaisun. Elleivät molemmat ilmailuviranomaiset ole sopineet hylkäävänsä tariffin, tariffi katsotaan hyväksytyksi ja pysyy voimassa.

4. Without prejudice to the previous paragraph 3 of this Article, the Aeronautical Authorities of either Contracting Party may expressly approve the tariffs filed by the designated airlines. Where aeronautical authorities find that a certain tariff falls within the categories set forth in paragraph 3 (a), 3 (b), 3 (c) and 3 (d), they shall send reasoned notification of its dissatisfaction to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party and to the concerned airline as soon as possible, and may request consultations. The consultations requested by the first Contracting Party shall be within thirty (30) working days of the request and both Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue and endeavour to reach a satisfactory resolution. Unless both Aeronautical Authorities have agreed to disapprove a tariff, the tariff shall be treated as having been approved and shall continue to be in effect.

17 ARTIKLA

Tilastot

Osapuolten ilmailuviranomaiset toimittavat tai pyytävät nimettyjä lentoyhtiöitään toimittamaan toisen osapuolen ilmailuviranomaisille pyynnöstä tietoa ja tilastoja nimettyjen lentoyhtiöiden kuljettamasta liikenteestä sovitussa liikenteessä toisen osapuolen alueelle ja alueelta.

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall provide or cause its designated airlines to provide, to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, upon request, information and statistics related to the traffic carried by the designated airlines on the agreed services to and from the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 17

Statistics

18 ARTIKLA

Edustus ja henkilöstö / Kaupallinen toiminta

1. Kummankin osapuolen nimetyllä lentoyhtiöllä tai nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus, vastavuoroisesti, hankkia ja ylläpitää toisen osapuolen alueella siellä voimassa olevien lakien ja määräysten rajoissa toimistoja, kuten sovitun liikenteen harjoittamisen yhteydessä vaaditaan.

ARTICLE 18

Representation and Personnel / Commercial Activities

1. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right, on the basis of reciprocity, to establish and maintain offices in the territory of the other Contracting Party within the scope of the laws and regulations in force therein, as required in connection with the operation of the agreed

services.

2. Kummankin osapuolen nimetyllä lentoyhtiöllä tai nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus, vastavuoroisesti, hankkia ja ylläpitää toisen osapuolen alueella siellä voimassa olevien lakien ja määräysten rajoissa sovitun liikenteen harjoittamisessa tarvittavaa johtavaa ja toiminnallista henkilökuntaa ja myyntihenkilökuntaa sekä muita asiantuntijoita.

3. Kullakin nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus harjoittaa omia maahuolintapalvelujaan toisen osapuolen alueella tai ulkoistaa nämä palvelut valintansa mukaan joko kokonaan tai osittain mille tahansa näiden palvelujen valtuutetulle tarjoajalle. Jos määräykset, joita sovelletaan maahuolintaan osapuolen alueella, estävät tai rajoittavat näiden palvelujen ulkoistamista tai omahuolintaa, jokaista nimettyä lentoyhtiötä kohdellaan tasapuolisesti omahuolinnan sekä yhden tai useamman toimittajan tarjoamien maahuolintapalvelujen käytössä.

4. Osapuolet myöntävät toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiölle tai nimetyille lentoyhtiöille oikeuden myydä lentoliikennepalveluja omilla kuljetusasiakirjoillaan sen alueella suoraan tai lentoyhtiöiden harkinnan mukaan asiamiehen välityksellä. Kullakin nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus myydä tällaisia liikennepalveluja paikallisessa valuutassa tai missä tahansa vapaasti vaihdettavassa valuutassa. Osapuolen nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus maksaa paikalliset kulut toisen osapuolen alueella paikallisessa valuutassa tai vapaasti vaihdettavassa ulkomaan valuutassa, edellyttäen että se noudattaa paikallisia valuuttasäännöksiä. Osapuoli ei saa rajoittaa toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön oikeutta myydä eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.

2. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall be authorised, on a reciprocal basis, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, operational, sales and other specialist staff required for the operation of the agreed services within the scope of the laws and regulations in force therein.

3. Each designated airline shall have the right to provide its 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 authorised for the provision of such services. Where or as long as the regulations applicable to the provision of 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.

4. Each Contracting Party shall grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transport services on their own documents for air transportation in its territory directly or at the airlines' discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation in the local currency or in any freely convertible foreign currency. Any designated airline of a Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency, or in freely convertible foreign currency, provided it complies with local currency regulations. 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.

19 ARTIKLA

Tulojen muuntaminen

ARTICLE 19

Transfer of earnings

1. Osapuolet vastavuoroisesti myöntävät toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiöille oikeuden vapaasti muuntaa ja siirtää mainittujen lentoyhtiöiden sovitun liikenteen yhteydessä syntyneet tuloylijäämät haluamaansa maahan.

2. Mainittu siirto sallitaan siirtopäivän virallisella valuuttakurssilla ja siihen ei saa normaaleja pankkimaksuja ja -menettelyjä lukuun ottamatta liittyä muita maksuja, rajoituksia tai viivytyksiä.

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right to convert and transmit freely the excess of receipts over expenditure earned by the said airlines in connection with the provision of the agreed services to the country of its choice.

2. The said transfer shall be permitted at the official exchange rate valid for the date of transfer and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation or delay.

20 ARTIKLA

Yhteiset reittitunnukset ja järjestelmät

1. Harjoittaessaan liikennettä tai tarjotessaan sovittua liikennettä osapuolen nimetty lentoyhtiö voi osallistua yhteisiin markkinoitijärjestelyihin kuten yhteisten reittitunnusten käyttöön (code-sharing):

(a) kumman tahansa osapuolen alueelle sijoittautuneen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden kanssa,

(b) kolmannen maan lentoyhtiön kanssa edellyttäen, että kyseinen kolmas maa valtuuttaa tai sallii vastaavat yhteisiä reittitunnuksia käyttävät järjestelyt toisen osapuolen ja muiden lentoyhtiöiden välillä liikennöitäessä tähän kolmanteen maahan, sieltä pois ja sen kautta; ja

Edellyttäen, että kaikki tällaisiin järjestelyihin osallistuvat lentoyhtiöt:

(i) omaavat asiaankuuluvat luvat;

(ii) täyttävät näihin järjestelyihin tavallisesti sovellettavat vaatimukset; ja

(iii) varmistavat jokaisen myymänsä lipun yhteydessä, että ostajalle käy myyntitilanteessa selvästi ilmi, mikä lentoyhtiö liikennöi tai mitkä lentoyhtiöt liikennöivät kutakin

ARTICLE 20

Code Sharing and Cooperative Arrangements

1. In operating or holding out the agreed services, a designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements like code-sharing, with

(a) an airline established in the territory of either Contracting Party;

(b) an airline of a third country, provided that such third country authorises or allows comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on code-share services to, from and via such third country; and

provided that all airlines in such arrangements:

(i) hold the appropriate authorisations;

(ii) meet the requirements normally applied to such arrangements; and

(iii) must, in respect of any ticket sold by it, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline or airlines will actually operate each sector of the service and with

matkan osuutta ja minkä lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden kanssa ostaja on tekemässä sopimuksen.

2. Osapuolen nimetty lentoyhtiö tai nimetyt lentoyhtiöt voivat myös harjoittaa yhteisten reittitunnusten käyttöä toisen osapuolen alueen minkä tahansa paikan tai paikkojen välillä, edellyttäen, että tällaista liikennettä harjoittaa toisen osapuolen lentoyhtiö tai lentoyhtiöt ja että tämä liikenne on osa kauttakululiikennettä.

3. Jos nimetty lentoyhtiö harjoittaa lentoliikennettä liikennöivänä yhtiönä käyttäen yhteisiä reittitunnuksia, käytetty kapasiteetti luetaan mainitun lentoyhtiön nimenneen osapuolen kapasiteettiin. Muiden lentoyhtiöiden sellaisten järjestelyjen, jotka käyttävät yhteisiä reittitunnuksia, markkinointilento-yhtiönä toimivan nimetyn lentoyhtiön tarjoamaa kapasiteettia ei lueta mainitun markkinointilento-yhtiön nimenneen osapuolen kapasiteettiin.

4. Yhteisiä reittitunnuksia käyttävät järjestelyt ovat niiden määräysten mukaisia, joita osapuolet tavallisesti soveltavat vastaaviin toimintoihin, kuten matkustajien suojeluun ja tiedottamiseen, turvallisuuteen, vastuuseen ja muihin muiden lentoyhtiöiden kansainväliseen liikenteeseen yleisesti sovellettaviin vaatimuksiin.

5. Tämän sopimuksen liitteenä olevan reittitaulukon määräysten lisäksi kummankin osapuolen nimetty lentoyhtiö tai nimetyt lentoyhtiöt voivat yhteisiä reittitunnuksia käyttävien järjestelyjen markkinointilento-yhtiönä toimiessaan toisen osapuolen lentoyhtiön kanssa yhteisten markkinointijärjestelyjen avulla liikennöidä mihin tahansa paikkaan toisen osapuolen alueella.

which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

2. The designated airline(s) of a Contracting Party may also offer code-share services between any point(s) in the territory of the other Contracting Party, provided that such services are operated by the airline(s) of the other Contracting Party and that these services form part of a through service.

3. Where a designated airline operates air services under code-share arrangements, as the operating airline, the operated capacity shall be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said airline. Capacity offered by a designated airline acting as the marketing airline on the code-share services operated by other airlines shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said marketing airline.

4. Code-share services shall meet the regulatory requirements normally applied to such operations by the Contracting Parties, such as protection of and information to passengers, security, liability and any other requirements generally applied to other airlines operating international traffic.

5. In addition to the provisions of the Route Schedule annexed to this Agreement, the designated airline(s) of each Contracting Party may, when operating code-share Services as the marketing carrier through cooperative marketing arrangements with an airline of the other Contracting Party, serve any points within the territory of the other Contracting Party.

21 ARTIKLA

Eri liikennemuotojen väliset yhteydet

1. Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen muissa määräyksissä sanotaan, kummankin osapuolen lentoyhtiöt ja epäsuorien matkus-

ARTICLE 21

Intermodal Services

1. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of passenger transportation of each Con-

tajakuljetusten harjoittajat saavat rajoituksetta käyttää kansainvälisten lentokuljetusten yhteydessä mitä tahansa matkustajien pintakuljetusta mihin tahansa paikkaan tai mistä tahansa paikasta osapuolten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan lukien kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta. Lentoyhtiöt voivat suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai niin halutessaan sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan lukien muiden lentoyhtiöiden ja matkustajapalveluita epäsuorasti tarjoavien yritysten suorittamat pintakuljetukset. Tällaiset eri kuljetusmuotojen väliset matkustajakuljetukset voidaan liikennöidä yhtenäiseen ilma- ja pintakuljetuksen käsittävään kauttakulkuhintaan edellyttäen, että matkustajia tiedotetaan tällaisesta kuljetuksesta.

2. Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen muissa määräyksissä sanotaan, osapuolten lentoyhtiöt ja epäsuorien rahtikuljetusten harjoittajat saavat rajoituksetta käyttää kansainvälisten lentokuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa paikkaan tai mistä tahansa paikasta osapuolten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan lukien kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja lentoasemilta, ja niillä on soveltuviissa tapauksissa oikeus kuljettaa tullaamatonta tavaraa soveltuvan kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen on oltava käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljeteaanko rahti pintakuljetuksena vai ilmakuljetuksena. Lentoyhtiöt voivat halutessaan suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetusta harjoittavien yritysten kanssa, mukaan lukien muiden lentoyhtiöiden ja lentorahtipalveluita epäsuorasti tarjoavien yritysten suorittamat pintakuljetukset. Tällaisia eri kuljetusmuotojen välisiä rahtikuljetuksia voidaan harjoittaa yhtenäiseen ilma- ja pintakuljetuksen käsittävään kauttakulkuhintaan edellyttäen, että rahdinantajia tiedotetaan tällaisesta kuljetuksesta.

tracting Party shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for passengers 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. Airlines may elect to perform their own surface transportation or, at their discretion, to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of passenger air transportation. Such intermodal passenger services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers are informed as to the facts of this transportation.

2. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or 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 domestic law. Access to airport customs processing and facilities shall be provided for such cargo, whether moving by surface or by air. Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are informed as to the facts concerning such transport.

22 ARTIKLA

Reilu kilpailu

Osapuolen tulee tarvittaessa ryhtyä kaikkiin asianmukaisiin, oikeudenkäyttövallassaan oleviin toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön kilpailuasemaan.

ARTICLE 22

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,

23 ARTIKLA

Neuvottelut

1. Osapuolet voivat milloin tahansa pyytää neuvotteluja tämän sopimuksen täytäntöönpanosta, tulkinnasta, soveltamisesta, muutamisesta tai noudattamisesta.

2. Ellei tämän sopimuksen 5 artiklassa (Liikennöintiluvan peruuttaminen kokonaan tai määräajaksi), 9 artiklassa (Lentoturvallisuus) ja 10 artiklassa (Ilmailun turvaaminen) toisin mainita, keskusteluin tai viestienvaihdoin käytävät neuvottelut alkavat kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa tällaisen pyynnön vastaanottamisesta, ellei yhteisesti muuta sovi.

ARTICLE 23

Consultation

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment, or compliance with this Agreement.

2. Unless otherwise stated in this Agreement Articles 5 (Suspension or Revocation of Operating Authorisation), 9 (Aviation Safety) and 10 (Aviation Security), such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually agreed.

24 ARTIKLA

Sopimuksen muutokset

1. Mikäli jompikumpi osapuoli pitää tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, muutoksista sovitaan 23 artiklan määräysten mukaisesti ja ne toteutetaan nootteja vaihtamalla, diplomaattiteitse, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä päivästä, jolloin osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen, että tarvittavien muutosten toimeenpanoon tarvittavat perustulaislailliset vaatimukset täyttyvät.

ARTICLE 24

Amendment of Agreement

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provisions of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 23 and shall be effected by an Exchange of Notes, through diplomatic channels, and shall enter into force on the first day of the second month after the date on which Contracting Parties have notified each other of its compliance with the constitutional requirements necessary for implementation of the relevant amendments

2. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa määrätään, ainoastaan sopimuksen liitettä koskevista muutoksista voidaan sopia osapuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja ne tulevat voimaan siten kuin niiden välillä sovitaan niiden kansallisten lakien ja määräysten mukaisesti.

3. Jos monenvälinen lentoliikennesopimus tulee voimaan molempien osapuolten osalta, tätä sopimusta katsotaan tarpeen mukaan muutetun, jotta se vastaa tuon sopimuksen määräyksiä. Tämän sopimuksen 23 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää, jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

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 their national laws and regulations.

3. If a multilateral convention concerning air transportation comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that convention. Consultations in accordance with Article 23 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.

25 ARTIKLA

Erimielisyyksien sovittelu

1. Jos osapuolten välillä syntyy erimielisyyttä tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta/täytäntöönpanosta, lukuun ottamatta tariffieja koskevia erimielisyyksiä, jota ei voida ratkaista neuvotteluin tai joka sovitaan, annetaan kumman tahansa osapuolen pyynnöstä välimiesoikeuden ratkaistavaksi.

2. Osapuolet nimeävät välimiehen kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa siitä, kun osapuoli on diplomaattiteitse vastaanottanut toisen osapuolen pyynnön erimielisyyden ratkaisemiseksi välimiesoikeudessa. Kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa viimeiseksi nimetyn välimiehen nimeämisestä kaksi välimiestä nimeävät yhteisestä sopimuksesta puheenjohtajan, jonka on oltava kolmannen valtion kansalainen. Jos kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa siitä, kun yksi osapuoli on nimennyt välimiehensä, toinen osapuoli ei ole nimennyt omaansa tai jos kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa toisen välimiehen nimeämisestä välimiehet eivät ole päässeet yhteisymmärrykseen puheenjohtajan nimeämisestä, kumpi tahansa osapuoli voi pyytää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajaa nimittämään edel-

ARTICLE 25

Settlement of Disputes

1. Any dispute between the Contracting Parties concerning the interpretation or application/implementation of this Agreement, with the exception of any dispute concerning tariffs, which cannot be settled by consultations or negotiations, or, where agreed, shall at the request of either Contracting Party be submitted to an arbitral tribunal.

2. Within a period of thirty (30) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note through diplomatic channels requesting arbitration of a dispute by a tribunal, each Contracting Party shall nominate an arbitrator. Within a period of thirty (30) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third state. If within thirty (30) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrators, the other Contracting Party has not nominated its own or, if within thirty (30) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, either Contracting Party may request the President of the Council of the international Civil Aviation

lytetyn välimiehen tai edellytetyt välimiehet. Jos Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajalla on sama kansallisuus kuin osapuolella, välimiehen tai välimiehet nimeää neuvoston vanhin varapuheenjohtaja, joka ei ole tällä perusteella jäävi tekemään nimitystä.

Organisation to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Elleivät osapuolet toisin sovi tai välimiesoikeus toisin määrää, kukin osapuoli toimittaa muistiot kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa siitä, kun välimiesoikeus on kokonaisuudessaan nimetty. Vastaukset on toimitettava kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa. Välimiesoikeus järjestää kuulemisen kumman tahansa osapuolen pyynnöstä tai oman harkintansa mukaan kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa siitä, kun vastaukset on toimitettava.

3. Except as otherwise determined by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within thirty (30) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due within thirty (30) days. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

4. Välimiesoikeuden on pyrittävä antamaan kirjallinen ratkaisu kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa kuulemisen päättymisestä, tai jos kuulemistä ei ole pidetty, molempien vastausten toimittamisen jälkeen. Ratkaisu annetaan äänten enemmistöllä.

4. The tribunal shall attempt to give a written award within thirty (30) days after completion of the hearing, or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The award shall be taken by a majority vote.

5. Osapuolet voivat toimittaa ratkaisun selventämistä koskevia pyyntöjä viidentoista (15) päivän kuluessa ratkaisun saamisesta, ja selvennykset on annettava viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön toimittamisesta.

5. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the award within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

6. Välimiesoikeuden ratkaisu on lopullinen ja osapuolia sitova.

6. The award of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Parties.

7. Osapuolet jakavat tasapuolisesti tämän artiklan mukaisen välimiesmenettelyn kustannukset.

7. The expenses of arbitration under this Article shall be shared equally between the Contracting Parties.

8. Jos jompikumpi osapuoli laiminlyö tämän artiklan 6 kohdan mukaisen ratkaisun, toinen osapuoli voi rajoittaa, peruuttaa määräajaksi tai kokonaan tämän sopimuksen nojalla myöntämänsä oikeudet laiminlyöneelle osapuolelle.

8. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with an award under paragraph 6 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

26 ARTIKLA

Sopimuksen irtisanominen

1. Osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on samanaikaisesti toimitettava Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle. Sopimus päättyy keskiyöllä (toiselle osapuolelle annetun ilmoituksen vastaanottopaikassa) välittömästi ennen osapuolen ilmoituksen vastaanottamisen ensimmäistä vuosipäivää, ellei ilmoitusta peruuteta osapuolten yhteisellä päätöksellä ennen tämän määräajan loppumista.

2. Toisen osapuolen antaman päättymisilmoituksen vastaanottoilmoituksen puuttuessa, ilmoitus katsotaan vastaanotetuksi neljäntoista (14) päivän kuluttua Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestön vastaanottoilmoituksesta, ellei päättymisilmoitusta peruutuksesta ole sovittu ennen tämän määräajan päättymistä.

27 ARTIKLA

Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä

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

28 ARTIKLA

Voimaantulo

Kumpikin osapuoli hyväksyy tämän sopimuksen perustuslaillisten menettelyjensä mukaisesti ja se tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun osapuolet ovat diplomaattinootteja vaihtamalla vahvistaneet, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät menettelyt on saatettu päätökseen.

ARTICLE 26

Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation (ICAO). The Agreement shall terminate at midnight (at a place of receipt of the notice to the other Contracting Party) immediately before the first yearly anniversary of the date of receipt of notice by the Party, unless the notice is withdrawn by mutual decision of the Contracting Parties before the end of this period.

2 In default of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

ARTICLE 27

Registration with ICAO

The Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 28

Entry into Force

The present Agreement shall be approved by each Contracting Party in compliance with its constitutional procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have by exchange of Diplomatic Notes confirmed that the procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

TÄMÄN VAKUUDEKSI allekirjoittaneet hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina ovat allekirjoittaneet ja sinetöineet tämän sopimuksen.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Government have signed and sealed this Agreement.

TEHTY kahtena kappaleena Port Louissa 17 päivänä kesäkuuta 2016 englanninkielisenä, molempien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaiset.

DONE in duplicate at Port Louis this day of 17 June 2016 in the English language, both texts being equally authentic.

Suomen tasavallan hallituksen puolesta

For the Government of The Republic of Finland

Mauritiuksen tasavallan hallituksen puolesta

For the Government of The Republic of Mauritius

LIITTEET

Osa 1

REITTITAUUKKO

Kummankin osapuolen nimetyt lentoyhtiöt ovat oikeutettuja harjoittamaan kansainvälistä lentoliikennettä reiteillään alla olevan mukaisesti:

Mauritiuksen tasavallan nimetyn lentoyhtiön tai nimettyjen lentoyhtiöiden reitti

<u>Paikka</u> <u>Mauritiuksella</u>	<u>Välillä oleva</u> <u>Paikka</u>	<u>Paikka</u> <u>Suomessa</u>	<u>Määräpaikasta edel-</u> <u>leen olevat paikat</u>
Mikä tahansa tai useampi	Mikä tahansa tai useampi	Mikä tahansa tai useampi	Mikä tahansa tai useampi

Suomen tasavallan nimetyn lentoyhtiön tai nimettyjen lentoyhtiöiden reitti

<u>Paikka</u> <u>Suomessa</u>	<u>Välillä oleva</u> <u>Paikka</u>	<u>Paikka</u> <u>Mauritiuksella</u>	<u>Määräpaikasta edel-</u> <u>leen olevat paikat</u>
Mikä tahansa tai useampi	Mikä tahansa tai useampi	Mikä tahansa tai useampi	Mikä tahansa tai useampi

Huomautuksia:

1. Kumpikin osapuoli voi vapaasti valita edellä tarkoitettulla reitillä olevat paikat, ja ne on ilmoitettava molempien osapuolten ilmailuviranomaisille kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa liikenteen aloituksesta.
2. Kummankin osapuolen nimetty lentoyhtiö tai nimetyt lentoyhtiöt voivat harjoittaa liikennettä kumpaan tahansa tai molempiin suuntiin ja voivat halutessaan muuttaa järjestystä tai poistaa yhden tai useamman paikan jollakin edellä tarkoitetuista reiteistä joko kaikessa tai osassa liikennettä (mukaan lukien välillä olevat paikat, määränpäästä edelleen olevat paikat ja osapuolten alueilla olevat paikat), edellyttäen, että liikenne alkaa tai päättyy lentoyhtiön nimeävän osapuolen alueella.
3. Osapuolten ilmailuviranomaiset sopivat keskenään välillä olevat ja määränpäästä edelleen olevat paikat, jotka ovat edellä tarkoitetuilla, nimettyjen lentoyhtiöiden viidennen vapauden liikenneoikeuksin liikennöimillä reiteillä.
4. Kummankin osapuolen nimetyt lentoyhtiöt voivat liikennöidä toisen osapuolen alueella paikkoihin yhdistäen niitä miten tahansa, osana kansainvälistä kauttakulkuliikennettä ja ilman kansallisia liikenneoikeuksia (kabotaasi).

Osa 2

VAKIOMITTOJEN MUUTOKSET

Tämän liitteen 1 osassa tarkoitettujen reittien osuudella tai osuuksilla kumman tahansa osapuolen lentoyhtiö tai lentoyhtiöt ovat oikeutettuja harjoittamaan kansainvälistä lentoliikennettä, myös 20 artiklan nojalla sallittuja yhteisiä reittitunnuksia käyttäen, ilman käytettävien ilma-alusten tyyppiin tai kokoon liittyviä muutosrajoituksia missään paikassa reitillä, edellyttäen, että liikenne on määritetty suoraksi jatkolennoksi.

Osa 3

3. Harjoittaessaan sovittua liikennettä määrätyllä reitillä jokainen nimetty lentoyhtiö voi valintansa mukaan millä tahansa tai kaikilla lennoillaan:

- a. harjoittaa lentotoimintaa kumpaan tahansa tai molempiin suuntiin,
 - b. yhdistää eri lennon numeroita yhteen ilma-aluksen lentoon,
 - c. liikennöidä reiteillä määräpaikan takana olevien paikkojen, määräpaikan välillä olevien paikkojen ja määräpaikasta edelleen olevien paikkojen sekä osapuolten alueilla olevien paikkojen välillä, yhdistäen näitä miten tahansa ja missä järjestyksessä tahansa;
 - d. jättää laskeutumatta mihin tahansa paikkaan tai paikkoihin,
 - e. siirtää missä tahansa reiteillä olevassa paikassa liikennettä mistä tahansa ilma-aluksestaan mihin tahansa toiseen ilma-alukseensa,
- liikennöidä minkä tahansa alueellaan olevan paikan tai paikkojen takana olevaan paikkaan joko vaihtaen tai vaihtamatta ilma-alusta tai lennonnumeroa sekä tarjota ja markkinoida yleisölle tällaista kauttakulkuliikennettä,
- g. tehdä välilaskuja mihin tahansa paikkaan toisen osapuolen alueen sisällä tai sen ulkopuolella,
 - h. kuljettaa kauttakulkuliikennettä toisen osapuolen alueen läpi, ja
 - i. yhdistää liikennettä samaan ilma-alukseen riippumatta siitä, mistä tällainen liikenne on lähtöisin, ilman suuntaan liittyviä tai maantieteellisiä rajoituksia ja menettämättä oikeutta harjoittaa tämän sopimuksen mukaisesti muutoin sallittua liikennettä, mikäli lentoyhteys palvelee lentoyhtiön nimenneen sopimuspuolen alueella olevaa paikkaa.

4. Mikä tahansa nimetty lentoyhtiö voi millä tahansa edellä tarkoitettujen reittien osuudella tai osuuksilla harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä ilman, että käytettävien ilma-alusten tyyppin tai lukumäärän muutoksia on rajoitettu missään paikassa reitillä.

ANNEX

Section 1

ROUTE SCHEDULE

The designated airline(s) of each Contracting Party shall be entitled to perform international air transportation on their respective routes as given below:

Route for the designated airline(s) of the Republic of Mauritius

<u>Points in Mauritius</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Finland</u>	<u>Beyond Points</u>
Any one or more	Any one or more	Any one or more	Any one or more

Route for the designated airline(s) of the Republic of Finland

<u>Points in Finland</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Mauritius</u>	<u>Beyond Points</u>
Any one or more	Any one or more	Any one or more	Any one or more

Notes:

1. The points on the above route shall be freely selected by the designated airlines of each Contracting Party and will be notified to the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties thirty (30) days before the start of the services.
2. The designated airline(s) of each Contracting Party may perform their services in either or both directions, and may at their option change the order or omit one or more points on any of the above routes, in whole or part of its services (including intermediate, beyond points and points in the territories of the Contracting Parties), provided that the services commence or terminate at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.
3. The intermediate and beyond points on the above routes to be operated with fifth freedom traffic rights by the designated airlines, shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.
- 4 The designated airline(s) of each Contracting Party may serve points in the territory of the other Contracting Party in any combination, as part of a through international journey and without domestic traffic rights (cabotage).

Section 2

CHANGE OF GAUGE

On any sector or sectors of the routes in Section 1 of this Annex, an airline or airlines designated by either Contracting Party shall be entitled to perform international air transportation, including under code sharing arrangements permitted under Article 20 without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type or size of aircraft operated, provided that the service is scheduled as a direct connection flight.

Section 3

3. Each designated airline may, when operating an agreed service on a specified route, on any or all flights and at its option:

- a. Operate flights in either or both directions;
- b. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
- d. Omit stops at any point or points;
- e. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;
- f. Serve points behind any point or points in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
- g. Make stopovers at any points whether within or outside the territory of the other Party;
- h. Carry transit traffic through the other Party's territory; and
- i. Combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates; without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement provided that the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

4. On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated.